



Glossario di DIRITTO DEL MARE



III EDIZIONE



Fabio Caffio

**GLOSSARIO
DI
DIRITTO DEL MARE**

III edizione

Rivista Marittima

In copertina:

Le mappe sono tratte dal sito dell'ONU, Oceans and law of the Sea:
www.un.org/depts/los/index.htm

INDICE

| | |
|---|-----|
| Premessa alla III edizione | 4 |
| Abbreviazioni | 5 |
| Avvertenze | 5 |
| Glossario | 7 |
| Bibliografia | 207 |
| Tabella spazi marittimi | 213 |
| Annesso A | 219 |
| <i>(Convenzione delle N.U. sul Diritto del Mare del 1982 e stato delle firme/ratifiche al 2006)</i> | |
| Annesso B | 292 |
| <i>(Dichiarazioni rese dall'Italia al momento del deposito della ratifica della Convenzione delle N.U. sul Diritto del Mare del 1982)</i> | |
| Annesso C | 293 |
| <i>(Convenzione di Costantinopoli del 1888 relativa alla libera navigazione del Canale di Suez)</i> | |
| Annesso D | 295 |
| <i>(Convenzione di Montreux del 1936 sul regime degli Stretti Turchi)</i> | |
| Annesso E | 301 |
| <i>(1995 Strasbourg Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances)</i> | |
| Annesso F | 309 |
| <i>(2000 Palermo Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime)</i> | |

PREMESSA ALLA III EDIZIONE

Il diritto del mare continua a essere al centro della scena internazionale. Nell'eterno divenire che contraddistingue i mari, i fattori giuridici sono in continuo movimento. Nel Mediterraneo, Per esempio, si è aperto il *vaso di Pandora* delle zone economiche esclusive a seguito della proclamazione di numerose zone di pesca e di protezione ecologiche che hanno sensibilmente ridotto gli spazi di alto mare.

Anche l'Italia, per non restare isolata, ha dovuto alla fine istituire una propria zona di protezione ecologica, ammainando così la *bandiera della difesa della libertà dell'alto mare* che tenacemente aveva sostenuto per tanti anni. Le Marine, per parte loro, dopo l'*attacco all'America* del 2001, si sono assunte a pieno la responsabilità di tutelare la *security* marittima. Al contrasto del terrorismo marittimo (cui l'IMO ha dedicato il Protocollo di Londra del 2005) si è inoltre aggiunta, come loro compito prioritario, la lotta alla (rinata) pirateria e ai traffici illeciti, primi tra tutti quelli di armi di distruzione di massa (WMD). E la nostra Marina non ha mai ridotto il suo impegno su questo fronte svolgendo vari tipi di missioni: dal controllo del traffico dei migranti e dalla protezione degli interessi nazionali di pesca alle *Maritime Security Operations* in Golfo Persico, Mar Arabico, Mar Rosso, Corno d'Africa e Libano.

All'evoluzione del diritto del mare hanno concorso, oltre allo sviluppo della cooperazione regionale per la tutela dell'ambiente marino e delle risorse ittiche, i nuovi accordi per il controllo del traffico di migranti (Protocollo di Palermo del 2000) e per la tutela del patrimonio archeologico sommerso (Convenzione UNESCO 2001). Un ruolo attivo in materia ha anche cominciato a svolgerlo l'Unione Europea da quando, con il *Libro Verde* del 2006, ha ipotizzato uno «spazio marittimo comune dell'Unione».

Ci troviamo in definitiva in una fase di transizione caratterizzata da due linee di tendenza: da un lato, il rafforzamento delle competenze funzionali degli Stati costieri per tutelare l'ambiente e le risorse viventi; dall'altro, il contrasto delle attività illegali favorite da una sorta di *anarchia dei mari*. Non sappiamo quali saranno gli scenari futuri. Certo è che tutte le Marine, assieme a quella Italiana, continueranno senza clamore a fare il loro *lavoro* di sempre: garantire la sicurezza e la libertà delle principali rotte per proteggere gli interessi del proprio Paese e per garantire l'*ordine dei mari* secondo il diritto internazionale.

L'Autore, ringrazia l'Istituto Idrografico della Marina per le cartine di cui ha consentito la pubblicazione e il Capitano di fregata Paolo Lusiani per l'attenta revisione del testo.

La presente edizione è dedicata alla memoria del Prof. Roberto Sandiford, prima ufficiale della Regia Marina negli anni venti del secolo scorso e poi illustre cattedratico che tanto ha contribuito alla conoscenza dei principi del diritto marittimo internazionale di pace e di guerra e le cui opere (alcune delle quali citate nella bibliografia) possono ancora essere lette con profitto da chi voglia intraprenderne lo studio.

Fabio Caffio

Roma, dicembre 2006.

ABBREVIAZIONI

Sono qui riportate le abbreviazioni con cui si sono indicati nel presente lavoro i seguenti testi normativi (i numeri riportati a fianco delle stesse, nelle varie voci, si riferiscono agli articoli citati):

| | |
|----------|---|
| CN: | Codice della Navigazione, approvato con RD 30 marzo 1942; |
| Ginevra: | Con il pertinente numero cardinale di riferimento sono state citate le seguenti Convenzioni adottate a Ginevra il 29 aprile 1958 (*): |
| I | Convenzione sul mare territoriale e sulla zona contigua; |
| II | Convenzione sull'alto mare; |
| III | Convenzione sulla pesca e sulla conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare; |
| IV | Convenzione sulla piattaforma continentale. |
| UNCLOS: | Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>) adottata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (**) |

Avvertenze

Le valutazioni e le opinioni espresse nel testo sono esclusivamente attribuibili all'Autore e non coinvolgono quindi in nessun modo né il Ministero della Difesa, la Marina Militare e la *Rivista Marittima*, né alcuna altra istituzione governativa.

Le cartine riportanti l'indicazione IIM sono state realizzate dall'Istituto Idrografico della Marina. Le stesse hanno finalità meramente illustrative delle nozioni riportate nel testo e non implicano alcuna rappresentazione ufficiale o riconoscimento dei confini marittimi ivi riportati.

Non è consentita la riproduzione anche parziale e in qualsiasi forma o supporto dell'opera senza autorizzazione scritta della Rivista Marittima. Nel caso di riferimenti ai suoi contenuti ne va fatta la citazione nelle note e nella bibliografia.

(*) Il testo, in traduzione italiana, è in *Le convenzioni di Ginevra di Diritto del Mare*, SIOI, Padova, 1959.

(**) Il testo ufficiale è in *UN. Doc A/CONF 62/J22* (1982). La traduzione (non ufficiale, in lingua italiana) è nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 295 del 19 dicembre 1994.

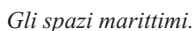


Le aree protette e riserve marine istituite dall'Italia. (Carta edita dal ministero dell'Ambiente).

GLOSSARIO

Sono definite acque arcipelagiche le zone di mare che in un *arcipelago* (insieme di isole collegate tra loro in modo così stretto da formare un' intrinseca entità geografica, politica ed economica) sono racchiuse all'interno di un sistema di linee di base arcipelagiche (v.). Su di esse lo Stato arcipelagico, e cioè uno Stato costituito interamente da uno o più formazioni insulari (UNCLOS 46) esercita la sua sovranità, come anche sul sovrastante spazio aereo, sul fondo e sul sottofondo marino (UNCLOS 49).

- rispettare i diritti di altri Stati derivanti da Accordi preesistenti o concernenti consolidati interessi di pesca (UNCLOS 51);
- permettere il transito inoffensivo (v.) delle navi straniere, al pari di quanto previsto in materia di passaggio attraverso le acque territoriali (v.), nonché quel particolare tipo di transito non sospensibile denominato «passaggio arcipelagico» che può essere eser-



citato in determinati corridoi di traffico relativi a rotte usate per la navigazione internazionale tra una parte di alto mare (v.) o di zona economica esclusiva (v.) e un'altra parte di alto mare o di zona economica esclusiva.

Il caso più importante di Stato arcipelagico è rappresentato dall'Indonesia. Hanno titolo ad uno status arcipelagico Antigua-Barbuda, Bahamas, Capo Verde, Isole Fiji, Jamaica, Maldive, Papua-Nuova Guinea, St. Vincennes e Grenadines, Isole Salomon, Trinidad e Tobago. Non costituisce viceversa uno Stato arcipelagico Malta.

ACQUE INTERNAZIONALI

Vedi: Alto mare.

ACQUE INTERNE

Le acque comprese tra la costa e le linee di base (v.) del mare territoriale (v.) costituiscono le acque interne (Ginevra, 5,1; UNCLOS 8,1). Condizione perché esse esistano è dunque la circostanza che le linee di base non coincidano con la linea di bassa marea della costa, fermo restando, comunque, che sono giuridicamente tali anche gli specchi e le vie d'acqua esistenti sulla terraferma, quali laghi, fiumi e canali.

Lo status legale delle acque interne è caratterizzato dal completo e incondizionato esercizio della sovranità dello Stato costiero, al pari di quanto avviene nell'ambito dei suoi confini terrestri. Non esiste dunque, per le navi straniere, diritto di transito inoffensivo (v.) in queste zone. Esse devono essere preventivamente autorizzate per poterle attraversare o sostarvi, a meno che non siano costrette a far ciò in una situazione di pericolo o di forza maggiore. Unica deroga a questo regime è il caso in cui continui a essere in vigore il preesistente diritto di transito inoffensivo in aree che, per effetto del tracciamento di linee di base rette, sono passate dallo status di acque territoriali a quello di acque interne (Ginevra I,5,1; UNCLOS, 8,2).

Vedi anche: Baie storiche (Mediterraneo);
Bosnia-Herzegovina.

ACQUE TERRITORIALI

La sovranità dello Stato costiero si estende, al di là della terraferma e delle acque interne (v.) e, nel caso di uno Stato arcipelagico, nelle sue acque arcipelagiche (v.) su una zona di mare adiacente denominata acque territoriali (Ginevra, I,1,1, UNCLOS 2,1).

Questa sovranità si estende anche allo spazio aereo sovrastante le stesse e al loro fondo e sottofondo marino. L'ampiezza massima delle acque territoriali è attualmente stabilita in 12 miglia misurate a partire dalle linee di base (v.) (UNCLOS 3).

In precedenza, pur non essendo prefissata una loro ampiezza, era previsto che quella delle 12 miglia fosse la misura massima dell'ampiezza complessiva di acque territoriali e zona contigua (v.) (Ginevra, 1, 24). Tra i Paesi europei continuano a mantenere limiti inferiori alle 12 miglia la Germania (3 miglia tranne che nel Canale di Helgoland dove il limite è di 16 miglia), la Danimarca (3 miglia) e la Finlandia (4 miglia).

Il processo storico che ha portato all'instaurarsi del regime delle 12 mg ora vigente (adottato anche da quei Paesi che, come gli Stati Uniti e la Gran Bretagna, erano rimasti tra gli ultimi a difendere il principio dell'estensione a 3 miglia) passa attraverso le seguenti fasi di sviluppo:

— proclama delle *King's Chamber* del re inglese Giacomo I (emanato nel 1604 al termine della guerra con la Spagna) con cui si afferma che «entro i nostri porti, approdi, ancoraggi, baie o altri luoghi di nostro dominio (...) non sarà tollerata forza, violenza, sorpresa od offesa». Tale atto, con cui il Sovrano rivendicava la sovranità e proprietà su tali zone, si proponeva principalmente di delimitare, tramite una carta annessa, le *Camere del Re*, vale a dire le acque contigue alla costa (*narrow seas*) sottoposte alla giurisdizione dell'Ammiragliato per la tutela della neutralità britannica. Non secondario era peraltro il fine di contrastare le pretese olandesi alla libertà dei mari (v.);

— nel XVIII sec. sulla base della teoria che rapportava l'estensione delle acque territoriali a quella che al tempo era la portata delle artiglierie terrestri («cannon shot rule»), venne consolidandosi, come norma di Diritto Internazionale, il principio del limite delle 3 miglia. L'elaborazione teorica di tale principio si deve al giurista neozelandese Bynkershoek che nella «De Dominio Maris Dissertatio» del 1703 enunciò la formula secondo cui *potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis* (il dominio terrestre ha termine ove finisce la forza delle armi);

— nel corso della Conferenza dell'Aja del 1930 per la codificazione del Diritto Internazionale, pur non essendo stato raggiunto il risultato di far approvare un documento relativo all'estensione delle acque territoriali, si manifestò una comunanza di vedute tra vari Stati, nel cui ambito erano compresi Gran Bretagna e Stati Uniti, circa il fatto che il limite delle 3 miglia era quello da ritenersi conforme alle norme consuetudinarie vigenti. L'Italia si dichiarò invece a favore di un limite di 6 miglia;

— con il «Territorial Water Jurisdiction Act» del 1878 la Gran Bretagna adottò per la prima volta, in forma ufficiale, il limite delle 3 miglia, stabilendo che fosse sotto la giurisdizione dell'Ammiragliato «ogni parte del mare aperto entro una lega marina dalla costa, misurata dal livello di bassa marea».

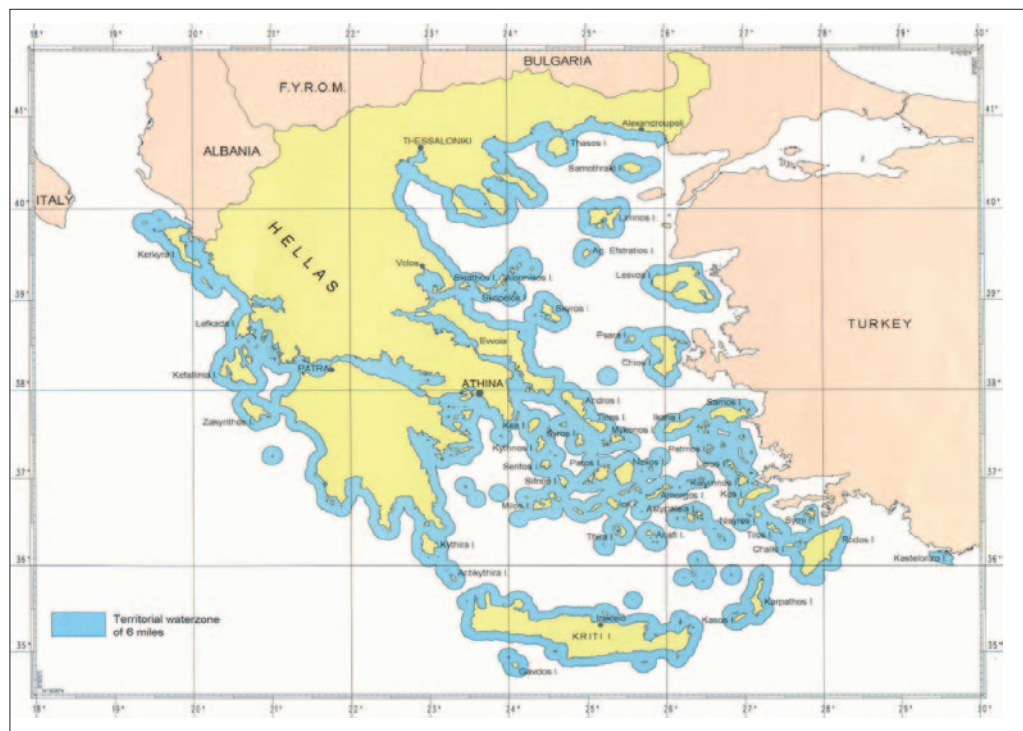
ACQUE TERRITORIALI (Mediterraneo)

Tutti i Paesi rivieraschi del Mediterraneo hanno adottato il limite delle 12 miglia del-

le acque territoriali. Nel periodo tra il 1976 e il 1990 l'Albania (che attualmente adotta il limite delle 12 miglia) aveva fissato in 15 miglia l'estensione delle proprie acque territoriali. Anche la Siria ha ridotto a 12 miglia, con la legge n. 28/2003 del 19 novembre 2003, la propria precedente pretesa di 35 miglia di acque territoriali. La Grecia mantiene tuttora il limite di 6 mg dalla costa stabilito con la legge 17 settembre 1936, n. 230 nel 1936. Il Governo greco, nel ratificare la Convenzione del Diritto del mare del 1982 con la legge n. 2321 del 23 giugno 1995, ha tuttavia stabilito che «la Grecia ha il diritto inalienabile, in applicazione dell'art. 3 della ratificata Convenzione, di estendere in qualsiasi momento le acque territoriali fino a una distanza di 12 miglia». Egualmente di 6 miglia è l'estensione delle acque territoriali della Turchia secondo l'art. 1 della legge n. 2674 del 26 maggio 1982, tranne che sia stabilito un limite inferiore nel Mar Egeo (v.) nei casi in cui vi sono isole greche frontiste a meno di 12 mg. dal continente. La Turchia (che non ha comunque ratificato la Convenzione del Diritto del Mare del 1982), con tale legge si è peraltro riservata il diritto di stabilire una maggiore estensione delle proprie acque territoriali in specifiche situazioni, in conformità a principi di equità: in relazione a ciò, il limite delle 12 miglia. è stato previsto nelle zone rivierasche del Mar Nero (V.) e, nel Mediterraneo sudorientale, a Est del meridiano 029°05'E.

Quanto all'Italia, il limite delle 12 miglia è stato adottato con la L. 14 agosto 1974, n. 359. In precedenza, il Codice della Navigazione (del 1942) prevedeva una fascia di acque territoriali di 6 miglia. La delimitazione (v.) delle acque territoriali tra l'Italia e i Paesi confinanti, in zone in cui la distanza tra le rispettive linee di base (v.) è inferiore alle 24 miglia, è stata attuata con:

— la Convenzione di Parigi del 28 novembre 1986 tra Italia e Francia relativa alla delimitazione delle frontiere marittime nell'area delle Bocche di Bonifacio. L'Accordo definisce i limiti delle acque territoriali poste tra la Sardegna e la Corsica mediante una linea composta di 6 segmenti. Il tratto iniziale della linea, passante a ovest per i punti 1 e 2 è improntato al principio di equidistanza. Il criterio di delimitazione muta nella parte centrale delle Bocche: il punto 3, per il quale passano le congiungenti dei punti 2 e 4, è infatti spostato in prossimità delle linee di base italiane in modo da riconoscere allo scoglio francese di Lavezzi un effetto sulla delimitazione e salvaguardare le esigenze francesi di navigazione. Il principio della soluzione equa è invece stato seguito nella zona ad est delle Bocche, laddove l'allineamento dei punti 4 e 5 e quello dei punti 5 e 6 tiene parzialmente conto delle «circostanze speciali» rappresentate dagli scogli e isolotti francesi situati al di fuori delle linee di base, prendendo in considerazione nello stesso tempo l'esigenza di salvaguardare l'operatività militare della base navale italiana di La Maddalena. La Convenzione ha anche a oggetto la tutela delle consuetudini di pesca dei battelli dei due Paesi in una zona comune a ovest dello stret-



Le acque territoriali greche nell'Egeo.

to (v. Pesca (Mediterraneo);

— il Trattato di Osimo del 10 novembre 1975 tra la ex Jugoslavia e l'Italia, accordo, concernente la sistemazione delle questioni pendenti tra i due Paesi la cui validità è stata confermata dalla Slovenia come Stato successore (v. Successione tra Stati) della ex Jugoslavia. Il Trattato fissa all'Allegato III i limiti delle acque territoriali dei due Paesi nel Golfo di Trieste. A questo fine è stata tracciata una linea mediana corretta da «circostanze speciali», quali la necessità di consentire, nelle acque territoriali italiane, la navigazione a navi di grosso tonnellaggio in fondali adeguati. Di fatto, in relazione alla situazione dei fondali, permangono limitazioni per l'accesso al porto di Trieste alle navi di grosso tonnellaggio (150.000 tonn. e 17 mt. di pescaggio) le quali sono costrette a passare in transito inoffensivo (v.) attraverso le acque territoriali slovene. Ove si volesse adottare un criterio alternativo per risolvere i problemi di navigazione attualmente esistenti si potrebbe seguire la soluzione del *thalweg*, vale a dire della linea di delimitazione coincidente con la linea di maggior profondità del fondale (v. delimi-

tazione). Un accordo provvisorio relativo alla delimitazione laterale delle rispettive frontiere marittime, ivi comprese quelle delle acque territoriali, è stato concluso da Algeria e Tunisia l'11 febbraio 2002. Da segnalare inoltre l'Accordo del 1984 tra la Francia e il Principato di Monaco che fissa l'ampiezza delle acque territoriali del Principato prevedendo un corridoio di larghezza pari alla lunghezza della costa monegasca (1,6 miglia).

Dispute per la delimitazione di acque territoriali sono ancora aperte tra Slovenia e Croazia nella zona della Baia di Pirano (v.), nonché tra Croazia e Montenegro nell'area compresa tra la Penisola croata di Prevlaka e le Bocche di Cattaro (canale di accesso alla Baia montenegrina di Cattaro). Il confine delle acque territoriali tra Montenegro e Albania, pur non essendo stato definito in tempi recenti, può tuttora considerarsi quello stabilito con il Protocollo tra l'Albania e la Serbia del 26 luglio 1926 mediante una « linea dritta perpendicolare alla direzione generale della costa (che) termina alla foce del principale braccio del (fiume) Boyana ».

Irrisolta è anche la questione delle acque territoriali del possedimento britannico di Gibilterra posto all'imboccatura orientale dell'omonimo stretto (v. Stretti e canali internazionali), appartenente alla Gran Bretagna dopo essere stato ceduto dal Regno di Spagna con il Trattato di pace di Utrecht del 13 luglio 1713. La disputa riguarda la pretesa inglese a uno spazio di acque territoriali di 3 miglia verso l'alto mare, separato verso terra, nella Baia di Algesiras, dalla mediana con la costa spagnola. La tesi spagnola è che la Gran Bretagna non abbia titolo alla sovranità sulle acque territoriali in quanto l'articolo X del Trattato di Utrecht stabilisce che la Spagna cede alla Corona della Gran Bretagna «la città e la rocca di Gibilterra, unitamente al suo porto, postazioni difensive e fortezze (...) senza alcuna giurisdizione territoriale(...)». La Gran Bretagna sostiene invece — e questa è una posizione consolidata sin dal 1723 — che il divieto di giurisdizione territoriale debba intendersi al di là della portata dei cannoni delle fortificazioni. Portata che al tempo era convenzionalmente stabilita in 3 miglia con riguardo al principio che rapportava l'estensione delle acque territoriali alla gittata delle artiglierie terrestri («cannon shot rule»). Spagna e Gran Bretagna hanno riaffermato i propri differenti punti di vista con dichiarazioni depositate al momento della ratifica della Convenzione del Diritto del mare del 1982.

Vedi anche: Bosnia-Erzegovina; Palestina.

AEROMOBILE MILITARE

Il termine indica un aeromobile utilizzato da unità delle Forze armate di uno Stato che reca i segni distintivi di quel Paese, comandato da un appartenente alle Forze armate e con un equipaggio soggetto alla disciplina militare. Gli aeromobili militari, al pari del-

le navi da guerra (v.), possono esercitare in alto mare (v.) il diritto di visita (v.) e il diritto di inseguimento (v.). Essi godono dell'immunità di giurisdizione (v.) e sono soggetti al regime del passaggio in transito per ciò che concerne il sorvolo degli stretti internazionali (v.). Non possono tuttavia esercitare il diritto di sorvolo sullo spazio aereo nazionale (v.), sovrastante le acque territoriali (v.) di un altro Stato senza espressa autorizzazione. L'ordinamento italiano (art. 745 CN) prevede che «Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati a essere utilizzati dalle Forze armate. Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dalla competente Direzione generale del Ministero della difesa».

Vedi anche:

Regione per le informazioni di volo (FIR);
Spazio aereo internazionale.

ALBANIA

Vedi:

Acque territoriali (Mediterraneo);
Blocco navale;
Mare Adriatico;
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Traffico e trasporto illegale di migranti in mare;
Transito inoffensivo delle navi da guerra.

ALGERIA

Vedi:

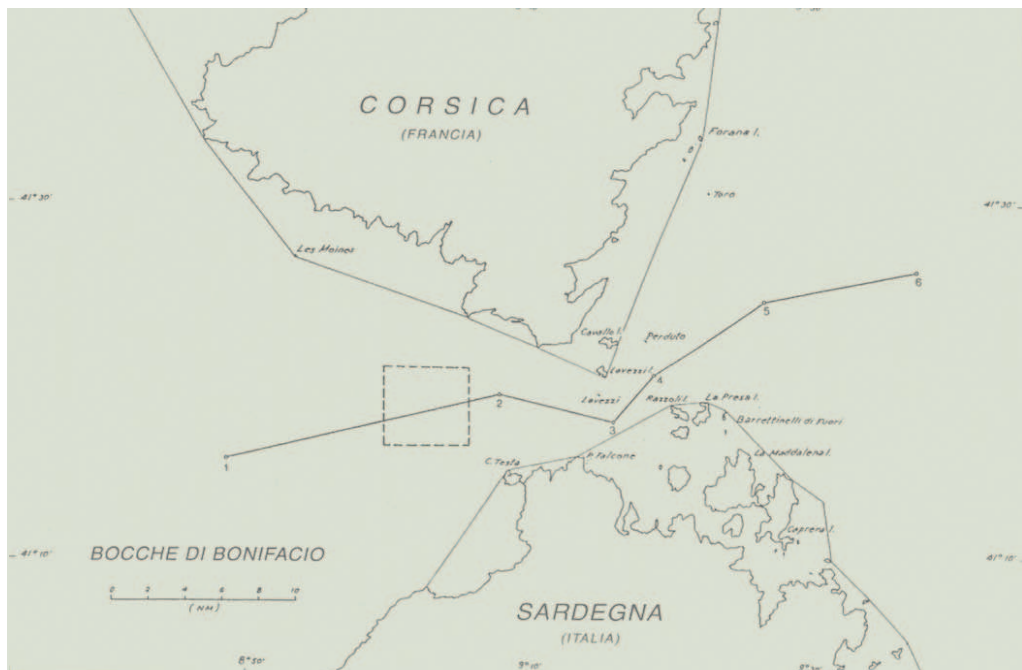
Acque territoriali (Mediterraneo);



La delimitazione delle acque territoriali italo-slovene secondo il trattato di Osimo (la zona di pesca comune prevista dall'Accordo di Roma del 1983 al centro). Si noti la Baia di Pirano per la quale vi è un contenzioso di delimitazione tra Slovenia e Croazia.

La situazione delle acque territoriali italiane e croate anti-stanti le isole di Pelagosa e Pianosa. Si noti al entro lo spazio di acque internazionali ampio meno di 1 miglio





La linea di demarcazione delle acque tra la Sardegna e la Corsica come rappresentata nella cartina annessa alla convenzione del 1986. Si noti, a ovest delle Bocche, il quadrilatero indicante la zona di pesca comune ai battelli dei due Paesi.

Cavi e condotte sottomarine (Mediterraneo);
 Pesca (Mediterraneo);
 Transito inoffensivo delle navi da guerra;
 Zona contigua;
 Zona archeologica;
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

ALTO MARE

Secondo nozione consolidata (Ginevra, I, 1) per *alto mare* si intendono tutte quelle parti del mare che non appartengono né al mare territoriale (v.) né alle acque interne (v.). Per quanto ancora valida, questa nozione va vista alla luce del principio secondo cui le disposizioni relative al regime dell'alto mare non si applicano alle aree marine incluse nella zona economica esclusiva (v.) (UNCLOS 86). In sostanza il regime della

zona economica esclusiva non è *pleno jure* quello dell'alto mare in quanto mancante di alcune delle libertà relative. Analoga la situazione giuridica della zona contigua (v.). Per questo motivo si fa ricorso alla categoria più generale delle acque internazionali che comprende la zona contigua e la zona economica esclusiva, mentre si usa il termine alto mare per indicare gli spazi marini al di là della zona economica esclusiva. L'alto mare è aperto a tutti gli Stati, sia costieri che interni, che possono esercitarvi — con l'unico limite di non intaccare le libertà degli altri Stati e di tenere nel dovuto conto i diritti connessi allo sfruttamento dell'area internazionale dei fondi marini (v.) — le attività di navigazione, sorvolo, posa di cavi (v.), costruzione di isole e installazioni artificiali, pesca (v.), ricerca scientifica (v.) (UNCLOS 87).

Ogni Stato, sia costiero che interno, ha diritto di navigare in alto mare con navi battenti la sua bandiera (UNCLOS 90) le quali sono soggette alla sua giurisdizione esclusiva (UNCLOS 92, 1), a meno che sia diversamente stabilito da specifici accordi ovvero si verta in un caso in cui le navi da guerra (v.) e le navi in servizio governativo (v.) degli altri Stati si avvalgano dei poteri di intervento esercitabili a titolo di diritto di visita (v.) e di diritto di inseguimento (v.).

Ogni Stato il quale sia direttamente e gravemente minacciato da inquinamento derivante da sinistro marittimo avvenuto in alto mare, ha il diritto di adottare le misure necessarie a fronteggiare l'evenienza (UNCLOS 221). A questo diritto fa riscontro l'obbligo, previsto da UNCLOS 192 come principio di carattere generale, di proteggere e preservare in alto mare l'ambiente marino (v. Protezione dell'ambiente marino).

L'alto mare deve essere riservato a scopi pacifici e nessuno Stato può pretendere di assoggettarne alcuna parte alla sua sovranità (UNCLOS 88 e 89).

Le navi da guerra possono tuttavia eseguire in alto mare attività operative, quali esercitazioni combinate, operazioni di volo con aeromobili imbarcati, sorveglianza, raccolta di informazioni, prove di armi, lancio di ordigni esplosivi da aeromobili in situazioni di necessità, tenendo nel dovuto riguardo i diritti degli altri Stati.

A tal fine è però necessario che la zona in cui si svolge l'esercitazione o in cui è stato sganciato un ordigno rimasto inesploso sia dichiarata zona pericolosa per la navigazione e il sorvolo (v.) con appropriati mezzi di diffusione internazionali.

Vedi anche:

Demilitarizzazione;
Libertà dei mari;
Prevenzione attività pericolose in mare;
Spazio aereo internazionale;
Zona pericolosa per la navigazione ed il sorvolo.

ANTIMIGRAZIONE

Vedi

Traffico e trasporto illegale di migranti.

ARABIA SAUDITA

Vedi: Golfo Persico;
Mar Rosso.

AREA INTERNAZIONALE DEI FONDI MARINI

È definita area internazionale dei fondi marini (denominata in forma sintetica come l'«Area») la superficie sommersa situata al di là delle zone di giurisdizione nazionale delle acque territoriali (v.) e della piattaforma continentale (v.). (UNCLOS 1,1.(1).

Le risorse localizzate nell'Area (intendendo, per esse, le risorse minerali solide, liquide e gassose, compresi i noduli polimetallici) sono considerate «patrimonio comune dell'umanità» (UNCLOS 136), in linea con la Risoluzione 2749 XXV approvata dall'Assemblea Generale delle NU il 17.12.1970, su proposta dell'Ambasciatore maltese, Pardo, nella quale è stato affermato per la prima volta il principio.

Nessuno Stato può, perciò, reclamare o esercitare forme di sovranità sull'Area o sulle sue risorse (UNCLOS 137), né può pretendere di sfruttare senza alcun vincolo la zona facendo ricorso ai principi che regolano l'alto mare (v.)

L'Area è infatti aperta all'uso di tutti gli Stati (UNCLOS 141) in accordo con la regolamentazione stabilita nella Parte XI della UNCLOS. Il compito di gestire lo sfruttamento delle risorse nell'Area è riservato esclusivamente all'Autorità internazionale dei fondi marini (denominata in forma abbreviata come l'«Autorità», e strutturata in forma collegiale negli organismi dell'Assemblea e del Consiglio) che si avvale, come strumento operativo, dell'Impresa internazionale dei fondi marini (UNCLOS 153) (denominata in forma abbreviata come l'«Impresa»), seguendo il sistema di sfruttamento parallelo (cosiddetto «banking system») che prevede (UNCLOS, Annesso III):

- l'assegnazione ad uno Stato richiedente dell'attività di prospezione, esplorazione e produzione su un sito determinato;
- l'accantonamento in favore dell'Autorità di un secondo sito, equivalente al primo dal punto di vista commerciale, individuato dallo stesso Stato richiedente al momento di sottoporre all'Autorità i suoi progetti di lavoro;
- lo sfruttamento successivo da parte dell'Autorità di tale sito riservato alla propria attività mediante l'opera dell'Impresa o mediante Joint venture con Paesi terzi o cessione dei diritti di sfruttamento, dietro corrispettivo a imprese nazionali;
- l'acquisizione da parte dell'Autorità, in vista del trasferimento all'Impresa, della tecnologia estrattiva utilizzata dai Paesi che operano nell'Area.

In attesa che divenisse operativo il sistema di sfruttamento suindicato, era stata prevista (UNCLOS, Annesso I) l'istituzione di una «Preparatory Commission for the International sea-bed Authority and for the International Tribunal for the Law of the

Sea» (Prepcom) costituita dagli Stati che avevano firmato o ratificato la Convenzione, avente la funzione di predisporre la normativa per regolare l'attività dell'Autorità e individuare gli Stati che potessero essere qualificati come «Investitori pionieri».

Questa espressione indica (UNCLOS, Annesso II) gli Stati che, avendo svolto autonomamente attività di ricerca per l'individuazione di siti minerari, dovessero essere preferiti rispetto a Stati terzi, al momento dell'entrata in vigore della Convenzione, nella concessione delle licenze per lo sfruttamento di tali siti.

Sono qualificati *investitori pionieri* Giappone, Federazione Russa, Francia, Cina, India e Korea del Sud.

L'Italia, nel firmare la Convenzione, il 10.12.1984 aveva formulato una dichiarazione secondo cui la materia del «deep sea mining» contiene «considerevoli difetti e manchevolezze cui si deve porre rimedio mediante l'adozione da parte della Commissione preparatoria di apposite regole e procedure».

Il nostro Paese aveva anche regolamentato unilateralmente la concessione di permessi provvisori di sfruttamento di zone dell'Area a imprese nazionali con la L. 20.2.85, n.41 cui è seguito, come normativa di attuazione, il D.P.R. 11.3.1988 n. 200.

Nell'ambito della conclusione di accordi volti a evitare la sovrapposizione di permessi provvisori di sfruttamento di zone dell'Area con analogo tipo di licenze rilasciate da altri Paesi al di fuori del sistema previsto dalla Convenzione, l'Italia aveva stipulato una intesa («Provisional Understanding» del 3.8.1984) con Belgio, Francia, Germania, Olanda, Gran Bretagna, e Stati Uniti. cui era seguito, in data 14.8.1987, un analogo accordo con Unione Sovietica, Olanda, Canada e Belgio.

La posizione degli Stati Uniti nei confronti della normativa sullo sfruttamento dei fondi marini (UNCLOS, Parte XI) era di non accettazione, ritenendosi che le soluzioni previste dalla Convenzione «fossero contrarie agli interessi e ai principi delle Nazioni industrializzate». Il regime ivi previsto era considerato ispirato a principi di dirigismo economico (relativamente soprattutto al carattere burocratico e antieconomico dell'Impresa e al trasferimento obbligatorio alla stessa Impresa della tecnologia estrattiva utilizzata dai Paesi che operano nell'Area). Il punto di vista degli Stati Uniti, i quali ritenevano tra l'altro che non fosse garantita ai Paesi industrializzati un'influenza sulle future decisioni dell'Autorità adeguata ai loro interessi e che si rifiutavano perciò di accedere alla Convenzione, era condiviso da Gran Bretagna e Germania.

Tale situazione è cambiata nel momento in cui gli Stati Uniti hanno deciso di aderire all'Accordo relativo all'applicazione della Parte XI della Convenzione del Diritto del Mare, con Annessi, adottato a New York il 28 luglio 1994 che, sulla base di un approccio evolutivo di *deregulation* e di privatizzazione, riconfigura il regime di sfruttamento dei fondi marini secondo principi di economia di mercato, rinviando a una futura decisione l'attivazione dell'*Impresa* che, comunque, dovrà autofinanziarsi. Sono

inoltre equiparati agli *investitori pionieri* i consorzi di Stati Uniti, Germania e Gran Bretagna che operano in siti di sfruttamento minerario già autorizzati unilateralmente dai rispettivi Paesi.

La competenza per la soluzione delle controversie sui fondi marini è demandata (UNCLOS 187) al Tribunale internazionale del diritto del mare (v.).

Vedi anche: Protezione del patrimonio culturale subacqueo.

AREA MARINA PARTICOLARMENTE SENSIBILE

Gli Stati costieri possono istituire nella propria zona economica esclusiva (v.) aree particolari chiaramente definite (UNCLOS 211, 6) in cui adottare leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi. Condizione per l'istituzione di queste aree marine, che l'Organizzazione Marittima Internazionale (v.) denomina come «Particularly Sensitive Sea Area» (PSSA), è che sussistano evidenti ragioni tecniche correlate alle caratteristiche ecologiche e oceanografiche della zona e/o al «carattere peculiare del traffico locale». Spetta all'IMO autorizzarne l'istituzione dopo consultazioni con gli Stati (contro) interessati. Linee guida in materia sono contenute nella IMO Resolution A.927 (22) «Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas». Esse indicano come singoli criteri, da seguire alternativamente, quelli ecologici (quali l'unicità dell'ecosistema o la sua vulnerabilità per effetto di attività umane), sociali e economici (quali la protezione del turismo), scientifici e culturali (quali la ricerca biologica o la tutela storica). Dopo l'approvazione dell'IMO gli Stati costieri pubblicano i limiti di tali aree particolari. L'Australia ha dichiarato PSSA la zona della barriera corallina.

La creazione di tali aree può porre problemi dal punto di vista della libertà di navigazione (v.) libertà dei mari (v.) di cui godono gli Stati terzi nelle ZEE: il punto è se si tratti di iniziative realmente giustificate secondo gli standard IMO o se esse siano invece preordinate a spostare le rotte di traffico in alto mare (v.) o nelle ZEE di altri Paesi. Differenti dalle aree particolarmente sensibili sono le «Special areas» che possono essere istituite, anche in alto mare, per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi, in applicazione della MARPOL 73/78 (v. protezione dell'ambiente marino). In queste aree speciali — tra quelle già istituite vi è il Mar Mediterraneo (v.) il Mar Nero (v.) e il Mar Rosso (v.) — sono stabiliti standard restrittivi per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e rifiuti solidi.

AREA MARINA SPECIALMENTE PROTETTA

Il Protocollo di Barcellona del 1995 sulla biodiversità, emanato nell'ambito della

Convenzione di Barcellona del 1976 sulla protezione del Mediterraneo (v. protezione dell'ambiente marino — Mediterraneo—) è dedicato all'istituzione di aree marine specialmente protette. Esse possono essere create in qualsiasi zona di mare del Mediterraneo soggetta alla «sovranità o alla giurisdizione» degli Stati parte, comprese le zone economiche esclusive (v.), ed anche in aree adiacenti di «alto mare» (v.). In quest'ultimo caso la proposta deve essere avanzata, preve consultazioni, da due o più Stati interessati anche se non siano parti del Protocollo. La decisione, adottata dagli Stati parti per consenso, si formalizza con l'inclusione nella «List of Specially Protected Areas of Mediterranean Importance» (SPAMI List) ed è vincolante *erga omnes*. Gli Stati interessati possono adottare nelle SPAMI misure di protezione attinenti la Convenzione di Barcellona o altri Protocolli correlati, quali la proibizione di scaricare in mare rifiuti, la regolazione del passaggio delle navi (ivi compresi la sosta e l'ancoraggio), il divieto di introdurre specie viventi non indigene, la regolazione delle attività di esplorazione del fondo o di ricerca scientifica. Particolare importanza, in considerazione della situazione della pesca nel Mediterraneo (v.), assume la misura di regolazione o proibizione della pesca.

ASILO MARITTIMO

Vedi: Rifugio temporaneo.

AUSTRALIA

Vedi: Area marina particolarmente sensibile;
Baie Storiche;
Zona di identificazione marittima.

AUTORITÀ INTERNAZIONALE DEI FONDI MARINI

Vedi: Area internazionale dei fondi marini.

AUTORITÀ MARITTIMA

Secondo l'ordinamento italiano (Dlgs 19 agosto 2005, n. 196 concernente l'attuazione della direttiva 2002/59/Ce relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale) per «autorità marittima» sono da intendere «gli uffici marittimi di cui all'articolo 16 del codice della navigazione ovvero i Centri Secondari di Soccorso Marittimo (MRSC) individuati nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, quali autorità preposte al coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio ovvero i Centri VTS come definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 gennaio 2004». Le relative

funzioni sono espletate dal personale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Corpo facente parte della Marina Militare secondo la Legge 8 luglio 1926, n.1178 sull'Ordinamento della Marina) che in materia opera alle dipendenze funzionali del Ministero dei Trasporti. Questo Ministero ha infatti «ereditato nel 1994, dal Ministero della Marina Mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale e da diporto, e sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento».

Vedi anche: Ricerca e soccorso in mare;
Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane.

AZERBAIJAN

Vedi: Mar Caspio.

BAHRAIN

Vedi Delimitazione;
Golfo Persico.

BAIA DI PIRANO

La questione della delimitazione delle acque interne (v.) della Baia di Pirano (4 miglia di apertura) antistanti le coste di Croazia e Slovenia è tuttora aperta. In mancanza di un accordo i due Stati successori della ex Jugoslavia mantengono rivendicazioni contrastanti non ancora risolte né con trattative dirette né facendo ricorso ad arbitrati o alla giurisdizione di organi come la Corte Internazionale di Giustizia. La Slovenia avanza la rivendicazione sulla sovranità delle acque di gran parte della Baia con una linea posta a ridosso della penisola di Punta Salvore, mentre la Croazia ne propone la suddivisione con una linea di equidistanza. Il problema, alimentato da frequenti «incidenti di frontiera», è di grande rilievo per la Slovenia che ha interesse ad allargare la sua limitatissima zona di giurisdizione marittima nel Golfo di Trieste (v. acque territoriali - Mediterraneo). La stessa Slovenia, essendo circondata interamente dalle acque territoriali di Italia e Croazia come definite, nel Golfo di Trieste, dal Trattato di Osimo del 1975, nutre preoccupazioni per essere priva di un accesso diretto alle acque internazionali (v.) del Mare Adriatico (v.) e per le conseguenti limitazioni derivanti dalla necessità di accedere alle proprie coste in regime di transito inoffensivo (v.); tra l'altro la Croazia prevede, nella propria normativa (art. 10 del Codice Marittimo approvato con legge del 27 gennaio 1994) l'obbligo di preventiva notifica del transito delle navi da guerra (v.) straniere.

La soluzione del contenzioso era stata quasi raggiunta con un accordo del luglio 2001 tra i primi ministri dei due Paesi, Drnovsek e Racan, che prevedeva come confine tem-

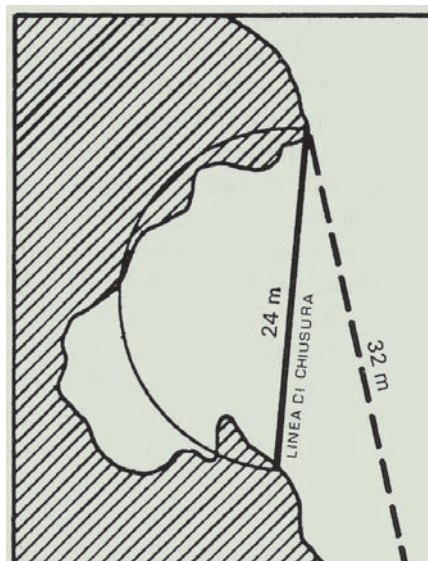
poraneo una linea di 300 mt. a partire dalla costa croata. Secondo questo accordo, mai entrato in vigore perché ratificato dalla Slovenia ma non dalla Croazia, 2/3 della baia sarebbero stati assegnati alla Slovenia che, in aggiunta, avrebbe potuto accedere alle acque internazionali, a partire dal punto terminale degli Accordi di Osimo del 1975, mediante un corridoio di acque internazionali passante per le acque territoriali croate. In questo contesto si colloca l'iniziativa slovena del gennaio 2006 di inserire nella propria zona di protezione della pesca le acque della Baia (v. pesca-Mediterraneo).

BAIE STORICHE

La nozione di baia storica non è codificata in Diritto Internazionale. La normativa vigente (UNCLOS 10,6 che ripete la disciplina di Ginevra I, 7, 6.) prevede infatti che le baie storiche costituiscano una eccezione al principio per cui lo Stato costiero ha il diritto di sottoporre al regime delle acque interne (v.) una insenatura nel caso in cui:

— rappresenta una baia in senso giuridico, vale a dire una «insenatura ben marcata» avente una superficie almeno eguale a quella del semicerchio il cui diametro sia costituito dalla linea di base dritta (v.), non eccedente le 24 miglia, tracciata tra i punti di entrata;

— la costa presenti «profonde frastagliature» e lo Stato costiero si avvalga della facoltà di includerle (anche mediante il tracciamento di linee di chiusura superiori alle 24 miglia) all'interno di un sistema complessivo di linee di base. In



La baia in senso giuridico

senza di una specifica norma positiva, per delineare il concetto di baia storica è dunque necessario rifarsi alla teoria e alla prassi del Diritto Internazionale che annovera svariati esempi di baie considerate o proclamate come storiche, quali la Baia canadese di Hudson (50 miglia di apertura), la Baia sovietica di Pietro il Grande (103 miglia di apertura), le Baie storiche del Mediterraneo (v.) e il Rio della Plata. Il termine baia storica fu adoperato per la prima volta nel corso di una riunione dell'Institut de Droit International, nel marzo del 1894, in cui fu riconosciuta come legittima la pretesa di sovranità su una baia purché fondata su un uso continuo e secolare della zona interessata. La nozione di baia storica fu successivamente applicata con piena cognizione di

causa dalla Corte di Giustizia dell'America Centrale nel caso del Golfo di Fonseca (19 miglia di apertura). Tale Corte, nella sentenza del 9 marzo 1917, affermò il carattere di baia storica dell'insenatura, sostenendo che nel caso si riscontravano tutte le condizioni necessarie e cioè *possesso secolare o immemorabile* accompagnato dall'*animus domini*, possesso pacifico e continuo accettato dalle altre Nazioni, configurazione geografica particolare, necessità assoluta per gli Stati costieri di possedere le acque del Golfo per le proprie esigenze vitali e di sicurezza.

La Corte Internazionale di Giustizia dell'Aja ebbe a pronunciarsi sulla materia nella sentenza del 18 dicembre 1951 concernente il caso delle peschiere dell'Atlantico del Nord tra Gran Bretagna e Norvegia. In questa occasione la Corte sostenne che per *acque storiche si intendono normalmente acque che sono trattate come interne ma che non avrebbero quel carattere se non fosse per l'esistenza di un titolo storico* il quale, in deroga alle norme del Diritto Internazionale, si è consolidato attraverso l'esercizio da parte dello Stato costiero della necessaria giurisdizione per un lungo periodo di tempo, senza opposizione da parte di altri Stati.

Pur in mancanza di una espressa previsione normativa, l'elaborazione del regime giuridico delle baie storiche si è comunque sviluppata a opera della dottrina e della giurisprudenza degli Stati Uniti. Varie iniziative di creazione di baie storiche sono state adottate. Tra queste, oltre ai casi indicati nella successiva voce relativa al Mediterraneo, si possono ricordare quelle dell'ex Unione Sovietica (1957 Baia di Pietro il Grande), dell'Australia (1987, Baie Anxious, Rivoli, Encounter, Lacedepe), Vietnam (1987, Golfo del Tonchino). Tutte queste baie sono contestate dagli Stati Uniti che non riconoscono nemmeno la pretesa del Canada, risalente al 1906, alla storicità della Baia di Hudson.

La posizione statunitense sulla materia è stata espressa in varie sedi ufficiali. In particolare, nell'ambito della sentenza del 1975 concernente la pretesa dell'Alaska sulla Baia di Kook, la Suprema Corte degli Stati Uniti ha affermato il principio che, ai fini dell'esistenza di una baia storica sono necessari i seguenti requisiti:

- aperto, notorio ed effettivo esercizio di autorità sull'area da parte dello Stato che proclama il diritto;
- esercizio continuo di tale autorità;
- acquiescenza degli Stati terzi nei confronti dell'esercizio di autorità (l'acquiescenza è intesa non tanto come semplice assenza di proteste, quanto piuttosto come prova che i Paesi stranieri sono a conoscenza della pretesa).

BAIE STORICHE (MEDITERRANEO)

Come esempio paradigmatico di baia storica mediterranea potrebbe essere citato il

caso del *Golfo di Venezia*, termine con cui la Repubblica di Venezia, nei secoli XIV-XVII, indicava l'intero Adriatico su cui pretendeva di esercitare giurisdizione marittima esclusiva, vietando l'accesso, in nome dei propri interessi vitali, di navi da guerra e mercantili straniere non autorizzate. La prassi veneziana fu teorizzata da Paolo Sarpi nel suo *Dominio del mare Adriatico della Serenissima Repubblica di Venezia* del 1616 sostenendo che «Venezia si è fatta padrona di tutto il Golfo (che) era serrato e limitato, posseduto e custodito con fatica e spese *da tempo immemorabile*»: A parte gli aspetti geografici della conformazione dell'Adriatico che non può evidentemente essere considerato un golfo in senso proprio, la pretesa veneziana appare significativa perché basata su elementi giuridicamente rilevanti secondo l'attuale teoria delle baie storiche. Peraltro il de Cussy, nel suo *Phases et Causes Célèbres du Droit Maritime des Nations* (Lipsia, 1856), cita sì il Golfo di Venezia tra le baie storiche, ma correttamente lo limita geograficamente alla parte nord dell'Adriatico in prossimità di Venezia tra la foce del Po e l'Istria.

Le prime iniziative moderne assunte da Paesi mediterranei in materia di chiusura di baie risalgono all'Egitto che, con Decreto Reale del 15 gennaio 1951, provvide a inserire all'interno di un sistema di linee di base i Golfi di Solum, Abu Hashaifa, El Arab, Pelusium ed El Arish aventi, rispettivamente, una apertura di 45, 31, 94, 49 e 65 miglia.

Nessuna di queste insenature è stata però rivendicata dall'Egitto come una zona di «acque storiche», anche se il Golfo di El Arab:

— fu definito «baia storica» dalla Gran Bretagna allorché inviò una nota diplomatica, nel 1926, all'Egitto per protestare contro la dichiarazione resa dall'Egitto stesso al Comitato d'esperti per la Codificazione del Diritto Internazionale, con cui si precisava che il Golfo, in base alla legislazione del 1926 sulla pesca alle spugne, era stato interamente inglobato nelle acque territoriali;

— è inserito tra le «baie storiche» elencate nell'apposito studio preparatorio elaborato dal Segretariato delle Nazioni Unite per la I Conferenza del Diritto del Mare del 1958.

Successivamente è stata la Tunisia, con la legge 4573 del 2 agosto 1973, a chiudere i Golfi di Tunisi e di Gabes la cui apertura è, rispettivamente, di 38 e 46 miglia. Entrambi i Golfi erano peraltro citati, in precedenza, nella letteratura sulle «baie storiche» in quanto:

— la Tunisia aveva esercitato, sin dal XIX Secolo, forme di giurisdizione esclusiva sulle due aree in materia di sfruttamento delle specie marine sedentarie (c.d. «pescherie fisse» (v.) e sul controllo della relativa attività di pesca;

— sia l'uno che l'altro erano compresi tra le baie storiche elencate nel succitato studio predisposto dal Segretariato delle NU per la 1° Conferenza del Diritto del Mare del 1958.

In aggiunta a questi casi ci sono poi le note e controverse chiusure del Golfo della



*Le baie storiche di Pietro il Grande, Taranto e Sirte
(da Francalacci-Spanio)*

Sirte e del Golfo di Taranto la cui situazione può così riassumersi:

Golfo della Sirte

La chiusura dell'intero Golfo della Sirte è stata attuata dalla Libia Decreto del «Consiglio della Guida della Rivoluzione» del 9 ottobre 1973, prevedendo il tracciamento di una linea di base di 306 mg di lunghezza tra le città di Bengasi e Misurata, alla latitudine 32° 30'. Nel comunicato del Governo libico, emesso in concomitanza con l'emanazione del suindicato Decreto, si giustifica l'iniziativa con il fatto che «I diritti di sovranità sul Golfo della Sirte sono stati esercitati senza alcun contrasto, durante i lunghi periodi della storia». In relazione a ciò, il Golfo è stato inserito nell'ambito della categoria delle «baie storiche». La dichiarazione libica richiama peraltro l'esistenza di interessi vitali come fondamento della sovranità laddove afferma

che «Il suo pieno controllo rappresenta una necessità per garantire la sicurezza e l'incolumità del paese, in considerazione della sua posizione geografica che controlla il paese».

Non sono note, ciononostante, prese di posizione, ufficiali o ufficiose, della Libia volte a documentare fatti e circostanze su cui si basa il titolo storico acquisitivo della sovranità. Per questo motivo gli Stati Uniti hanno eccepito sin dal primo momento per poi passare, nel 1986, alla nota fase di confronto armato che l'iniziativa libica doveva considerarsi una «inaccettabile violazione del Diritto Internazionale», non riscontrandosi nella fattispecie i requisiti dell'esercizio di autorità sulla zona «remoto, effettivo, notorio, continuo e con l'acquiescenza dei Paesi stranieri» che sono ritenuti i cardini della teoria delle «baie storiche». Tra l'altro il dissenso degli Stati Uniti nei confronti

delle pretese marittime eccessive della Libia è di antica data ed è documentato. Sin dal 1801 gli Stati Uniti rifiutarono di concludere un accordo con il Pashà di Tripoli per ottenere la libertà di transito nelle acque costiere della Libia dei mercantili statunitensi in cambio del pagamento di un tributo; successivamente ne nacque un conflitto che portò, nel periodo dal 1803 al 1805, al blocco statunitense di Tripoli, alla cattura da parte libica della fregata americana «Philadelphia» e a un'azione di forza dei *Marines* in territorio libico.

In assenza di concreti riferimenti documentali è stata avanzata la tesi che l'esercizio della giurisdizione sull'area possa farsi risalire al periodo della dominazione italiana quando, con il RD 27 marzo 1913, n. 312 sulla pesca marittima nella Tripolitania e nella Cirenaica, furono emanate disposizioni intese a regolamentare la pesca delle spugne al di là del limite delle 3 miglia delle acque territoriali.

Tale possibilità è stata tuttavia esclusa in considerazione del fatto che non è ben chiaro se i banchi spongiferi su cui venivano esercitati diritti esclusivi di sfruttamento si trovavano proprio all'interno della Sirte.

È egualmente considerata senza fondamento l'opinione di chi ritiene che l'appropriazione dell'area (avente una superficie di circa 22.000 miglia quadrate) possa giustificarsi facendo ricorso alla teoria delle cosiddette «baie vitali» che ammette la *territorializzazione* di una baia sulla base delle fondamentali esigenze economiche e di difesa di una Nazione.

Circa le caratteristiche geografiche va notato che, a fronte di un'apertura di 306 miglia, la Sirte ha una profondità massima, nel punto di maggiore concavità della costa, di sole 125 miglia. Questa circostanza, cui è correlato il fatto che la superficie dell'area è nettamente inferiore a quella del semicerchio avente come diametro la linea di chiusura, fa sì che l'insenatura, essendo priva della caratteristica di marcata indentazione nella terraferma, non possa definirsi una «baia» né dal punto di vista geografico né da quello giuridico. In relazione a queste premesse è convincimento quasi unanime, in campo internazionale, che la chiusura del Golfo della Sirte, non sia legittima (l'iniziativa libica risulta essere stata riconosciuta esclusivamente da Siria e Sudan). Tutti i Paesi europei hanno espresso riserve in merito. Una nota di protesta è stata formulata nel 1985 dalla Comunità Europea con cui si è affermata l'illegalità della «proclamazione, contrariamente al vigente diritto consuetudinario internazionale, della sovranità libica sulla totalità delle acque del Golfo della Sirte».

La pretesa libica è stata di recente rinnovata nell'ambito del provvedimento del 2005 di creazione della Zona di protezione della pesca (v. Pesca (Mediterraneo)).

Golfo di Taranto

È qualificato come «baia storica» dal DPR 26 aprile 1977, n. 816 sulle linee di base

del mare territoriale italiano che ne ha previsto la chiusura con una linea (della lunghezza di 60 miglia) tracciata tra S.Maria di Leuca e Punta Alice. L'insenatura è una baia in senso giuridico, in quanto, ha una superficie pari a quella del semicerchio che ha come diametro la linea di chiusura e presenta, perciò, caratteristiche di marcata indentazione nella terraferma. Questa circostanza, cui è collegata quella particolare situazione di sottoposizione al dominio terrestre che è presupposto dell'esercizio di diritti esclusivi di sovranità, trova anche conferma nel fatto che le *fauces terrarum* del Golfo (Penisola Salentina e Calabria) sono di notevole lunghezza e modesta larghezza.

Gli elementi su cui si basa la *storicità* non sono stati indicati dal nostro Paese né al momento della emanazione del suindicato provvedimento sulle linee di base né in altre precedenti o successive occasioni. Il caso del Golfo di Taranto è inoltre ignorata dalla letteratura sulle baie storiche a eccezione del già citato de Cussy (*Phases et Causes Célèbres du Droit Maritime des Nations*) che lo enuncia assieme a quelle della Baia canadese di Hudson, al Golfo del Messico e ai golfi italiani di Napoli e Salerno.

Per questo motivo sono state avanzate riserve nei confronti della iniziativa italiana, sia da parte della dottrina internazionalistica sia da parte degli Stati Uniti che, nell'ambito del «Freedom of Navigation Programme» (FON), il quale prevede la contestazione delle pretese marittime giudicate non conformi al Diritto Internazionale, hanno manifestato le loro perplessità con una prima nota diplomatica di protesta, nel 1984, e con successive iniziative. Il caso è stato discusso in riunioni bilaterali, nel 1984, nel corso delle quali gli Stati Uniti hanno esposto il convincimento che al Golfo non possa essere legittimamente attribuito lo status di baia storica, in mancanza dei requisiti necessari, sostenendo che «uno Stato costiero che reclama tale *status* per un'area marittima deve aver preteso di esercitarvi sovranità per un lungo periodo di tempo, apertamente e continuativamente, e la sua pretesa deve essere risultata in assenza di proteste di Paesi stranieri, ascrivibile ad acquiescenza».

In precedenza (24.2.1982), prima della protesta statunitense, si era verificato il caso del transito nel Golfo di Taranto, in immersione, di un sommergibile di nazionalità sconosciuta (identificato come un sommergibile sovietico classe «victor») in contrasto con il regime del divieto di transito nelle acque interne (v.): l'intrusione — che l'ex Unione Sovietica non ha comunque mai rivendicato come una propria iniziativa — può essere considerata, per le modalità con cui si è svolta, una forma di contestazione implicita della sovranità italiana sul Golfo.

Anche la Gran Bretagna (dichiarazione scritta resa il 13.10.1981 alla *House of Lords*) ha manifestato riserve sostenendo che la pretesa italiana «non è in linea con la nostra interpretazione della Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale».

Di fronte a queste contestazioni, da parte di alcuni studiosi è stata avanzata la tesi che il fondamento della decisione italiana vada ricercato in quella normativa (Ginevra,

I,4,1; UNCLOS, 7, 1) che consente a uno Stato di chiudere una baia la cui apertura ecceda le 24 mg, quando questa sia inserita in una costa che contenga «profonde indentazioni» e sia «frastagliata». Secondo questa teoria — che evidentemente ritiene indifendibile la rivendicazione di *storicità* per l'impossibilità di dimostrare l'esistenza di adeguati titoli — la linea di chiusura del Golfo di Taranto sarebbe, in sostanza, «un segmento di una linea di base retta tracciata lungo l'intera costa jonica».

In realtà la *storicità* del Golfo di Taranto è molto meno evanescente di quanto si ritenga. La chiusura del Golfo di Taranto rappresenta infatti il punto di arrivo di un processo lunghissimo di appropriazione dell'area, durato più di duemila anni, nel corso del quale, in diversi periodi della storia, vi è stata una coscienza e volontà di considerare il Golfo di Taranto come area di esclusivo dominio. Il termine di riferimento giuridico cui fare ricorso è la nozione dell'*immemorabile*, concetto che non richiede il possesso continuo *animus domini* di un'area ma fa invece riferimento a una «situazione di fatto costituita da tempo immemorabile le cui origini si perdono nel passato e contro cui non è dato provare alcuna situazione diversa o contraddittoria». Da questo punto di vista il titolo storico principale del nostro Paese sta dunque nell'uso esclusivo della zona, da tempo immemorabile, da parte delle popolazioni locali per i propri interessi di sicurezza e di pesca che è attestato in varie epoche da fatti e circostanze di varia natura i cui punti salienti sono:

— il Trattato tra Roma e Taranto del IV sec. a.C., al tempo della Magna Grecia, che interdiceva ai Romani l'accesso al Golfo vietandone la navigazione oltre Capo Lacinio (l'odierno Capo Colonne). Il Trattato è citato da Appiano (*Storia di Roma, De Rebus Samn.*, VII), storico del II sec. a.C. Da notare che l'azione dei Romani, nel 282 a.C., intesa a infrangere il divieto di navigazione nel Golfo (unica iniziativa di protesta di un «Paese straniero» nei confronti del possesso sulla zona da parte del «Sovrano territoriale» di cui si ha notizia prima della recente contestazione degli Stati Uniti di cui s'è detto) fu contrastata con la forza dai Tarentini originando un lungo periodo di ostilità tra i due popoli;

— il controllo esclusivo dell'area da parte delle genti della Magna Grecia (oltre alla colonia di Taranto, si affacciavano sul Golfo quelle di Metaponto, Turi ed Eraclea, la cui fondazione risale all'VIII sec. a.C.) che è espressamente riconosciuto da Strabone (*Geografia*, VI, 1, 2), storico del I sec. a.C.;

— i diritti esclusivi di pesca reclamati dai Tarentini sulla zona più pescosa del Golfo (il banco di Amendolara prospiciente Roseto Capo Spulico) sulla base di provvedimenti emanati dai Vicerè spagnoli del Regno di Napoli in varie epoche, a partire dal XV sec. (il primo documento che ne regola l'esercizio è il cosiddetto «*Libro Rosso*» di Taranto del 1463);

— il divieto di navigazione all'interno del Golfo, a Nord della congiungente Capo

Trionto - Torre Madonna dell'Alto, stabilito per esigenze militari, durante la prima guerra mondiale, con Decreto Luogotenenziale 24 agosto 1915, n. 1312.

BANCO DI MEDINA

Vedi: Piattaforma continentale (Mediterraneo).

BANDIERA DI CONVENIENZA

Vedi : Nazionalità della nave.

BANDIERA DI CORTESIA

Vedi: Immunità di giurisdizione (immunità sovrana).

BANDIERA OMBRA

Vedi: Nazionalità della nave (Bandiera di convenienza).

BANDIERA (Saluto alla)

Vedi: Cerimoniale marittimo

BLOCCO NAVALE

Il blocco navale (*naval blockade*) è una classica misura di guerra volta a impedire l'entrata o l'uscita di qualsiasi nave dai porti di un belligerante. La prassi del blocco è disciplinata — se si esclude la Dichiarazione di Parigi del 16 aprile 1856 sui Principi della Guerra Marittima — da norme di natura consuetudinaria, non essendo mai entrata in vigore la Dichiarazione di Londra del 26 febbraio 1909 sul Diritto della Guerra Marittima che lo regolamentava. I principi di tale Dichiarazione sono stati recepiti nell'ordinamento italiano dalla Legge di Guerra del 1938 (R.D. 1438/1938).

Requisiti del blocco sono, in termini generali, l'effettività e l'imparzialità. Esso deve inoltre essere formalmente dichiarato e notificato agli Stati terzi. La sua disciplina, come risultante dalle norme suindicate e dalla successiva regolamentazione delle Convenzioni di Ginevra sul Diritto Umanitario, prevede in estrema sintesi:

- la definizione in termini geografici della zona bloccata da notificare ai neutrali;
- il mantenimento di una forza aeronavale, di cui possono far parte anche sommergibili, dedicata stabilmente in mare all'applicazione del blocco in modo imparziale nei confronti del naviglio di qualsiasi bandiera;
- la cattura dei mercantili che abbiano violato il blocco e il deferimento al giudizio amministrativo di un «tribunale delle prede»;
- l'attacco ai mercantili che tentino di resistere alla cattura;

— l'esclusione dal blocco dei traffici che il bloccante deve comunque autorizzare i beni di prima necessità come viveri e medicinali ed altri aiuti umanitari, secondo l'art. 54, n. 1 del I Protocollo di Ginevra del 1977 addizionale alle Convenzioni di Diritto Umanitario del 1949. Dall'applicazione del principio di effettività deriva che sono da ritenersi illegittimi i così detti «blocchi fittizi» messi in atto in alto mare, a grande distanza dalla costa, con forze navali non idonee a garantirne la reale esecuzione. Si discute, a questo riguardo, sulla liceità dei blocchi a lunga distanza della Germania proclamati dalla Gran Bretagna nel 1915 e nel 1939. A ragione di queste caratteristiche l'opzione del blocco navale non era mai adottata dopo la fine della II guerra mondiale se si esclude l'interdizione del porto di Haiphong attuata dagli Stati Uniti durante la guerra del Vietnam. Essa, secondo l'opinione corrente, era difatti ritenuta non più adeguata alla realtà dei conflitti in mare, in relazione all'evoluzione degli armamenti che rendono vulnerabile una forza navale dislocata a distanza ravvicinata dalla costa.

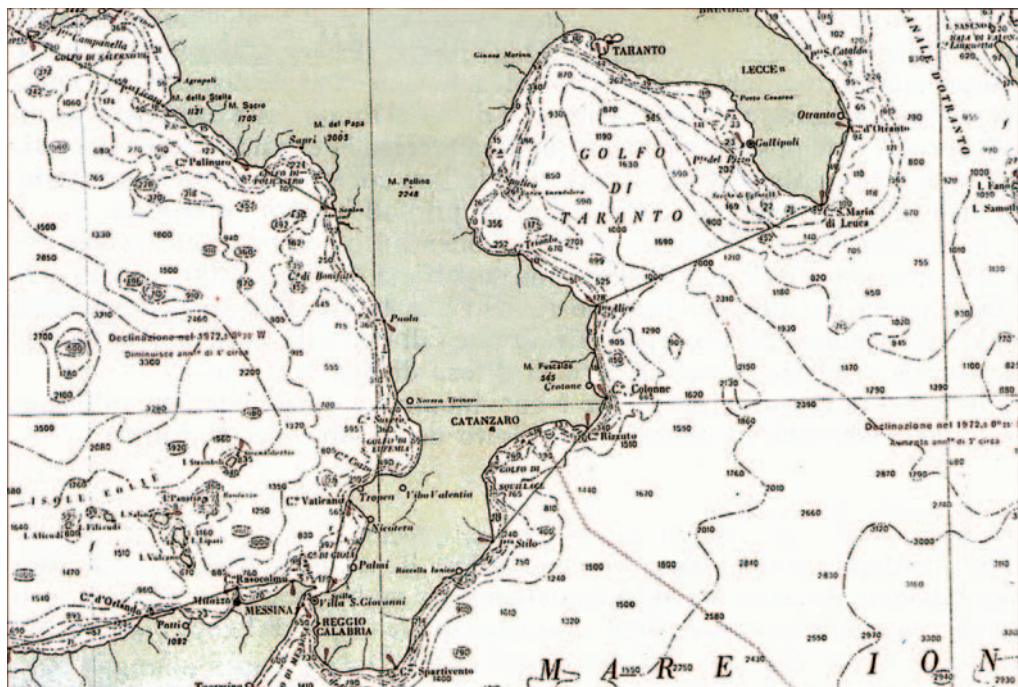
Con l'entrata in vigore della Carta delle Nazioni Unite del 1945 il blocco non può ritenersi consentito al di fuori dei casi di legittima difesa di cui all'art. 51 della stessa Carta: esso contrasta infatti con l'art. 2, nn. 3 e 4 che vieta il ricorso all'uso della forza nelle relazioni tra gli Stati, come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali. Per questo motivo «il blocco dei porti o delle coste di uno Stato da parte delle forze armate di un altro Stato» è compreso tra gli atti di *aggressione* (ci sia stata o no dichiarazione di guerra) dall'art. 3, lettera c della Risoluzione dell'Assemblea Generale delle NU 3314 (XXXIX) del 14 dicembre 1974.

Non va confuso con il blocco il contrabbando di guerra (v.). Entrambi sono misure di interferenza con la navigazione neutrale e, ovviamente, con quella nemica. Il primo è volto a impedire tutte le comunicazioni marittime, in ingresso ed in uscita dalle coste nemiche nel corso di un conflitto armato e, di regola, dovrebbe svolgersi in prossimità delle acque territoriali nemiche. Il secondo è invece volto a impedire in acque internazionali i rifornimenti al nemico, trasportati da navi neutrali, di determinate categorie di beni destinati allo sforzo bellico.

Differente è anche l'embargo navale (v.), sanzione decisa dalle Nazioni Unite, sulla base del Capo VII della Carta, nei confronti di Paesi che abbiano commesso gravi violazioni della pace e della legalità internazionale. Le operazioni di embargo non comportano il blocco navale delle coste del Paese nei cui confronti sono attuate. Esse legittimano invece l'esercizio di misure coercitive da parte delle navi da guerra dei Paesi partecipanti all'operazione nei confronti dei mercantili di qualsiasi bandiera coinvolto in traffici marittimi commerciali con lo Stato sottoposto ad embargo.

Vanno egualmente distinti dal blocco navale:

— i casi di quarantena marittima (*maritime quarantine*) simili a quella proclamata il 23 ottobre 1962 dagli Stati Uniti per impedire il trasporto a Cuba di missili strategici



La linea di chiusura del golfo di Taranto.

forniti dall'ex Unione Sovietica mediante *interception, stop, visit and search, diversion* delle navi di qualsiasi bandiera dirette a Cuba per accertare che non trasportassero carichi vietati: la legittimazione di questa misura venne individuata nel principio della legittima difesa preventiva, anche se la Dichiarazione Presidenziale del 23 ottobre 1962 esplicitamente richiamava anche l'applicazione dell'accordo di difesa collettiva tra le Repubbliche del centroamerica; le misure di controllo della navigazione per impedire rifornimenti di armi agli insorti, come quelle adottate dalla Francia, nel 1956, durante la guerra civile algerina. Tali misure, assimilabili al regime del contrabbando di guerra (v.), potrebbero trovare il loro fondamento nel principio della legittima difesa. Questa tesi è però contestata da chi osserva che, trattandosi di un *conflitto interno*, non sussistevano i presupposti di *belligeranza* per l'adozione di misure coercitive di controllo valevoli *erga omnes*; l'operazione per il controllo degli espatri clandestini dall'Albania messa in atto dall'Italia, nelle acque territoriali albanesi e nelle acque internazionali del Canale d'Otranto, su richiesta dell'Albania sulla base dell'*Accordo di*

Roma del 25 marzo 1997 mediante scambio di lettere tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Albania relativo alla collaborazione per la prevenzione degli atti illeciti che ledono l'ordine giuridico nei due Paesi e l'immediato aiuto umanitario quando è messa a rischio la vita di coloro che tentano di lasciare l'Albania: questo Accordo, entrato in vigore al momento della firma (vds. Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 163 del 15 luglio 1997) è stato seguito, il 2 aprile 1997, da un Protocollo applicativo, con cui si stabiliscono le attività di inchiesta di bandiera (v.), fermo, visita e dirottamento adottabili dalle Unità della Marina Militare italiana in acque internazionali nei confronti del naviglio di bandiera albanese o «comunque riconducibile allo Stato albanese». Il richiamo al blocco navale è stato fatto a seguito del sinistro, durante il quale sono deceduti 108 cittadini albanesi caduto in acque internazionali, il 27 marzo 1997 (nel periodo intercorrente tra l'entrata in vigore dell'Accordo e il susseguente Protocollo applicativo) tra nave «Sibilla» e la motovedetta militare albanese *Kater I Rades* che trasportava verso l'Italia, dopo aver defezionato dalla Marina Albanese, un numero di migranti clandestini dieci volte superiore a quello del suo equipaggio normale. Secondo tesi espresse dopo la sciagura «in forza di un principio consuetudinario di diritto internazionale ribadito dalla Convenzione di Ginevra del 1958 sulla libertà di navigazione in alto mare, è vietato ogni atto riconducibile a blocco o pattugliamento navale se non in presenza di un trattato internazionale». Questa tesi è infondata in quanto, oltre a non tener conto che il dispositivo di pattugliamento adottato nel Canale d'Otranto non era diretto a interferire con la libera navigazione delle navi battenti bandiera di stati *terzi* (diversi cioè dall'Italia e dall'Albania), ignora che l'attività traeva fondamento e legittimazione nel consenso dello Stato Albanese espresso con il su citato Accordo mediante scambio di lettere del 25 marzo 1997. Riguardo alla prassi degli ultimi anni, si osserva che La messa in atto di un blocco navale contro la Repubblica Federale di Jugoslavia (FRY) era stata proposta dagli Stati Uniti, all'inizio dell'operazione NATO *Allied Force* nel Cossovo del 1999, come opzione militare indispensabile a interrompere il flusso dei rifornimenti petroliferi verso il porto montenegrino di Bar (il bombardamento di questo porto era invece stato escluso per non pregiudicare la protezione dell'ambiente marino (v). Obiezioni erano state però manifestate dalla Federazione Russa e dalla Francia. Di fronte a queste riserve il progetto fu accantonato. Di recente, il 13 luglio 2006, all'indomani del casus belli in cui sono state coinvolte le milizie di Hezbollah, Israele ha decretato il blocco delle acque territoriali del Libano dichiarando che «Since this morning Israeli naval vessels have enforced a full naval closure on Lebanon, because Lebanon's ports are used to transfer both terrorists and weapons to the terror organizations operating in Lebanon» (questo blocco è terminato l'8 settembre 2006 con il passaggio alla *Maritime Task Force* a guida italiana del compito di controllare le acque territoriali libanesi, sino

alla costituzione della *UNIFIL Task Force*). Di blocco si è anche tornati a parlare, dopo l’emanazione della UNSCR 1718 (2006) come misura contro la Corea del Nord ritenuta responsabile di sviluppare programmi di proliferazione nucleare.

Vedi anche: Traffico e trasporto illegale di migranti in mare.

BOCCHIE DI BONIFACIO

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Riserve e parchi marini;
Stretti e canali internazionali.

BOSNIA HERZEGOVINA

La Bosnia-Herzegovina, essendo provvista di una fascia costiera (sia pur delle limitate estensione di circa 10 km.) è a tutti gli effetti uno Stato costiero del Mare Adriatico (v.). Gli Accordi di pace di Dayton del 21 novembre 1995, nel definire l’assetto della regione balcanica al termine del conflitto per la spartizione della ex Jugoslavia, hanno infatti previsto l’assegnazione di una zona di mare, in prossimità della città bosniaca di Neum. Il regime delle acque di tale zona è quello delle acque territoriali (v.): esse sono tuttavia inglobate interamente dentro le acque interne (v.) della Croazia nel Canale di Mali Stan sì da costituire una vera e propria enclave. Con Accordo in data 30 luglio 1999 Croazia e Bosnia-Herzegovina hanno stabilito che il relativo confine marittimo sia costituito dalla mediana tra la Penisola bosniaca di Klek e la Penisola croata di Peljesac. Gli Accordi di Dayton, tenendo conto che nella ristretta fascia costiera della Bosnia-Herzegovina non vi sono porti veri e propri e che il traffico via mare con Neum deve avvenire attraverso le acque interne croate, hanno garantito l’accesso al porto croato di Ploce di merci e passeggeri provenienti o diretti in quello Stato. Croazia e Bosnia-Herzegovina hanno assunto i rispettivi impegni con Accordo in data 8 settembre 1998 che, tra l’altro, garantisce alla Bosnia-Herzegovina il transito libero e non impedito attraverso il territorio croato e istituisce in Ploce una «Free and Foreign Trade Zone». La soluzione prevista può considerarsi conforme al principio secondo cui, al fine di facilitare il traffico in transito relativo agli «Stati senza litorale» (come è in realtà la Bosnia-Herzegovina, viste le caratteristiche della fascia costiera, priva di porti, che le è stata assegnata), possono essere stabilite delle zone franche nei porti degli Stati vicini (UNCLOS 128).

BULGARIA

Vedi: Mar Nero.

CANADA

Vedi: Baie storiche.

CANALE DI CORINTO

Vedi: Stretti e canali internazionali.

CANALE DI CORSICA

Vedi: Stretti e canali internazionali.

CANALE DI KIEL

Vedi: Stretti e canali internazionali.

CANALE DI OTRANTO

Vedi: Mare Adriatico.

CANALE DI PANAMA

Vedi: Stretti e canali internazionali.

CANALE DI SUEZ

Vedi: Stretti e canali internazionali.

CAVI E CONDOTTE SOTTOMARINE

Il diritto di posare cavi elettrici, telegrafici o telefonici e condotte sottomarine sul fondo dell'alto mare (v.) al di là della piattaforma continentale (v.) è riconosciuto a tutti gli Stati (Ginevra, II, 2 e 26; UNCLOS 87, 1, lettera c. 112, 1) con l'obbligo di tenere nel dovuto riguardo i cavi e le condotte già installati da altri Stati (UNCLOS 112, 2).

Tale diritto sussiste anche sul fondo della zona economica esclusiva (UNCLOS 58. 1). Per quanto riguarda la piattaforma continentale (v.) lo Stato costiero, pur non potendo impedire la posa di cavi e condotte sottomarine da parte di altri Stati, ha il diritto di (UNCLOS 79, 1, 2 e 3) adottare ragionevoli misure per salvaguardare l'esplorazione e la tutela delle proprie risorse naturali, approvare il tracciato e stabilire le condizioni per l'ingresso nelle proprie acque territoriali.

Il danneggiamento doloso o derivante da negligenza colposa di cavi e condotte sottomarine è considerato punibile dalla Convenzione di Parigi del 14 marzo 1884 sulla protezione dei cavi telegrafici che riserva allo stato di bandiera dell'Unità incriminata il diritto di applicare la sanzione. Ogni Stato deve dunque emanare proprie norme per punire la commissione di tali illeciti da parte di mercantili di bandiera (UNCLOS 113).

Le navi da guerra (v.) degli Stati firmatari della Convenzione (tra i quali figurano

Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Italia) sono autorizzate a fermare e verificare la nazionalità delle navi mercantili sospette di aver commesso tale illecito esercitando poteri analoghi a quelli del diritto di visita (v.). In caso di accertata violazione, l'unico provvedimento adottabile è un rapporto allo Stato di bandiera.

In situazioni di conflitto armato i belligeranti possono distruggere i cavi e le condotte dell'avversario tenendo in considerazione la necessità di non danneggiare quelli che servono anche ai Paesi neutrali.

La Convenzione di Parigi del 1884 è stata ratificata con RD 1° gennaio 1886, n. 3630. La materia è stata regolamentata nell'ordinamento italiano con la L. 19 dicembre 1956, n. 1447 il cui testo è stato inserito negli artt. 219-230 del Testo Unico delle Poste (DPR 29 marzo 1973, n. 156).

Vedi anche: Mar Caspio.

CAVI E CONDOTTE SOTTOMARINE (Mediterraneo)

Il principale gasdotto sottomarino del Mediterraneo è quello italo-algerino detto «Transmed» che, partendo dall'oasi del Sahara algerino di Hassi R' Mel, giunge sino in Italia, attraverso la Tunisia, con una condotta sottomarina di 156 km. da Capo Bon a Mazara del Vallo (il tracciato del gasdotto, relativamente al tratto nelle acque territoriali e nella piattaforma continentale tunisina, è stato determinato con accordo tra l'ENI e la Tunisia del 25 ottobre 1977). Un ulteriore tratto di 15 km., posato nello Stretto di Messina, collega il gasdotto alla rete metanifera nazionale.

A questo gasdotto si è aggiunto nel 2005 quello denominato «Greenstream» che collega il giacimento di gas di Mellitah (ubicato sulla piattaforma continentale libica, con Gela attraverso una pipeline di 520 km che si snoda sulla piattaforma continentale (v.) di Libia e Malta prima di raggiungere la piattaforma continentale italiana).

Per il futuro è anche prevista la costruzione di un ulteriore gasdotto sottomarino che collegherà l'Italia alla Grecia in prossimità del Canale d'Otranto. È inoltre in progetto il potenziamento di «Transmed» e il posizionamento di condotte tra l'Algeria e la Sardegna (il «Galsi») e tra l'Algeria e la Spagna.

Nel novembre 2006 è entrata in funzione la *pipeline* (45 km) che trasporta in Croazia, a Pola, il gas estratto dalla piattaforma «Ivana K» ubicata sull'omonimo giacimento antistante l'Istria. Lo stesso giacimento si estende anche nella zona italiana e sarà quindi collegato con Ravenna. Alla rete dei gasdotti sottomarini si aggiungerà quella degli elettrodotti: è in progetto la posa di cavi sottomarini tra la Sardegna e la Corsica e tra la Sardegna e Italia continentale, e il raddoppio della connessione con la Sicilia assicurata dal cavo posizionato tra Sorgente (Me) e Rizziconi (Rc).

CERIMONIALE MARITTIMO

Il saluto tra navi si effettua di regola ammainando la bandiera; in assenza di norme giuridiche internazionali in materia di natura pattizia o consuetudinaria, esso risponde a una prassi di cortesia di origine recente. Il saluto tra navi da guerra (v.) di diversa bandiera è basato su criteri di reciprocità e di etichetta navale. Nel caso che una nave da guerra incroci un mercantile nazionale o straniero quest'ultimo è tenuto a salutare per primo la nave da guerra ammainando la propria bandiera. Il mancato rispetto di questa prassi costituisce un presupposto per l'adozione da parte della nave da guerra della procedura di verifica della nazionalità detta *inchiesta di bandiera* (v.).

In passato, in alcuni periodi dei secoli XV, XVI e XVII, la pretesa di saluto alla bandiera (che i mercantili effettuavano ammainando la vela maestra), oltre a essere un mezzo per scoprire navi dedite alla pirateria (v.), assunse il carattere di un omaggio alla potenza di alcuni Stati come la Gran Bretagna e la Spagna. La Gran Bretagna impose inoltre tale saluto, soprattutto durante il Regno di Giacomo I ai primi del seicento, come riconoscimento della propria sovranità sui «mari britannici» adiacenti le coste (v. acque territoriali).

CIPRO

Vedi Zona contigua
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

CIRCOSTANZE SPECIALI

Vedi: Delimitazione;
 Piattaforma continentale.

CONSIGLIO GENERALE DELLE PESCHERIE PER IL MEDITERRANEO

Vedi: Pesca (Mediterraneo).

CONTRABBANDO

Vedi: Diritto d'inseguimento;
 Nave in servizio governativo;
 Polizia marittima;
 Zona contigua.

CONTRABBANDO DI GUERRA

Il contrabbando di guerra (*war contraband*) è una misura bellica prevista dalla Di-

chiarazione di Londra del 1909 (testo non avente natura convenzionale, ma purtuttavia contenente norme di carattere consuetudinario recepite nella Legge di Guerra italiana del 1938) volta a impedire che pervengano al belligerante rifornimenti di beni essenziali per lo sforzo bellico. Tali beni appartengono a due categorie e cioè quelli, come armi, navi da guerra e munizioni, destinati per natura a usi militari esclusivi, costituenti «contrabbando assoluto» e quelli suscettibili di uso *duale*, pacifico o bellico costituenti «contrabbando relativo». La disciplina del contrabbando di guerra prevede:

— l’emanazione delle liste di contrabbando, da notificare ai Paesi neutrali, indicanti i beni il cui trasporto al «nemico» è vietato da parte dei mercantili neutrali (i mercantili nemici sono in ogni caso suscettibili di cattura);

— l’esercizio del diritto di visita (v.) in acque internazionali (v.), a prescindere quindi dalla definizione di una specifica zona com’è invece richiesto per il blocco navale (v.), nei confronti dei mercantili neutrali per controllare il carico trasportato facendo uso della forza in caso di resistenza, con possibilità di dirottamento in porto qualora la visita non possa essere eseguita in mare (per avverse condimeteo o inaccessibilità del carico);

— la sottoposizione al giudizio del «Tribunale delle Prede» (organo amministrativo che ogni Paese belligerante è tenuto a istituire) dei mercantili che abbiano commesso violazione al regime del contrabbando, perché sia decretata la confisca del carico.

L’applicazione del regime del contrabbando di guerra si è avuta durante la guerra tra l’Iran e l’Iraq (1980 – 1988) durante la quale, il 3 settembre 1987, si verificò l’attacco del mercantile italiano *Jolly Rubino*, al largo dell’Isola iraniana di All Farisijah, da parte di una imbarcazione di *irregolari* iraniani («*pasdaran*») causò il ferimento del comandante e di un marittimo del mercantile. Il fatto indusse il Governo italiano a inviare in zona una Forza navale della Marina Militare con il compito di proteggere la libera navigazione in acque internazionale dei mercantili italiani. A questo fine le unità italiane adottarono la procedura del convoglio (v.). Durante le ostilità del 1999 tra la NATO e la Repubblica Federale di Jugoslavia (FRY) per la crisi del Kosovo fu valuta-



L'accesso al mare della Bosnia.

Maggio 2007

Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Mar Rosso.

CONVOGLIO

Secondo il tradizionale diritto bellico marittimo una nave da guerra ha il diritto, nel corso delle ostilità, di fermare e sottoporre a visita in mare un mercantile neutrale per controllare se trasporti beni destinati a un belligerante suscettibili di essere impiegati nel corso di un conflitto («contrabbando di guerra»). In deroga a questo regime la Dichiarazione di Londra del 1909 (testo non avente natura convenzionale, ma purtuttavia contenente norme di carattere consuetudinario recepite nella Legge di Guerra italiana del 1938) prevede che le navi neutrali che viaggiano in convoglio scortate da navi da guerra della loro bandiera sono esenti da visita. Il comandante del convoglio, su richiesta della nave da guerra belligerante, ha tuttavia l'obbligo di fornire tutte le informazioni sulla natura e sul carico delle navi scortate che la visita consentirebbe di ottenere. Ciononostante, se il comandante della nave da guerra belligerante, continua a nutrire sospetti sul carico, il comandante del convoglio procede direttamente a un controllo il cui esito viene riportato in un verbale. Se i sospetti della nave da guerra belligerante si rivelano fondati dopo questo accertamento, i mercantili coinvolti sono privati della protezione del convoglio e possono quindi essere catturate.

Secondo la più recente prassi internazionale, formatasi nel corso degli ultimi anni, viene ritenuta ammissibile anche la protezione accordata a mercantili neutrali da un convoglio multinazionale composto da navi da guerra neutrali di diversa nazionalità.

Vedi anche: Contrabbando di guerra;
Navicert;
Neutralità marittima.

CROAZIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Baia di Pirano;
Bosnia-Herzegovina;
Cavi e condotte sottomarine (Mediterraneo)
Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Mare Adriatico;
Pesca (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Ricerca e soccorso in mare;

Successione tra Stati;
Transito inoffensivo delle navi da guerra;
Zona Economica Esclusiva (Mediterraneo).

DELIMITAZIONE

Il principio base accolto dalla Convenzione di Ginevra del 1958 in materia di delimitazione delle acque territoriali (v.), della zona contigua (v.) e della piattaforma continentale (v.) tra Stati con coste opposte o adiacenti, in mancanza di accordo, è quello della linea mediana o di equidistanza (v.) tra di essi, corretta da circostanze speciali (Ginevra, I,12; IV,6), vale a dire da fattori geografici ed economici — quali la presenza di isole che a causa della loro posizione o conformazione hanno un effetto eccessivo sulla delimitazione — atti a giustificare una deroga rispetto al metodo di base.

Il valore giuridico obbligatorio di questo criterio nei confronti degli Stati che non erano parti della Convenzione di Ginevra era stato negato dalla Corte Internazionale di Giustizia (v.) nella sentenza del 20 febbraio 1969 sulla controversia tra Germania, Olanda e Danimarca sulla delimitazione della piattaforma continentale del Mare del Nord. In tale occasione, ed in successive sentenze, la Corte ha sostenuto che la delimitazione deve farsi dalle parti interessate di comune accordo, secondo principi equitativi, prendendo in considerazione criteri pertinenti, primo tra tutti quello della proporzionalità tra lo sviluppo costiero di uno Stato (cosiddetta *facciata marittima*) e le zone di piattaforma attribuite allo stesso Stato. A questa stregua i diritti su zone marine derivano dai diritti dello Stato costiero sul proprio territorio terrestre in quanto «the land dominates the sea».

Successivamente la Convenzione del Diritto del mare del 1982, recependo gli indirizzi derivanti dalla giurisprudenza della Corte e dalla prassi pattizia degli Stati, ha:

— confermato la regola secondo cui la delimitazione delle acque territoriali, in mancanza di accordo, è data dalla linea mediana, fermo restando la possibilità di apportarvi le correzioni rese necessarie dall'esistenza di circostanze speciali o di titoli storici (UNCLOS 15);

— introdotto il principio per cui la delimitazione della piattaforma continentale (v.) e della zona economica esclusiva (v.) deve farsi per mezzo di accordo in modo da raggiungere una soluzione equa, senza doversi attenere ad alcun metodo prefissato ma avendo di mira unicamente il risultato della trattativa (UNCLOS 74, 1.; 83,1);

— affidato la risoluzione della controversia, in mancanza di accordo, alla Corte Internazionale di Giustizia, al Tribunale Internazionale del Diritto del Mare (v.), o ad un Tribunale arbitrale (UNCLOS 74,2.; 83,2.);

— eliminato ogni previsione riguardo alla delimitazione della zona contigua (v.) tra

Stati con coste opposte, nel caso di distanza tra le linee di base dei due Stati inferiore alle 24 miglia, consentendo in tal modo la sovrapposizione delle rispettive zone contigue (UNCLOS 33, 2). Secondo un'autorevole interpretazione tra gli Stati parti della I Convenzione di Ginevra del 1958 sarebbe ancora in vigore il principio ivi previsto all'art. 24, n. 3 secondo cui nessuno Stato, a meno di diverso accordo, può estendere la sua zona contigua al di là della mediana.

Altro problema è quello della validità della delimitazione stabilita per una zona di mare come la piattaforma continentale qualora si debba definire il confine di altre zone quali la ZEE. In assenza di norme in materia e tenendo conto della diverso regime giuridico di queste due zone, si sostiene che non esiste alcun obbligo di coincidenza della delimitazione. Al riguardo, fermo restando la libertà degli Stati nell'adottare frontiere marittime differenti per ciascuna zona, sembra però emergere una prassi internazionale orientata verso un confine unico inteso sia come sommatoria di linee di zone sovrapposte («confine monolineare») sia come confine valevole per tutte le zone su cui gli Stati interessati hanno o possono avere diritti («confine onnicomprensivo»). Un caso di questo genere di intesa raggiunta tra Bahrein e Qatar nel Golfo Persico (v.), sulla base della sentenza della Corte Internazionale di Giustizia del 16 marzo 2001, per la delimitazione delle rispettive zone marittime (acque territoriali) (v.), piattaforma continentale (v.) e zona economica esclusiva (v.) adottando un «single maritime boundary» che comprende diverse giurisdizioni. Va tuttavia notato che la Corte ha seguito criteri differenti nel tracciare la linea di confine in quanto nella parte meridionale relativa alle acque territoriali si è attenuta al principio dell'equidistanza corretta da circostanze speciali (isole), mentre nella parte settentrionale concertante ZEE e piattaforma ha applicato la regola «equità/circostanze rilevanti (equidistanza pura non essendo state riconosciute valide le circostanze pretese dalle due Parti).

Gli Stati interessati, in attesa di pervenire ad un accordo sulla delimitazione della piattaforma continentale o della Zona Economica Esclusiva, hanno comunque la possibilità di concludere, in uno spirito di comprensione e cooperazione, accordi provvisori di natura pratica (UNCLOS, 74, 3; 83, 3). Un recente esempio in materia è costituito dall'Accordo tra Algeria e Tunisia dell'11 febbraio 2002 relativo sia agli spazi di acque territoriali che a quelli di piattaforma continentale e ZEE (v. Acque territoriali-Mediterraneo).

Un criterio di delimitazione speciale, utilizzato soltanto per i fiumi, è quello del *thalweg*, vale a dire la linea di maggiore profondità del fondo del corso d'acqua, stabilita su base consuetudinaria o per accordo ai fini della navigazione.

Vedi anche:

Baia di Pirano; Bocche di Bonifacio e Golfo di Trieste (Acque territoriali Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);

GLI ASPETTI MILITARI DELLA «NEUTRALITÀ» DI MALTA

Dopo un periodo di benevola apertura alle esigenze militari della NATO iniziato nel 1964 con l'acquisizione dell'indipendenza dalla Gran Bretagna, nel 1971, in coincidenza con la vittoria elettorale del partito laburista di Dom Mintoff, a Malta si verificò un cambiamento politico in senso antioccidentale. Il Comando Navale NATO del Sud Europa (COMNAV-SOUTH), considerato non più gradito dal nuovo Governo, dovette essere spostato a Napoli. Contemporaneamente Malta si «apri» all'ex Unione Sovietica e alla Libia. Questa fase di schieramento politico internazionale dell'Isola si interruppe quando il Governo maltese proclamò solennemente la neutralità affermando che: «La Repubblica di Malta è uno Stato neutrale che attivamente ricerca la pace, la sicurezza e il progresso sociale tra tutte le Nazioni, in virtù dell'adesione a una politica di non allineamento e della non appartenenza ad alcuna alleanza militare; questa condizione comporterà in particolare che nessuna base militare straniera sarà ammessa nel territorio maltese».

In parallelo con tale azione volta a stabilire il proprio status di neutralità e di demilitarizzazione, Malta avviò con l'Italia, nel 1980, trattative per ottenere dal nostro Paese il riconoscimento e la garanzia del proprio status internazionale. L'episodio decisivo che indusse Malta a concludere positivamente tali trattative sembra sia stato un improvviso peggioramento dei rapporti con la Libia (sino ad allora partner privilegiato) dovuto al noto incidente della Saipem II, nave dell'ENI, di bandiera italiana, adibita a prospezioni petrolifere per Malta (v. Piattaforma continentale (Mediterraneo)). L'azione trovava la sua motivazione nel fatto che la Libia avanzava sulla zona pretese ai fini della definizione della propria piattaforma continentale (v. piattaforma continentale (Mediterraneo)).

L'incidente indusse Malta ad accelerare la firma dell'accordo con l'Italia che avvenne il 15 settembre 1980, mediante scambio di note firmate, rispettivamente, a Roma e a La Valletta. Oggetto principale di tale Accordo è l'impegno da parte dell'Italia di garantire lo status di neutralità assunto da Malta nel 1979 con una dichiarazione articolata sui seguenti punti:

- divieto di installazione di basi militari straniere sul proprio territorio;
- solenne proclamazione di una politica di « non allineamento»;
- invito a tutti gli Stati mediterranei ad assumersi obblighi per la protezione della sovranità maltese;
- impegno a usare i propri cantieri navali per scopi civili commerciali e per la riparazione di navi militari messe preventivamente in condizione di non combattimento, con esclusione, in ogni caso, delle navi militari degli Stati Uniti e dell'ex Unione Sovietica.

Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

DEMILITARIZZAZIONE

L'imposizione di vincoli relativi al divieto dell'uso delle armi in determinate zone

LA SMILITARIZZAZIONE DELLE ISOLE GRECHE DELL'Egeo

La situazione degli obblighi di smilitarizzazione che gravano sulla Grecia nell'Egeo può così sintetizzarsi:

— *Lemno e le isole adiacenti:*

il vincolo di demilitarizzazione era contenuto nel Trattato di Losanna del 24.7.1923. La successiva convenzione di Montreux del 20.7.1936, pur menzionando tale trattato non ha confermato espressamente tale obbligo. Attualmente la Turchia ne reclama il rispetto mentre la Grecia sostiene che il regime previsto dal Trattato di Losanna del 1923 è stato abrogato da quella di Montreux del '36;

— *Isole dell'Egeo Centrale (Lesbo, Chio, Samo e Nikaria):*

Il regime di queste isole era regolamentato dall'art. 13 del Trattato di Losanna del 1923 nel senso che era proibita l'installazione di qualsiasi «base navale» o «fortificazione». Attualmente la Grecia non contesta la validità di tale regime. La Turchia ha più volte assunto iniziative per richiederne la stretta osservanza da parte della Grecia;

— *Isole del Dodecanneso (Stampalia, Rodi, Calki, Scaranto, Carso, Piscopi, Misiro, Calimno, Lezo, Patinco, Lipso, Simi, Cos e Castelrosso).*

L'art. 14 del Trattato di Pace del 10 febbraio 1947 tra l'Italia e le potenze alleate, nel prevedere il trasferimento delle isole del Dodecanneso sotto la sovranità della Grecia, stabilisce che «le predette isole saranno e rimarranno smilitarizzate».

In merito all'applicazione di tale obbligo la Turchia sostiene che la smilitarizzazione delle stesse isole è stata disposta per venire incontro alle proprie esigenze di sicurezza.

Da parte di alcuni studiosi si mette invece in rilievo che la Turchia, non essendo parte del Trattato di Pace del 1947, non ne può reclamare l'applicazione in proprio favore, tenuto anche conto del fatto che lo scopo di tale regime sarebbe invece stato quello di impedire un'utilizzazione del Dodecanneso dalle Forze Navali della ex Unione Sovietica. Va notato al riguardo che però proprio i Sovietici, nel 1970, assunsero l'iniziativa di protestare nei confronti della Grecia poiché aveva consentito la sosta a Rodi della nave USA *Roosevelt*.

costiere o in specifiche zone di mare non trova la sua fonte nel principio generale dell'*uso pacifico dell'alto mare* (UNCLOS 88). Questo principio ha infatti un contenuto programmatico e non impone agli Stati obblighi di comportamento diversi da quello (UNCLOS 301) di «astenersi da qualsiasi minaccia o uso della forza contro l'integrità territoriale o l'indipendenza di qualsiasi Stato, o contraria ai principi di diritto internazionale recepiti nella Carta delle Nazioni Unite».

Intesa come divieto di installazioni o di attività militari la demilitarizzazione trova dunque il suo fondamento esclusivamente in accordi internazionali o in norme consuetudinarie. In particolare:

- la proibizione di effettuare test di armi atomiche in acque internazionali ha natura di regola consuetudinaria ;
- il Trattato antartico del 1 dicembre 1959 prevede che l'Antartide «sarà usato esclusivamente per fini pacifici» e che «qualsiasi misura di carattere militare, quale l'installazione di basi militari e di fortificazioni, l'esecuzione di manovre militari, e la prova di qualsiasi tipo di armi sarà proibito»;
- il Trattato di non proliferazione nucleare, firmato a Londra, Mosca e Washington il 1 luglio 1968, riconosce il diritto di gruppi di Stati di concludere accordi regionali per la creazione di zone marittime denuclearizzate (*nuclear free zones*). Tali zone, che sono vincolanti solo per gli Stati aderenti e non pongono quindi limitazioni ai diritti degli Stati terzi, sono state istituite nell'area: a) latino-americana con il Trattato di Tlatelolco del 1967; b) del Sud Pacifico con il Trattato di Rarotonga del 1985; c) africana con il Trattato di Pelindaba dell'11 aprile 1996;
- il Trattato dell'11 febbraio 1971, firmato a Londra, Mosca e Washington, proibisce la posa di armi nucleari o di altre armi di distruzione di massa sul fondo e sul sottofondo marino.

DEMILITARIZZAZIONE (Mediterraneo)

L'imposizione di vincoli relativi al divieto dell'uso delle armi è stata attuata nel Mediterraneo nelle seguenti aree:

- canale di Suez (v.) ove, secondo la Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888 si prevede che «Il Canale sarà sempre libero, in tempo di guerra come in tempo di pace, a ogni nave mercantile o da guerra, senza distinzione di bandiera (...). Esso non sarà mai soggetto all'esercizio del diritto di blocco» e che «Nessun atto di ostilità o nessun atto volto a impedire la libera navigazione nel Canale potrà essere eseguito al suo interno e nei suoi porti d'accesso sino al raggio di 3 miglia, anche se la Turchia fosse una delle Potenze belligeranti»;
- stretto di Gibilterra (v.) ove la demilitarizzazione è stabilita sulla base della Dichiarazione di Londra dell'8 aprile 1904 tra Gran Bretagna e Francia (cui aderì successivamente la Spagna con la Dichiarazione di Parigi del 3 ottobre 1904) che ha per oggetto la smilitarizzazione della costa marocchina dello Stretto;
- stretti Turchi (v.) ove, secondo la Convenzione di Montreux del 20 luglio 1936, sono stabilite limitazioni, per tonnellaggio e tipo di Unità, al transito delle navi da guerra dei Paesi esterni al Mar Nero (v.). Analoghi obblighi di demilitarizzazione furono anche imposti all'Italia dagli articoli 49 e 50 del Trattato di Pace del 1947 per ciò che concerneva sia il divieto di costruire opere militari, navali, ed aeronautiche nella Sicilia e nella Sardegna, sia l'obbligo di mantenere smilitarizzate le isole di Pantelleria,

IL TESTO DELLA PROPOSTA DI GORBACIOV PER LA SMILITARIZZAZIONE DEL MEDITERRANEO

Il premier sovietico, parlando il 16 marzo 1988 dalla tribuna del Parlamento jugoslavo in occasione della sua visita ufficiale a Belgrado ha lanciato l'idea di smilitarizzare il Mediterraneo con una proposta articolata nei seguenti tre punti;

«Riaffermiamo la nostra volontà di ritirare dal Mediterraneo le flotte sovietica ed americana e, siccome ciò non può venire rinviato alle calende greche, proponiamo — come primo passo — di congelare il numero delle navi e del potenziale militare in data 1 luglio di quest'anno e quindi di negoziare un tetto per essi»;

«L'Unione Sovietica e gli Stati Uniti dovrebbero informarsi in anticipo a vicenda e informare tutti i Paesi rivieraschi su qualsiasi ridislocazione di navi da guerra e su eventuali osservatori»;

«Siamo pronti in ogni maniera possibile ad appoggiare l'elaborazione da parte dei Paesi mediterranei e di altri Paesi interessati, di principi e di metodi che garantiscano la sicurezza delle più trafficate rotte di navigazione, in particolare quelle negli stretti internazionali».

Lampedusa, Linosa, Lampione e Pianosa.

Lo stesso Trattato, all'art. 11, nel prevedere la cessione all'ex Jugoslavia della piena sovranità sull'isola di Pelagosa e sulle isolette adiacenti, stabiliva che «l'Isola di Pelagosa rimarrà smilitarizzata» e che i pescatori italiani godranno nelle acque adiacenti degli stessi diritti di cui godevano i pescatori jugoslavi prima del 1941 (v. Pesca -Mediterraneo).

Riguardo a tali vincoli occorre precisare che:

— nessuna delle clausole del Trattato di Pace del 1947 riguardante la smilitarizzazione di territori costieri e insulari italiani è ancora in vigore. Questo è il parere della dottrina e questa è la posizione assunta dagli Stati Uniti, in sede ufficiale, motivata con la considerazione che sarebbero venute meno le iniziali condizioni di diritto e di fatto che imponevano obblighi all'Italia nei confronti delle potenze vincitrici;

— è discorde la valutazione dell'attuale validità dell'obbligo di mantenere smilitarizzata Pelagosa (ora passata sotto sovranità croata). Da parte di alcuni studiosi si sostiene che la smilitarizzazione sarebbe stata disposta a garanzia delle esigenze di sicurezza dell'Italia; da parte di altri si ritiene, invece, che il vincolo fu posto per salvaguardare la libertà di transito in Adriatico tenuto conto che la localizzazione dell'isola in posizione centrale nell'area ha un considerevole valore strategico per il controllo delle rotte di entrata e uscita dal bacino Adriatico.

Un approccio globale al problema della smilitarizzazione del Mediterraneo è stato a più riprese tentato dall'ex Unione Sovietica negli anni passati.

L'ex Unione Sovietica, perseguendo un suo disegno di strategia marittima che privilegiava la riduzione della presenza navale americana in Mediterraneo piuttosto che un rafforzamento della propria presenza (peraltro di fatto attivato sino a raggiungere negli anni ottanta un imponente schieramento di forze), avevano impostato una peculiare visione della questione mediterranea che semplicemente veniva riassunta nello slogan «fare del Mediterraneo un lago di pace». Un precedente in tal senso era rappresentato dalla tradizionale linea sovietica sui *mari chiusi* riguardante l'esclusione delle navi da guerra straniere dal Mar Nero (v.).

Del resto proprio il Mar Nero rappresentava il primo caso di mare smilitarizzato in quanto il Trattato di Parigi del 30 marzo 1856 ne aveva imposto, al termine della guerra di Crimea, la «neutralizzazione» (in chiave, però, antizarista). Gli interventi pubblici dei leaders sovietici su questo tema furono non pochi; si può ricordare, al riguardo, che già nel 1967 l'allora Segretario Generale del PCUS, Breznev, chiese l'allontanamento della VI Flotta degli Stati Uniti dal Mediterraneo motivandola con un progetto di denuclearizzazione e smilitarizzazione dell'area il cui controllo doveva essere riservato ai Paesi Costieri.

Tale proposta trovò un eco nella politica isolazionistica della Spagna franchista il cui ministro degli Esteri Castella, il 20 settembre 1968, in un colloquio con il segretario di Stato statunitense avanzò l'idea che «Il Mediterraneo dovrebbe essere affidato al controllo esclusivo dei Paesi rivieraschi». La medesima proposta che, rispondeva a un motivo dominante della politica estera sovietica, fu ripetuta con grande strepito propagandistico da Gorbaciov, a Belgrado, il 16 marzo 1988 (vedi anche Disarmo navale).

DENUCLEARIZZAZIONE

Vedi: Demilitarizzazione.

DIFESA LEGITTIMA

Vedi: Blocco navale.

DIRITTO DEL MARE (Codificazione)

Terminato il periodo, che va dal XVII al XVIII Sec., della elaborazione teorica dei principi della libertà dei mari (v.) in contrapposizione a quello dell'imperio dello Stato costiero sulle acque territoriali (v.), nel XIX sec. ha inizio la codificazione vera e propria del Diritto Marittimo Internazionale moderno.

Il primo atto normativo può considerarsi la Convenzione di Costantinopoli del 1888 con cui si sancisce la libertà di navigazione nel Canale di Suez (v.).

Successivamente, dopo che nel 1899 e nel 1907, durante apposite conferenze in-

ternazionali tenutesi a l'Aja, furono fissate le regole del Diritto Bellico Marittimo, si pervenne, sotto l'egida della Società delle Nazioni, alla firma delle Convenzioni di Barcellona del 1921 sulla libertà di transito e sul regime dei canali navigabili di interesse internazionale e della Convenzione di Ginevra del 1923 sul regime internazionale dei porti marittimi. Nel 1930, sotto gli auspici della medesima Società delle Nazioni, si tenne a l'Aja la 1^a «Conferenza della codificazione progressiva del diritto internazionale».

I contrasti insorti tra i Paesi partecipanti in merito alla possibile estensione delle acque territoriali al di là del limite delle 3 mg ammesso al tempo ed al riconoscimento dei poteri dello Stato costiero nella zona contigua (v.) — soluzioni, queste, avverstate da Gran Bretagna e Stati Uniti — impedirono l'adozione di un testo concordato.

Ciononostante fu possibile redigere una bozza di Convenzione sul regime giuridico del mare territoriale in cui si definiva il principio del transito inoffensivo (v.).

Nella medesima materia del transito una importante decisione fu presa, nel 1949, dalla Corte Internazionale di Giustizia dell'Aja nel caso della Controversia del Canale di Corfù (originata dal danneggiamento, da parte albanese, di due cacciatorpedinieri britannici), assimilando le navi da guerra (v.) a quelle mercantili per ciò che concerne il transito negli stretti (v.).

L'opera della Corte nella definizione dei principi guida del Diritto Internazionale Marittimo continuò con la sentenza del 1951 concernente la controversia tra Gran Bretagna e Norvegia sulle zone di pesca, nella quale, nel giudicare legittima l'iniziativa assunta nel 1935 dalla Norvegia per la determinazione delle proprie acque interne e territoriali, furono poste le premesse della dottrina delle linee di base (v.) e delle baie storiche (v.) attualmente vigente.

Su iniziativa delle NU fu successivamente convocata I Conferenza sul Diritto del Mare che, iniziati i suoi lavori a Ginevra il 24 febbraio 1958, li terminò il 29 aprile dello stesso anno con l'adozione di 4 Convenzioni, il cui testo base era stato redatto negli anni precedenti dalla «International Law Commission» sulle acque territoriali, l'alto mare, la pesca e la piattaforma continentale.

L'accordo raggiunto tra i Paesi partecipanti non fu tuttavia totale in quanto rimase aperta la questione dell'estensione delle acque territoriali (v.).

Al fine di risolvere questo problema fu convocata a Ginevra, nell'aprile 1960, una 2^a Conferenza del Diritto del Mare, nel corso della quale non si riuscì a trovare la necessaria intesa.

Le Convenzioni di Ginevra del 1958 mostrarono ben presto i loro limiti, essendo ricognitive del diritto consuetudinario vigente al tempo nonché prive di contenuti innovativi, e, perciò, inadeguate di fronte ai cambiamenti che si annunciavano nella prassi degli Stati costieri, soprattutto in materia di sfruttamento delle risorse marine.

Per porre rimedio a questa situazione l'Assemblea Generale delle NU emanò la risoluzione n. 2750/C-XXV del 17 dicembre 1970 che stabiliva la convocazione di una III Conferenza sul Diritto del Mare. Il consesso si riunì per la prima volta a Caracas nel 1973, e proseguì successivamente i suoi lavori in Jamaica. Dopo 11 sessioni si pervenne alla definizione del testo della Convenzione del Diritto del Mare adottata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 il cui testo è riportato in *Annesso A*. Votarono contro la sua approvazione Israele, Turchia, Venezuela e gli Stati Uniti (quest'ultimi erano contrari alle soluzioni adottate nella parte XI della Convenzione in materia di regime internazionale dei fondi marini).

La Convenzione ha innovato principalmente, rispetto alle precedenti Convenzioni del 1958, nel campo del transito inoffensivo (v.), della piattaforma continentale (v.), della zona economica esclusiva (v.), della protezione dell'ambiente marino (v.), dello sfruttamento delle risorse sommerse dell'area internazionale dei fondi marini (v.).

La Convenzione, è entrata in vigore il 16 dicembre 1994, un anno dopo il deposito della 60ª ratifica.

Il valore giuridico delle disposizioni della Convenzione prima della sua entrata in vigore era stato esaminato nel 1984 dalla Corte Internazionale di Giustizia nell'ambito del caso della delimitazione del Golfo del Maine tra Stati Uniti e Canada.

In questa occasione la Corte aveva osservato che, poichè è innegabile che numerose disposizioni della Convenzione, come quelle concernenti la piattaforma continentale e la zona economica esclusiva, erano state adottate senza obiezioni di alcuno Stato per generale consenso (*consensus*), doveva ritenersi che queste stesse andassero considerate espressione del diritto consuetudinario vigente e, quindi, fossero di per sé giuridicamente vincolanti.

Numerosi Stati non hanno ancora aderito alla Convenzione. Tra questi, oltre a Eritrea, Iran, Israele e Libia, vi sono gli Stati Uniti (che tuttavia la applicano nella misura in cui riflette il diritto internazionale consuetudinario), e la Turchia che la ritiene pregiudizievole ai propri interessi nel Mar Egeo (v.).

DIRITTO DI ASILO

Vedi: Rifugio temporaneo.

DIRITTO DI INSEGUIMENTO

È il potere attribuito alle navi da guerra (v.) alle navi in servizio governativo (v.) e agli aeromobili militari (v.) di inseguire una nave straniera quando si hanno fondati sospetti che questa abbia violato leggi o regolamenti nazionali (Ginevra, II, 23; UNCLOS 111).

L'inseguimento deve essere iniziato quando la nave o una delle sue imbarcazioni si trovi nelle acque interne (v.), nelle acque arcipelagiche (v.), o nel mare territoriale (v.) dello Stato che effettua l'inseguimento e può continuare in alto mare (v.), al di fuori delle aree di giurisdizione nazionale, soltanto se non sia stato interrotto. La nave inseguitrice può anche constatare e notificare l'infrazione trovandosi al di fuori di tali zone.

Condizione per l'inizio dell'inseguimento è che venga accertato che la nave inseguita, o sue imbarcazioni che la usino come «nave madre», si trovino entro i limiti di una delle zone suindicate soggette alla giurisdizione nazionale. Nel caso che venga inseguita un'imbarcazione che una «nave madre», stando al di fuori di tali zone, impiega per violare le leggi dello Stato costiero (per esempio per introdurre tabacchi di contrabbando o sbarcare migranti illegali), si realizza l'ipotesi della *presenza costruttiva* (Ginevra, II, 23, 3; UNCLOS, 111, 4) Il diritto d'inseguimento può essere esercitato anche con riguardo alle infrazioni commesse nella zona contigua (v.), nella zona economica esclusiva (v.) o nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale (v.) in relazione alla lesione di particolari diritti funzionali riconosciuti allo Stato costiero in tali zone. L'inseguimento va preceduto da un ordine di fermo dato con un mezzo radio, ottico o acustico e da distanza tale da poter essere ricevuto. Un inseguimento iniziato da un aereo con le modalità su riportate può essere continuato da un altro aereo o nave purché non vi sia interruzione.

Durante l'inseguimento la nave inseguitrice può fare uso della forza, secondo criteri di necessità, proporzionalità e gradualità per costringere la nave inseguita a fermarsi. Questa, quando raggiunta, è catturata e condotta in un porto nazionale per gli opportuni provvedimenti.

L'intervento in alto mare di una nave da guerra della stessa bandiera del mercantile inseguito per proteggerlo dall'azione coercitiva della nave inseguitrice, può ritenersi consentito se la nave inseguitrice:

- pretenda di esercitare illegittimamente l'inseguimento in assenza delle condizioni e dei requisiti previsti;
- faccia un uso della forza contro il mercantile non conforme ai canoni della necessità e proporzionalità causando serio pericolo alla vita dei marittimi imbarcati.

L'applicabilità di tali principi in materia di uso della forza da parte di unità in servizio di polizia è stata affermata nella sentenza in data 1° luglio 1999 del Tribunale del Diritto del Mare (v.) relativa alla controversia tra Saint Vincent e Grenadines e la Guinea concernente la cattura del mercantile *Saiga* (nave battente bandiera di Saint Vincent, catturata dalla Guinea in acque internazionali perché sospetta di aver commesso contrabbando di carburanti nella ZEE della Guinea dopo un inseguimento culminato con un'azione a fuoco). In tale sentenza il Tribunale, nel precisare in via preliminare che per potersi configurare un legittimo esercizio del diritto d'inseguimento è necessa-

rio che si siano realizzate cumulativamente tutte le condizioni previste dall'art. 111 della Convenzione del Diritto del Mare del 1982, ha giudicato eccessiva, sproporzionata e non giustificata dalle circostanze l'azione delle Autorità della Guinea, mettendo in evidenza che in materia di uso della forza la stessa Convenzione non contiene norme specifiche, ma rinvia alle altre norme di diritto internazionale applicabili (UNCLOS 293, 1).

Quando una nave è stata fermata o catturata al di fuori delle acque territoriali in circostanze che non giustificavano l'esercizio del diritto d'inseguimento, essa deve essere risarcita per i danni e le perdite subite (Ginevra, II, 23, 7; UNCLOS, 111, 8)

Il diritto di inseguimento cessa non appena la nave inseguita entra nel mare territoriale dello Stato di cui batte bandiera o di altro Stato (UNCLOS 111, 3). Nessuna deroga è possibile a questo principio, a meno di consenso dello Stato costiero interessato, nemmeno se si verta in ipotesi di pirateria (v.) commessa in alto mare, qualora la nave pirata cerchi di sottrarsi alla cattura rifugiandosi nelle acque territoriali di un altro Stato. Uno speciale regime consensuale è stabilito in materia dalla Convenzione di Brussel del 18 dicembre 1997 sulla mutua assistenza e cooperazione tra le amministrazioni doganali.

Questo Accordo, denominato «Naples II Convention», disciplina la cooperazione transfrontaliera tra i Paesi dell'Unione Europea (v.) nella repressione di crimini riguardanti, tra l'altro, il traffico di stupefacenti in mare (v.), il contrabbando di armi, il traffico di rifiuti pericolosi o di sostanze nucleari, chimiche e batteriologiche. L'art. 20 prevede in particolare che gli agenti doganali delle Parti contraenti, qualora stiano inseguendo sul proprio territorio una persona che stia per commettere uno di tali reati per i quali possa essere estradato, possano continuare l'inseguimento nel territorio di un altro Stato membro, nel caso in cui l'urgenza impedisca la notifica alle competenti autorità o queste non abbiano il tempo di intervenire.

Vedi anche: Polizia dell'alto mare;
 Traffico di stupefacenti in mare.

DIRITTO DI SORVOLO

Vedi: Spazio aereo internazionale;
 Stretti internazionali.

DIRITTO DI VISITA

È la facoltà attribuita alle navi da guerra (v.) di sottoporre a visita in alto mare, in tempo di pace, una nave mercantile straniera nei soli casi (Ginevra II, 22; UNCLOS 110, 1) in cui vi sia fondato sospetto che quest'ultima sia dedicata alla pirateria (v.) o alla tratta

degli schiavi (v.), effettui trasmissioni radio o televisive non autorizzate (v.), sia priva di nazionalità ovvero usi più bandiere come *bandiere di convenienza* (v. Nazionalità della nave) o, benché batta bandiera straniera o rifiuti di mostrare la propria bandiera abbia in realtà la stessa nazionalità della nave da guerra.

Nella pratica consuetudinaria vigente, l'esercizio di questo diritto presuppone che la nave da guerra incontri una nave mercantile che non alzi bandiera e che, sospettando l'esistenza di una delle suindicate situazioni, decida di effettuare l'inchiesta di bandiera (v.).

La nave da guerra che si avvale del diritto di visita deve improntare la sua azione a cautela, provvedendo a:

- intimare al mercantile di fermarsi con mezzi radio o ottici, facendo ricorso, in caso di inadempimento, a un colpo di avvertimento (*warning shot*);
- inviare sulla nave sospetta, con una motobarca, un proprio ufficiale per il controllo dei documenti di bordo (atto di nazionalità, ruolo equipaggio, giornale nautico, ecc.);
- eseguire, ove i sospetti permangano dopo il controllo dei documenti, un'ispezione della nave medesima.

La più recente prassi internazionale, recepita peraltro in accordi sul contrasto a traffici illeciti in mare (v. Terrorismo marittimo; Traffico e trasporto illegale di migranti in mare), evidenzia, nell'esecuzione in mare di visite ed ispezioni a mercantili, di stringenti misure di salvaguardia per la tutela dell'integrità fisica, dei diritti umani e della dignità delle persone trasportate e della sicurezza dei mezzi e del carico, tenendo anche conto che i pericoli connessi alla messa in atto di abbordaggi in mare possono consigliarne la loro esecuzione in porto.

Se a seguito della visita, i sospetti si rivelino fondati, la nave mercantile può essere condotta, per gli opportuni provvedimenti, in un porto nazionale o in un porto estero ove risieda un'autorità consolare purché si tratti di:

- una nave nazionale che eserciti pirateria o tratta degli schiavi, o che abbia commesso gravi irregolarità occultando la propria nazionalità (CN 200 e 202) o falsificando i documenti di bordo;
- una nave straniera dedita alla pirateria (UNCLOS 105);
- una nave priva di nazionalità (*stateless*); in questo caso il provvedimento è giustificato sia dalla mancanza di giurisdizione di altri Stati sia dall'interesse dello Stato che interviene a prevenire o reprimere la violazione di proprie leggi: nel far ciò è però necessario tenere nella dovuta considerazione i diritti personali dei marittimi imbarcati la cui integrità è tutelata penalmente dallo Stato di appartenenza.

Al di fuori di queste ipotesi, alla nave da guerra è solo consentito di raccogliere le prove dell'attività illecita, trasmettendo un dettagliato rapporto alle autorità superiori nazionali per l'inoltro allo Stato di cui la nave batte la bandiera: è questo, per esempio, il caso del danneggiamento di cavi e condotte sottomarine (v.). Se l'esito della visita

porti a ritenere infondati i sospetti, la nave fermata deve essere indennizzata per le perdite ed i danni subiti.

L'esercizio dei poteri di visita è peraltro riconosciuto anche agli aeromobili militari (v.) e alle navi ed agli aeromobili in servizio governativo (v.), ove a ciò esplicitamente autorizzati dallo Stato di appartenenza (UNCLOS, 110, 5).

Il diritto di visita può trovare il suo fondamento in un trattato bilaterale ed essere svolto, quindi, in situazioni diverse da quelle di cui s'è detto. Un esempio è offerto dal Trattato tra l'Italia e la Spagna del 23.3.1990 per la repressione del traffico illecito della droga in mare che riconosce alle unità militari delle due Parti il potere di intervenire in alto mare nei confronti di navi mercantili dell'altra Parte sospette di esercitare il traffico illecito di stupefacenti.

Nel corso di un conflitto armato il ricorso al diritto di visita è consentito in alto mare alle navi da guerra dei belligeranti nei confronti dei mercantili di qualsiasi bandiera per accertare nazionalità e natura del carico trasportato, in funzione dell'applicazione del regime del contrabbando di guerra (v.). La materia è disciplinata, nell'ordinamento italiano, dalla Legge di Guerra (RD 1415/1938, artt. 181-191). L'esercizio del diritto di visita *erga omnes* può anche trovare fondamento, sulla base della Carta delle NU, in Risoluzioni ONU che abbiano stabilito l'applicazione di misure di embargo navale (v.) nei confronti di Paesi che abbiano violato la legalità internazionale, ovvero nel diritto di difesa legittima internazionale (v. Interdizione marittima).

Vedi anche:

Polizia dell'alto mare.

DISARMO NAVALE

La riduzione delle Flotte

Al termine del primo conflitto mondiale, quando la potenza navale tedesca era ormai distrutta e la Gran Bretagna conservava intatto tutto il suo potenziale marittimo, iniziò negli Stati Uniti un massiccio piano di costruzioni navali in applicazione del principio per cui la Nazione americana dovesse dotarsi di una grande flotta da guerra per tutelare i suoi interessi mondiali la sua sicurezza ed il suo prestigio internazionale. In parallelo con questa azione degli Stati Uniti iniziò e si sviluppò in misura notevole lo sviluppo della Marina nipponica. La corsa al riarmo navale ingaggiata tra Stati Uniti e Giappone, con in testa la Gran Bretagna, condusse nel 1921 a una iniziativa per la riduzione e la limitazione degli armamenti navali. La proposta di indire una conferenza ad hoc fu lanciata dagli Stati Uniti che invitarono a Washington, oltre a Gran Bretagna e Giappone, anche Francia e Italia «lo sviluppo delle cui flotte era necessario vincolare onde permettere alla Gran Bretagna di poter prendere impegni rispetto alle altre due potenze oceaniche». Il risultato raggiunto fu il Trattato di Washington del 6 febbraio

1922, che sanzionò la parità, in termini qualitativi e quantitativi, tra Stati Uniti e Gran Bretagna da un lato e Francia ed Italia dall'altro, con in mezzo il Giappone. A tale intesa seguì, nel 1930, una nuova conferenza, tenutasi a Londra, cui parteciparono le Potenze firmatarie del Trattato del 1922 e che portò il 22 aprile 1930 ad un nuovo accordo il quale sanzionò la parità tra Stati Uniti e Gran Bretagna anche in termini di incrociatori, caccia e sommergibili. Restarono in parte fuori dall'accordo Italia e Francia che non trovarono un punto d'incontro, a causa della pretesa francese di ottenere un tonnellaggio superiore a quello del nostro Paese. In precedenza, nel 1929, la Francia aveva avanzato la proposta di un accordo di non aggressione e di mutua garanzia tra le Potenze navali mediterranee. Nelle intenzioni del Ministro francese degli Esteri del tempo, Briand, il patto avrebbe dovuto costituire la premessa per un'intesa globale sulla limitazione degli armamenti navali. Nessuna intesa fu tuttavia conclusa a causa delle riserve dell'Italia sul rifiuto francese ad accettare la *parità navale*.

Con il Trattato di Londra del 25 marzo 1936 si abbandonarono infine i criteri di proporzionalità e di limitazioni quantitative tra le Flotte (fu però affermato un obbligo di notificare la costruzione di nuove navi) mantenendo il principio delle limitazioni qualitative. Da ricordare inoltre che nell'ambito di questo Trattato fu inserito, come specifico Protocollo, la norma (già contenuta nella parte IV del Trattato di Londra del 1930) che parificava il sommergibile alle navi di superficie ai fini del rispetto delle regole di Diritto Umanitario per l'attacco in guerra alle navi mercantili.

I limiti allo svolgimento di attività operativa

I tentativi di imporre limiti allo svolgimento di attività operativa navale risalgono, come s'è visto, alla linea sostenuta dai Sovietici, sin dagli anni cinquanta, di proporre per il Mediterraneo un regime di demilitarizzazione (v. Demilitarizzazione (Mediterraneo)). Essi furono tenacemente contrastati dagli Stati Uniti e dagli altri Paesi NATO che, garantendo una vigile e massiccia presenza navale in tutto il bacino, evitarono quel «vuoto di potenza» che i Sovietici auspicavano per poter controllare tutta l'intera regione mediterranea dalle proprie basi del Mar Nero. Altrettanto decisa è stata la posizione assunta dagli stessi Paesi NATO, nel contrastare sul piano politico-diplomatico le spinte di quei Paesi mediterranei che, sulla base delle disposizioni della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 riguardanti la zona economica esclusiva (v.) e il regime del transito inoffensivo delle navi da guerra (v.) nelle acque territoriali (v.), cercavano di imporre una *territorializzazione* di vaste aree del Mediterraneo sì da interdire o restringere la mobilità delle Forze Navali. In tale quadro va collocato il problema dell'estensione al settore marittimo, a suo tempo proposto dall'ex Unione Sovietica, delle misure tendenti a rafforzare la sicurezza e la fiducia reciproca (CSBM) adottate in campo terrestre sulla base della conferenza sulla Sicurezza e la Cooperazione in Eu-

ropa (CSCE) di Helsinki del 1975. La materia è stata affrontata a più riprese senza mai pervenire a risultati concreti, a dimostrazione dell'atipicità dello strumento navale, cui mal si conciliano, in relazione alle esigenze di mobilità, sia la notifica preventiva delle esercitazioni da svolgere, sia la presenza a bordo di osservatori.

EGITTO

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Mar Rosso;
Palestina;
Stretti e canali internazionali;
Transito inoffensivo delle navi da guerra;
Zona contigua;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

EMBARGO NAVALE

Con questo termine si intende l'applicazione di misure di controllo e imposizione coattiva di sanzioni economiche decise dalle Nazioni Unite, sulla base del Capo VII della Carta del 1945 (art. 43), nei confronti di Paesi che abbiano commesso gravi violazioni della pace e della legalità internazionale. Le operazioni di embargo non comportano il blocco navale (v.) delle coste del Paese nei cui confronti sono attuate. Esse legittimano invece l'esercizio *erga omnes* di misure coercitive da parte delle navi da guerra dei Paesi partecipanti all'operazione verso il naviglio mercantile di qualsiasi bandiera che si presuma coinvolto in traffici marittimi commerciali con lo Stato sottoposto a embargo. Per quanto legittimata dall'autorità di specifiche Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza dell'ONU (che, non disponendo di Forze navali sotto il proprio comando e controllo, deve delegarne l'esecuzione agli Stati membri o ad Organizzazioni regionali come la NATO o l'UEO), l'applicazione in ambito marittimo di tali misure coercitive non è attualmente regolata da alcuna disposizione di diritto positivo. I poteri esercitabili durante l'imposizione di un embargo navale non rientrano infatti nel quadro della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 che si limita invece a disciplinare l'esercizio del diritto di visita (v.) in tempo di pace. In assenza di una normativa speciale, la condotta delle Forze navali durante operazioni di embargo navale è stata improntata alla regolamentazione del Diritto Bellico Marittimo applicando in via analogica, ove possibile, la Dichiarazione di Londra del 26 febbraio 1909 sul Diritto della Guerra Marittima (mai entrata in vigore e, quindi, rimasta allo stadio di documento privo di forza obbligatoria anche se riflettente principi di natura consuetudinaria). La prassi adottata sinora durante tali operazioni (svoltesi, per esempio, contro l'Iraq nel Golfo Persico, nel 1991, in ap-

plicazione della Risoluzione 665, ovvero contro la ex Jugoslavia, in Adriatico, nel periodo 1992-1994, in forza delle Risoluzioni 713, 724, 757, 787 e 820) evidenzia come:

- le navi da guerra (v.) siano gli unici soggetti (in analogia alla disciplina dei *legittimi belligeranti della guerra marittima*) autorizzati a partecipare all'operazione;
- esse abbiano il diritto di: a) visitare ed ispezionare (*visit and search*) il carico sia delle navi mercantili del Paese oggetto delle sanzioni delle NU sia di quelle di qualsiasi altro Paese *terzo* (che, in senso lato, può definirsi come «neutrale») al fine di accertare la natura e la destinazione del carico trasportato alla luce di quanto stabilito dalle apposite Risoluzioni ONU; b) esercitare la forza, secondo i principi della necessità e proporzionalità, minimizzandone l'intensità ad evitare qualsiasi danno alle persone imbarcate, nel caso che un mercantile opponga resistenza alla visita o cerchi di sfuggire; c) dirottare (*divert*) il mercantile verso un porto di sua scelta, fuori dell'area in cui le Risoluzioni ONU abbiano stabilito il divieto di trasportare rifornimenti, ovvero verso una *diversion area* per l'esecuzione della visita qualora le condizioni meteorologiche o l'inaccessibilità del carico non ne consentano l'esecuzione *in mare* per l'adozione dei provvedimenti di confisca del carico e di sequestro della nave nel caso che la violazione sia stata già accertata al momento della visita.

FEDERAZIONE RUSSA

Vedi: Mar Caspio;
Mar Nero.

FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)

Vedi: Regione per le informazioni di volo.

FRANCIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Bocche di Bonifacio;
Canale di Corsica;
Linee di base (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Prevenzione delle attività pericolose in mare;
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Santuario per la protezione dei mammiferi;
Zona contigua;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

GERMANIA

Vedi: Acque territoriali ;

Prevenzione delle attività pericolose in mare;
Stretti e canali internazionali.

GIBILTERRA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Stretti e canali internazionali (*Stretto di Gibilterra*).

GOLFO DI AQABA

Vedi: Mar Rosso.

GOLFO DI EL ARAB

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo).

GOLFO DI GABES

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo).

GOLFO DELLA SIRTE

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Libertà dei mari;
Linee di base (Mediterraneo).

GOLFO DI TUNISI

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo).

GOLFO DI TARANTO

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo).

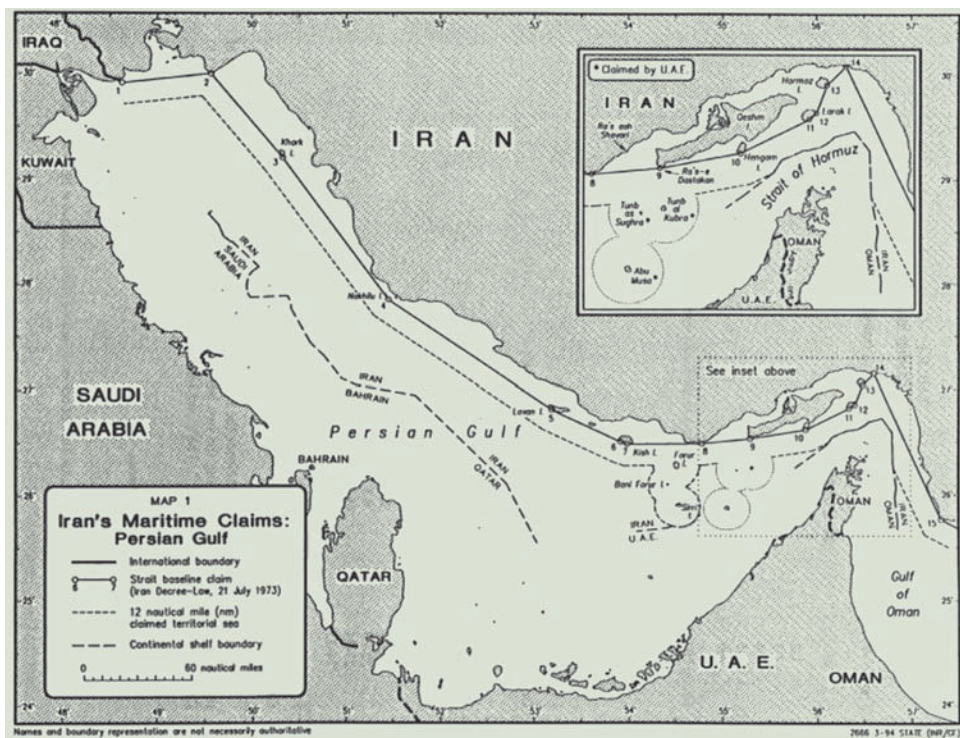
GOLFO DI TRIESTE

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo).

GOLFO DI VENEZIA

Vedi: Baie storiche (Mediterraneo);
Libertà dei mari;
Mare Adriatico.

GOLFO PERSICO



Da US Limes in the Seas n. 114)

Il Golfo Persico, essendo collegato all'Oceano Indiano attraverso lo Stretto di Hormuz (v.), rientra nella categoria dei mari chiusi (v.). È circondato dalle coste di Oman, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Qatar, Bahrain, Kuwait, Iraq e Iran. Le linee di base (v.) istituite dall'Iran nel 1973 non sono riconosciute dagli Stati Uniti che hanno formalmente protestato nel 1994. Gli Stati Uniti non riconoscono nemmeno la pretesa iraniana a esercitare «security jurisdiction» sulla propria zona contigua. Dispute sussistono inoltre tra Iraq e Kuwait, e Iran e Arabia Saudita per contrastanti rivendicazioni su varie isole. Bahrain e Qatar hanno raggiunto un'intesa, sulla base della sentenza della Corte Internazionale di Giustizia del 16 marzo 2001, per la delimitazione (v.) delle zone marittime (acque territoriali (v.), piattaforma continentale (v.) e zona economica esclusiva (v.) di rispettiva giurisdizione. e per le questioni di sovranità sulle Isole Hawar. In passato erano stati stipulati accordi di delimitazione della piattaforma continentale tra Iran e Arabia Saudita (1969), Qatar (1970) Bahrain (1972), Dubai (1974) e Oman (1975). Irrisolta è tuttora la questione del confine marittimo tra Iran e Iraq nell'area del-

lo Shatt al Arab che ha originato nel 1981 la guerra tra i due Paesi. In precedenza, nel 1975, era stata raggiunta un'intesa, con la mediazione dell'Algeria, che definiva questo confine fissandolo al *thalweg* (v.) della confluenza dei fiumi Tigri ed Eufrate. Il termine Golfo Arabico non è riconosciuto dalle Nazioni Unite come sostitutivo di Golfo Persico

GRAN BRETAGNA

Vedi: Acque territoriali;
Diritto del Mare (codificazione);
Libertà dei mari;
Prevenzione delle attività pericolose in mare;
Stretti e canali internazionali (*Stretto di Gibilterra*).

GRECIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Mar Egeo;
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Regione per le informazioni di volo;
Ricerca e soccorso in mare;
Spazio aereo nazionale;
Stretti e canali internazionali.

HALAIB TRIANGLE

Vedi: Mar Rosso.

IMMIGRAZIONE ILLEGALE VIA MARE

Vedi: Traffico e trasporto illegale di migranti in mare.

IMMUNITÀ DI GIURISDIZIONE (Immunità sovrana)

Le navi da guerra (v.) e le navi in servizio governativo (v.) non commerciale hanno, in alto mare (v.), completa immunità (*sovereign immunity*) dalla giurisdizione di qualsiasi Stato diverso da quello di bandiera (UNCLOS 95 e 96). L'immunità delle navi da guerra e delle navi in servizio governativo non commerciale permane durante il transito nelle acque territoriali (v.) o il soggiorno nelle acque interne (v.) di un altro Stato e riguarda l'esenzione da fermo, ispezione, tasse e applicazione di leggi straniere. In conseguenza del regime di immunità la bandiera dello Stato ospitante non deve essere issata, tranne che nel corso di cerimonie locali (per esempio, la festa nazionale) ovvero

come forma di cortesia su disposizione delle autorità superiori. Di qui l'uso dell'espressione *bandiera di cortesia*.

I fatti delittuosi avvenuti a bordo in tale situazione, qualunque sia la loro natura, ricadono perciò sotto la giurisdizione dello Stato di bandiera; il colpevole resta a bordo in attesa di essere sottoposto a procedimento al rientro in patria. Le autorità locali di polizia non possono nemmeno salire a bordo per acquisire informazioni, a meno che il comandante dell'unità non lo conceda spontaneamente. Tuttalpiù, qualora l'accaduto sia avvenuto durante una sosta in porto e dia luogo a violazioni di leggi e regolamenti locali con ripercussioni sul territorio dello Stato costiero, l'unità interessata potrà essere obbligata a lasciare il porto. Nessun'altra misura è perciò adottabile dallo Stato costiero nei confronti di una nave da guerra o una nave in servizio governativo non commerciale. L'immunità dalla giurisdizione straniera dei membri dell'equipaggio per i fatti accaduti a bordo si estende sia a quelli avvenuti su imbarcazioni della nave sia a quelli commessi a terra, in divisa durante il compimento di un servizio. Diversa la situazione nel caso di reati commessi a terra da membri dell'equipaggio, fuori servizio, dal momento che i medesimi ricadono pienamente sotto la giurisdizione delle Autorità locali. Le stesse Autorità possono però rinunciare a perseguire i fatti commessi, consegnando i colpevoli al comando di bordo (è consuetudine seguire questa prassi nel caso di reati non gravi). Qualora il colpevole riesca a salire a bordo egli gode egualmente di immunità: potrà essere consegnato alle autorità locali soltanto a seguito di estradizione, qualora tra i due Paesi esista un accordo di cooperazione giudiziaria.

L'immunità delle navi mercantili durante il transito ed il soggiorno in acque territoriali straniere non è invece completa. Lo Stato costiero ha infatti il potere di intervenire penalmente nell'ipotesi di fatti commessi a bordo di una nave mercantile qualora si tratti di reati che hanno conseguenze sullo Stato stesso disturbandone la pace ed il buon ordine (UNCLOS 27).

In relazione al regime di immunità sovrana di cui godono, le navi da guerra e le navi in servizio governativo non commerciale sono esenti dall'applicazione delle disposizioni della Convenzione del Diritto del mare del 1982 riguardanti la protezione dell'ambiente marino (v.), pur dovendo fare in modo di osservarle, per quanto ragionevole e possibile in relazione alle proprie esigenze operative (UNCLOS 236). Esse hanno inoltre la facoltà, durante la sosta in un porto estero, di dare rifugio temporaneo (v.) a bordo a connazionali, cittadini dell'Unione Europea o anche a persone di nazionalità straniera la cui integrità personale sia minacciata da pericolo imminente.

Questione dibattuta è se le navi da guerra conservino la loro condizione di immunità dopo essere affondate. Il problema si pone per i relitti giacenti da non lungo tempo (meno di 100 anni) in acque internazionali o nelle acque territoriali di un altro Stato, ma anche per quelle di epoca più antica per le quali è difficile provare una continuità di «domi-

nio» da parte dello Stato di bandiera. Al riguardo non si è consolidata infatti una prassi internazionale, anche se vi è consenso sul fatto che le navi da guerra sono sacrari militari intangibili quando affondate. Questo principio non ha tuttavia trovato riconoscimento nella Convenzione UNESCO di Parigi del 2001 (v. Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo) il cui art. 2, 9 si limita a stabilire che «appropriato rispetto è dovuto a tutti i resti umani giacenti in acque marittime» senza fare quindi alcuna distinzione tra le spoglie dei marinai di navi da guerra rispetto a quelle delle navi mercantili. Il principio della imprescrittibilità dei diritti dello stato di bandiera è affermato nello *Statement* degli Stati Uniti del 19 gennaio 2001 riguardante «Policy for the Protection of Sunken Warships»

Vedi anche:

Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);

Ricerca e soccorso in mare;

Santuario per la protezione dei mammiferi.

IMPRESA INTERNAZIONALE DEI FONDI MARINI

Vedi:

Area internazionale dei fondi marini.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Vedi:

Organizzazione Marittima Internazionale.

INCHIESTA DI BANDIERA

È l'attività di accertamento della nazionalità di un mercantile compiuta da una nave da guerra (v.) nell'ambito dei poteri riconosciuti dalla normativa internazionale per l'esercizio del diritto di visita (v.). Una nave mercantile, nel caso in cui, incontrando una nave da guerra, non si attenga alla prassi del cerimoniale marittimo (v.) che le impone di effettuare per prima il saluto, può essere invitata a comunicare la nazionalità ove esista un ragionevole motivo di sospetto. La richiesta è fatta dalla nave da guerra alzando la bandiera nazionale o con altro segnale ottico. Se la richiesta non viene soddisfatta, l'unità militare è autorizzata a sparare un colpo di cannone a palla a proravia o, come estrema *ratio*, a far uso della forza. Nell'esercizio dell'inchiesta la nave da guerra può avvicinarsi al mercantile sospetto (di qui il termine anglosassone «right of approach») il quale non ha tuttavia obbligo di sostare per facilitare l'azione.

Dopo che la nave mercantile abbia mostrato la bandiera, si può procedere a visita nel caso in cui permangano dubbi sulla nazionalità o vi siano sospetti su attività illecite rientranti nella casistica del diritto di visita (pirateria, tratta degli schiavi, trasmissioni non autorizzate). A tal fine la nave da guerra, ordinato al mercantile di fermarsi, può inviare a bordo della nave fermata un ufficiale, accompagnato dal personale ritenuto necessario, con il compito di esaminare le carte di bordo (atto di nazionalità, ruolo

equipaggio, giornale nautico, ecc.) o di procedere ad ulteriori accertamenti sulla nave.

L'ordinamento italiano prevede che «le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richieste, la propria nazionalità» (CN 201).

INTERDIZIONE MARITTIMA (*Maritime Interdiction Operations*)

L'elaborazione della nozione di «Maritime Interdiction Operations» (MIO) si deve alla dottrina giuridica della US Navy. Con questa espressione si indica l'attività di sorveglianza e interdizione del traffico marittimo commerciale di qualsiasi bandiera posta in essere da navi da guerra (v.) sulla base di un embargo navale (v.) decretato dall'ONU o nell'ambito dell'esercizio del diritto di legittima difesa internazionale.

Le misure adottabili nelle MIO sono quelle classiche di:

- richiesta di identificazione (query) e informazioni circa destinazione, origine, immatricolazione e carico;
- fermo, visita e ispezione (visit and search);
- dirottamento (diversion) in porti diversi da quelli di destinazione anche in vista dell'eventuale sequestro del carico qualora ciò sia autorizzato da Risoluzioni ONU;
- uso della forza secondo principi di necessità, proporzionalità e gradualità contro i mercantili che non obbediscono all'intimazione di fermo.

Le MIO costituiscono misure applicative di specifiche Risoluzioni ONU che stabiliscano un embargo navale (v.) come nel caso del regime sanzionatorio marittimo verso la ex Jugoslavia adottato con le Risoluzioni 713, 724, 757, 787 e 820 nel periodo 1992-1995 o dell'embargo nei confronti dell'Iraq iniziato nel 1991 sulla base della Risoluzione 665. Quando ciò non si verifichi la base legale può essere rinvenuta, a seconda delle circostanze, nel principio della legittima difesa internazionale ex art. 51 della Carta o anche nella difesa preventiva che può assumere la forma della *anticipatory self-defence* nell'imminenza di un attacco armato o della *pre-emptive self defence* qualora si voglia evitare una potenziale minaccia (quest'ultima giustificazione è stata posta a fondamento e delle operazioni marittime condotte a partire dal 2002 contro al Qaida nel Golfo Arabico e del blocco di Cuba messo in atto dagli Stati Uniti nel 1962, definito «Maritime Quarantine»(v. blocco navale). In casi del genere le navi da guerra impegnate in operazioni di interdizione adottano infatti misure navali di interferenza con la libertà di navigazione dei mercantili di bandiera straniera che possono trovare una qualche legittimazione solo se si fa riferimento al regime della neutralità marittima (v.) proprio dei conflitti armati sul mare. Le MIO vengono inquadrate nell'ambito più generale delle Maritime Security Operations (MSO).

Vedi anche:

Contrabbando di guerra;

Libertà dei mari; Proliferation Security Iniziative (PSI);
Terrorismo marittimo.

IRAN

Vedi: Mar Caspio;
Golfo Persico
Stretti e canali internazionali;
Transito inoffensivo delle navi da guerra;
Zona economica esclusiva.

ISOLA DI PELAGOSA (Palagruca)

Vedi: Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo).

ISOLE GRECHE DELL'Egeo

Vedi: Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Mar Egeo;
Piattaforma continentale (Mediterraneo).

ISRAELE

Vedi: Blocco navale;
Diritto del mare (codificazione);
Palestina;
Stretto di Tiran.

ITALIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Area internazionale dei fondi marini;
Baie storiche (Mediterraneo);
Blocco navale;
Bocche di Bonifacio;
Canale di Corsica;
Canale d'Otranto;
Canale di Suez;
Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo);
Mare Adriatico;
Mare Mediterraneo;

Mar Rosso;
 Nave da guerra;
 Nave in servizio governativo;
 Nazionalità della nave;
 Pesca (Mediterraneo);
 Piattaforma continentale (Mediterraneo);
 Pirateria;
 Polizia marittima;
 Prevenzione attività pericolose in mare;
 Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
 Ricerca e salvataggio marittimo;
 Ricerca scientifica in mare;
 Santuario per la protezione dei mammiferi;
 Stretti Turchi;
 Stretto di Messina;
 Stretto di Sicilia;
 Stretto di Tiran;
 Stretti e canali internazionali;
 Traffico illecito di stupefacenti in mare;
 Traffico e trasporto illegale di migranti in mare;
 Transito inoffensivo delle navi da guerra;
 Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane;
 Zona archeologica;
 Zona contigua;
 Zona economica esclusiva;
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo);
 Zona interdetta alla navigazione.

JETTISON AREA (Area di scarico)

Vedi: Zona pericolosa per la navigazione ed il sorvolo.

KAZAKISTAN

Vedi: Mar Caspio.

LIBANO

Vedi: Blocco navale.
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

LIBERTÀ DEI MARI

La prima affermazione del principio per cui *ciascuno è libero, per il diritto delle genti, di viaggiare sul mare in quei luoghi e presso quelle Nazioni che a lui piaccia* si deve a Hugo Grotius che nella sua Dissertazione «Mare Liberum» scritta nel 1601, sostenne la tesi della libertà di navigazione degli Olandesi contro le pretese portoghesi di esercitare diritti sovrani nell'Oceano Indiano. Le rivendicazioni del Portogallo si basavano sulla Bolla *Inter caetera* di Papa Alessandro VI del 4 maggio 1493 che aveva attribuito alla Spagna le isole ed i territori posti al di là della linea congiungente i poli situata a 100 leghe a ovest delle Azzorre e di Capo Verde. E sul successivo Trattato di Tordesillas del 7 giugno 1494 con il quale, mediante una linea congiungente i poli, passante 370 leghe ad ovest di Capo Verde, era stata sancita la suddivisione delle sfere di influenza sui mari tra la Spagna (che si era riservata diritti esclusivi di navigazione nel Mediterraneo, nel Pacifico e nel Golfo del Messico) e il Portogallo (che reclamava analoghi diritti in prossimità delle coste atlantiche del Marocco e nell'Oceano Indiano). Prima di Grotius, la stessa Spagna, pur sostenendo propri diritti esclusivi sugli Oceani sulla base degli atti suindicati, si era opposta sul finire del Cinquecento alla pretesa della Repubblica di Venezia di possesso esclusivo del Mare Adriatico che al tempo era denominato *Golfo di Venezia* (v. Baie storiche (Mediterraneo)).

Il concetto, affermato da Grotius, del mare come bene non suscettibile di appropriazione esclusiva e perciò aperto alla libera navigazione, fu originariamente contrastato dalla Gran Bretagna, a difesa dei propri interessi commerciali di pesca nel Mare del Nord, con l'opera di Selden «Mare Clausum seu Dominium Maris» del 1635. In seguito la stessa Inghilterra mutò indirizzo, facendo del principio della libertà dei mari l'emblema della sua politica di potenza marittima. Unica deroga ammessa a questo principio divenne la regola dell'estensione delle acque territoriali (v.) dei singoli Stati sino alla distanza di 3 miglia, corrispondenti alla massima gittata delle artiglierie dell'epoca.

Agli inizi del Novecento la libertà dei mari ha avuto una sua consacrazione nel secondo dei «Quattordici Punti» con cui il presidente Wilson difese gli interessi marittimi degli Stati Uniti sostenendo «la libertà assoluta di navigazione su tutti i mari, fuori delle acque territoriali, in pace e in guerra, salvo che i mari siano totalmente o in parte chiusi da un'azione internazionale per l'applicazione di accordi internazionali».

Il principio della libertà dei mari formatosi in tal modo e codificato, alla fine del suo processo di evoluzione, nella Convenzione del Diritto del mare del 1982 nella parte relativa al regime dell'alto mare (v.), presenta un duplice aspetto: da un lato una nave è soggetta in alto mare alla esclusiva giurisdizione dello Stato di bandiera; dall'altro nessuno Stato ha il diritto di interferire in tempo di pace con una nave di altra bandiera che navighi in alto mare, a meno che non si verta in una delle ipotesi in cui è esercita-

bile il diritto di visita (v.) o il diritto d'inseguimento (v.). In altri termini, come detto nel «Memorandum on the Regime of the High Sea» preparato nel 1950 per il Segretario delle NU dal prof. Gidel:

(...) le navi da guerra, cui può considerarsi attribuita la missione di sorvegliare il mantenimento dell'ordine e della sicurezza in mare...in tempo di pace possono esercitare poteri di polizia nei confronti dei mercantili della medesima bandiera. L'unica eccezione a questa regola è nel caso di gravi sospetti (a carico di un mercantile di altra bandiera) (...).

Le ragioni che giustificano tale regime sono intuitive. Dal punto di vista giuridico il principio di riferimento è quello della «perfetta eguaglianza e completa indipendenza» di tutti gli Stati in un luogo come l'alto mare in cui non esiste alcuna autorità. Dal punto di vista economico l'interesse protetto è il flusso non interrotto dei traffici marittimi. I casi in cui uno Stato, in tempo di pace, pretenda di esercitare giurisdizione in acque internazionali nei confronti di mercantili stranieri senza la preventiva autorizzazione dello Stato di bandiera, costituiscono dunque un'eccezione alla regola generale e, come tali, devono essere rigorosamente giustificati. Da non dimenticare, inoltre, che la libertà dei mari trova anche riconoscimento nel diritto di transito inoffensivo (v.) delle Unità militari e mercantili straniere nelle acque territoriali. In tempi recenti, nel 1978, di fronte al progressivo estendersi della giurisdizione esclusiva degli Stati costieri su vaste aree di alto mare, gli Stati Uniti hanno dato corso al «Freedom of Navigation Programme» (FON) che si proponeva di «non prestare acquiescenza nei confronti di atti unilaterali di altri Stati volti a restringere i diritti e le libertà della comunità internazionale nella navigazione e nel sorvolo». Nell'ambito di questo programma sono state effettuate, nel 1981 e nel 1986, le note azioni di protesta contro la chiusura del Golfo della Sirte (v.) e, nel 1988, nei confronti del divieto di transito inoffensivo nelle acque territoriali sovietiche del Mar Nero, oltre alla contestazione, attuata con note diplomatiche di protesta, verso altre iniziative giudicate non conformi al Diritto Internazionale.

Vedi anche:

Diritto di visita;
Interdizione marittima;
Zona interdetta alla navigazione.

LIBIA

Vedi:

Baie storiche (Mediterraneo);
Cavi e condotte sottomarine (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Transito inoffensivo delle navi da guerra;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

LINEA DI BASE

Il termine indica genericamente la linea dalla quale è misurata l'ampiezza delle acque territoriali (v.). La tipologia delle varie ipotesi previste dalla normativa internazionale in rapporto alla situazione geografica dell'area interessata, è, in particolare, quella sottindicata.

Linea di base normale

È detta linea di base normale (*normal baseline*) la linea di bassa marea lungo la costa (Ginevra I, 3; UNCLOS 5). Essa costituisce il limite interno dal quale è misurata l'ampiezza delle acque territoriali (v.). Casi particolari che consentono di far allontanare dalla costa la linea di base, spostandola verso il largo, sono costituiti dalla presenza, negli atolli o barriere coralline, di scogli o rocce affioranti o dalla esistenza di opere portuali permanenti, come le scogliere, o dalla speciale configurazione geografica di foci o delta di fiumi. Sono invece esclusi da questo regime i bassifondi o gli scogli che emergono a bassa marea, a meno che su di essi sia stata costruita una installazione fissa quale, ad esempio, un faro (Ginevra, I, 11; UNCLOS 13).

Linea di base retta

Ai fini del tracciamento delle linee di base può altresì essere impiegato il metodo delle linee di base rette (*straight baselines*) colleganti punti appropriati della costa, nel caso in cui questa presenti profonde rientranze e sia molto frastagliata o quando esista nelle sue immediate vicinanze una frangia di isole (Ginevra, I, 4,1; UNCLOS, 7,1).

La configurazione di queste linee di base — la cui lunghezza massima non è di misura predeterminata — non deve tuttavia allontanarsi in modo apprezzabile dalla direzione della costa; le zone di mare racchiuse da esse, per poter essere considerate acque interne (v.), devono, in aggiunta, essere strettamente collegate al dominio terrestre.

È peraltro consentito il tracciamento di particolari linee di base rette che derogino a tale principio, qualora lo Stato costiero abbia in loco interessi economici particolari la cui esistenza e importanza sia chiaramente testimoniata dal lungo uso (Ginevra, i, 4, 4.; UNCLOS 7, 5.).

Il tracciamento di linee di base rette tra i punti di entrata di una insenatura è anche ammesso, oltre che nella citata ipotesi in cui la costa sia molto frastagliata o presenti profonde rientranze, nel caso in cui si tratti di una baia in senso giuridico, vale a dire di un «incavo ben marcato» avente una superficie almeno eguale a quella del semicerchio il cui diametro sia costituito dalla linea di chiusura dell'insenatura.

Questa non può tuttavia eccedere le 24 miglia (Ginevra, I, 7,2.; UNCLOS 10,2).

Il limite delle 24 miglia, nella determinazione della linea di chiusura di una insena-

tura, può essere derogato nell'ipotesi in cui l'area sia rivendicata dallo Stato costiero a titolo di «baia storica» (v.)

Linea di base arcipelagica

Sono dette linee di base arcipelagiche (*Arcipelagich baselines*) le linee di base rette congiungenti i punti più estremi delle isole e degli scogli più esterni di uno «Stato arcipelagico» intendendo come tale uno Stato costituito interamente da uno o più arcipelaghi e, eventualmente, da altre isole (UNCLOS 46).

Le linee di base arcipelagiche, a partire dalle quali vengono misurate le acque territoriali (v.), la zona contigua (v.), la piattaforma continentale (v.) e la zona economica esclusiva (v.) racchiudono al loro interno le acque arcipelagiche (v.).

I principali requisiti cui devono rispondere queste linee (UNCLOS 47) sono:

- lunghezza di ogni linea non superiore a 100 miglia (o 125 miglia per non più del 3% del totale dei segmenti);
- rapporto tra superfici marine e terre emerse in ragione, al massimo, di 9 a 1;
- tracciato complessivo che non si discosta in modo sensibile dalla configurazione dell'arcipelago.

LINEE DI BASE (Mediterraneo)

Si sono sinora avvalsi della possibilità di tracciare linee di base rette (v.), a modifica del regime seguito in precedenza che individuava nella linea di bassa marea lungo la costa la linea di base normale delle acque territoriali (v.), la gran parte dei Paesi del Mediterraneo e, cioè, Marocco, Algeria, Tunisia, Malta, Libia, Egitto, Siria, Turchia, Albania, Jugoslavia, Italia, Francia, Spagna. In particolare, per ciò che concerne le iniziative adottate in materia dal nostro Paese e da alcuni degli Stati confinanti, c'è da dire che:

- la Tunisia, con la legge 73-49 del 1973 ha adottato un sistema che prevede la chiusura del Golfo di Tunisi (38 miglia di apertura) con tre segmenti che uniscono le estremità dell'insenatura con due isolotti posti al suo ingresso, e del Golfo di Gabes (46 miglia di apertura) che al pari del precedente viene annoverato tra le baie storiche (v.) con vari segmenti che, partendo da Ras Kapoudia e appoggiandosi a punti individuati da boe situate su bassi fondali, giungono sino all'Isola di Djerba;
- la Libia, con la Dichiarazione del 19.10.1973, ha effettuato la chiusura del Golfo della Sirte (v.) con una linea di base della lunghezza di 302 miglia coincidente con il parallelo 32° 30', giustificata facendo ricorso ai principi delle baie storiche (v.);
- Malta, con provvedimento del 1971 ha definito le linee di base del proprio mare territoriale tracciando 26 segmenti che uniscono i punti estremi delle isole che com-

pongono l'Arcipelago Maltese, ivi compreso l'Isolotto di Filfla;

— la Jugoslavia, con legge del 1965 emendata nel 1979, ha tracciato un sistema di linee di base rette (della lunghezza complessiva di 244 miglia) che racchiude tutte le isole che fronteggiano le proprie coste, ad eccezione di quelle di Pelagosa, Cazza, Busi, Lissa e Sant'Andrea;

— l'Albania, con decreto del 1970 modificato nel 1976, ha tracciato 7 segmenti (aventi una lunghezza complessiva di 87 miglia) che chiudono le imboccature di tutte le insenature, ivi compresa la Baia di Valona e l'antistante Isolotto di Saseno;

— la Francia, con decreto del 1967, ha proclamato le proprie linee di base tracciando, lungo la costa mediterranea 7 segmenti che uniscono punti appropriati della costa, seguendone l'andamento, e racchiudono le insenature esistenti. Analogo metodo è stato seguito lungo le coste a Sud-Est e ad Ovest della Corsica, mentre a Nord Est dell'Isola, nel tratto prospiciente l'Arcipelago Toscano, la linea di base è quella costiera di bassa marea;

— l'Italia, con DPR 26.4.4.1973, n. 816 ha adottato un sistema di linee di base (articolato, lungo la penisola, in 21 segmenti, e attorno alla Sicilia e alla Sardegna, rispettivamente, in 10 e 7 segmenti) che ha prodotto una notevole semplificazione del margine esterno del mare territoriale (passato, in questo modo, ad uno sviluppo lineare di meno di 5.000 km, rispetto ai 7.551 km della penisola (3.702 km di coste continentali) e delle isole (3.849 km di coste insulari di cui 1.500 della Sicilia e 1.850 della Sardegna). A seguito di ciò è stata facilitata l'attività di polizia e vigilanza nei vitali settori della difesa nazionale, della lotta al contrabbando, della conservazione dell'ambiente marino, della pesca. Punti salienti dell'iniziativa sono la chiusura:

— dell'Arcipelago Toscano con linee che, partendo dalla foce dell'Arno, in prossimità di Pisa, congiungono le Isole Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Scoglio d'Africa, Montecristo, Giglio, Giannutri, per poi ritornare sulla costa a Civitavecchia;

— delle Isole Pontine e dei Golfi di Na-





poli e Salerno con linee congiungenti Anzio, le Isole di Palmarola, Ponza, Ischia e Capri, l'estremità meridionale del Golfo di Salerno;

— del Golfo di Squillace e, a titolo di baia storica (v.), del Golfo di Taranto (v.);

— del Golfo di Manfredonia e delle Isole Tremiti con linee congiungenti Peschici, le Tremiti, Termoli e Punta Penna a Nord di Vasto;

— del Golfo di Venezia da Punta della Maestra a Ponte di Piave.

LINEA MEDIANA O DI EQUIDISTANZA

È tale la linea, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle linee di base dalle quali è misurata, tracciata per la delimitazione (v.) delle zone di rispettiva giurisdizione di Stati con coste opposte o adiacenti. I termini di linea mediana e di linea di equidistanza sono attualmente considerati equivalenti (UNCLOS 15). In effetti sembra più corretto parlare di principio dell'equidistanza sulla base del quale è tracciata una linea mediana. In precedenza il concetto di linea mediana veniva impiegato riguardo alla delimitazione frontale della piattaforma continentale degli Stati con coste opposte (Ginevra, IV, 6,1), mentre quello di linea di equidistanza veniva riferito alla delimitazione laterale nel caso di coste adiacenti (Ginevra, IV, 6, 2.).

LUOGHI DI RIFUGIO (*Places of Refuge*)

Vedi: Ricerca e soccorso in mare.

MALTA

Vedi: Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Regione per le informazioni di volo (*FIR*)
Ricerca e soccorso in mare;
Traffico e trasporto illegale di migranti in mare;
Transito inoffensivo delle navi da guerra.

MAMMELLONE (zona di pesca a sud-ovest di Lampedusa)

Vedi: Pesca (Mediterraneo).

MARE ADRIATICO

Quello che durante i secoli XIV-XVII, nel periodo di massima espansione della poten-

za della Repubblica di Venezia veniva denominato *Golfo di Venezia* (v. Baie storiche (Mediterraneo)) può considerarsi un classico esempio di mare chiuso (v.) in quanto possiede i requisiti previsti a tal fine dalla normativa internazionale (UNCLOS 122), e cioè:

- è circondato da più Stati rivieraschi (Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia Erzegovina, Repubblica Federale di Jugoslavia, Albania) e da Stati che non hanno accesso al mare («landlocked States»: UNCLOS 124) come l'Austria e l'Ungheria che usano per i loro traffici commerciali terminali i porti del bacino (per esempio Trieste e Capodistria) e che hanno perciò interesse a che sia preservato il loro diritto di transito e l'uso delle rotte di accesso ;

- è collegato con il Mare Jonio tramite il passaggio del Canale d'Otranto, la cui ampiezza, nel tratto più stretto, è di 42 m. Avendo al centro, tra le acque territoriali (v.) italiane e quelle albanesi, una zona di alto mare (v.) della larghezza di 18 mg, il Canale d'Otranto non è uno stretto internazionale (v.);

- presenta un tratto di acque internazionali di larghezza inferiore a 1 mg nella parte in cui si fronteggiano le acque territoriali italiane prospicienti l'Isola di Pianosa e quelle croate antistanti l'Isola di Pelagosa (Pelagruca) (v.: Demilitarizzazione (Mediterraneo); Pesca (Mediterraneo));

- è già stato interamente delimitato, relativamente alla piattaforma continentale (v.), dall'accordo tra l'Italia e la ex Jugoslavia dell'8 gennaio 1968 e da quello tra l'Italia e l'Albania del 18 dicembre 1992.

Lo sviluppo della cooperazione nei settori economico, culturale, ambientale e della lotta ai fenomeni illegali tra i Paesi che si affacciano sulla sponda adriatica costituisce oggetto dell'*Iniziativa adriatica e ionica* cui hanno aderito l'Unione Europea, Stati Uniti, Canada, Giappone ed i Paesi del Mediterraneo (dall'Algeria al Libano).

Nel corso della Conferenza di Ancona, tenutasi il 19 e 20 maggio 2000, Slovenia, Croazia, Bosnia, Albania e Italia hanno stipulato un Patto di stabilità (la *Dichiarazione di Ancona*) che ha sancito l'avvio di una stretta cooperazione tra i Paesi della Regione (aperta anche al Montenegro, quale parte costituente la Repubblica Federale di Jugoslavia) nei settori economico, culturale e turistico, dei trasporti marittimi e terrestri, della sicurezza della navigazione, della tutela della protezione ambientale, della lotta ai traffici illeciti. Di rilievo, nel campo marittimo, la firma, attuata nel corso della stessa Conferenza, di Memorandum d'intesa tra l'Italia e:

- la Slovenia, la Croazia, l'Albania e la Grecia per la cooperazione nelle operazioni di ricerca e salvataggio in mare (v.) mediante la definizione dei limiti delle rispettive zone SAR;

- la Slovenia, la Croazia, l'Albania, la Grecia, per l'adozione di un comune sistema di VTS (*Vessel Traffic Service*);

- la Croazia e l'Albania per l'adozione di un sistema comune di rotte e di schemi di

separazione del traffico; d) la Slovenia e Croazia concernente un sistema di riporto obbligatorio per navi petroliere e quelle trasportanti carichi pericolosi e inquinanti.

A partire dal 2003 la situazione degli spazi marittimi dell'Adriatico, caratterizzato da zone di alto mare al di là delle acque territoriali degli Stati costieri, ha cominciato a cambiare. In sintonia con il nuovo trend dell'Unione Europea che si era espressa a favore della creazione di zone di pesca quale misura per evitare il continuo depauperamento delle risorse ittiche causato dalla pesca intensiva e indiscriminata, la Croazia ha istituito una zona di protezione ecologica e della pesca (3 ottobre 2003). Successivamente anche la Slovenia ha istituito proprie zone di protezione ecologica (4 ottobre 2005) e della pesca (6 gennaio 2006) cui si è aggiunta da ultimo l'Italia che, con la legge 8 febbraio 2006, n. 61, si è dotata di una propria zona di protezione ecologica. A questo punto la cooperazione tra gli Stati del Mar Adriatico potrebbe esplicarsi in tutti i settori di comune interesse. A prescindere dalle iniziative già avviate nel campo del SAR e della sicurezza (*safety*) della navigazione si potrebbe pensare, ad esempio, a zone (di pesca e/o ecologiche) a gestione congiunta.

Pregiudizialmente dovrebbero però essere risolte le dispute di confine ancora aperte come quelle della Baia di Pirano (v.) o della frontiera marittima tra Croazia ed Italia connessa alla proclamazione unilaterale croata della zona di protezione ecologica e della pesca.

Vedi anche:

Acque territoriali (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

MAR CASPIO

Il Mar Caspio, essendo interamente circondato dalle coste di Federazione Russa, Iran, Kazakistan, e Azerbagian e Turkmenistan senza avere alcun accesso esterno, non può, dal punto di vista giuridico, definirsi un mare chiuso (v.). Questo, nonostante le sue dimensioni (1.200 km di lunghezza; 400.000 chilometri quadrati di superficie) siano adeguate a quelle di un mare e nonostante nel Trattato di navigazione russo-iraniano del 25 marzo 1940 esso fosse indicato come «Soviet-Iranian Sea». Non è senza significato, d'altronde, che in passato, il Mar Caspio, in conformità alla situazione giuridica dei laghi, era considerato una superficie acquea costituente proprietà indivisa, *res communis* di Russia e Persia, unici Stati rivieraschi. Questi due Paesi, con il Trattato di Mosca del 26 febbraio 1921, avevano peraltro previsto che le rispettive unità mercantili godessero di eguali diritti di navigazione (nel secolo precedente la Persia aveva invece attribuito alla Russia il diritto esclusivo di tenervi delle navi da guerra) e avevano re-

golamentato la pesca costiera senza stabilire alcunchè in ordine allo sfruttamento delle risorse minerali sottomarine. Con la dissoluzione dell'Unione Sovietica si è rotto l'equilibrio geopolitico e giuridico che sino ad allora aveva caratterizzato la situazione. La causa principale può essere individuata nel problema della spartizione delle cospicue riserve di petrolio e gas giacenti nel fondo, la cui soluzione è condizionata dall'applicazione o meno del regime previsto dalla Convenzione del Diritto del mare del 1982 per le risorse minerarie giacenti nella piattaforma continentale (v.).

L'Iran ha continuato a sostenere il principio del *condominio indiviso*, evidentemente a sé favorevole, in quanto eviterebbe le penalizzazioni derivanti dalla delimitazione secondo la mediana che le darebbero titolo al 12-13% dell'intero bacino. Di qui la tesi iraniana che gli Stati rivieraschi hanno diritto a possedere le acque e il fondo del Caspio nella misura eguale per tutti del 20 %. Questa posizione è stata supportata dalla Federazione Russa che tuttavia ha manifestato aperture verso gli altri Paesi che sostengono l'applicabilità del regime delle acque territoriali (v.) della piattaforma continentale e della zona economica esclusiva (v.) stabilito dalla Convenzione del Diritto del mare del 1982. Successivamente:

- nel 1993 il Turkmenistan ha proclamato la propria giurisdizione sia su una fascia di 12 miglia. di acque territoriali, sia su una «zona marittima economica»;
- Kazakistan e Turkmenistan nel 1997 si sono accordate sul principio di spartirsi il Caspio sulla base della mediana in attesa di definirne il regime legale;
- nel 1998 la Federazione Russa ha dichiarato di accettare, ai fini dello sfruttamento delle risorse sottomarine, il principio suindicato; successivamente ha stipulato l'Accordo del 6 luglio 1998 con il Kazakistan per la divisione del fondo e del sottofondo marino secondo una linea di equidistanza.

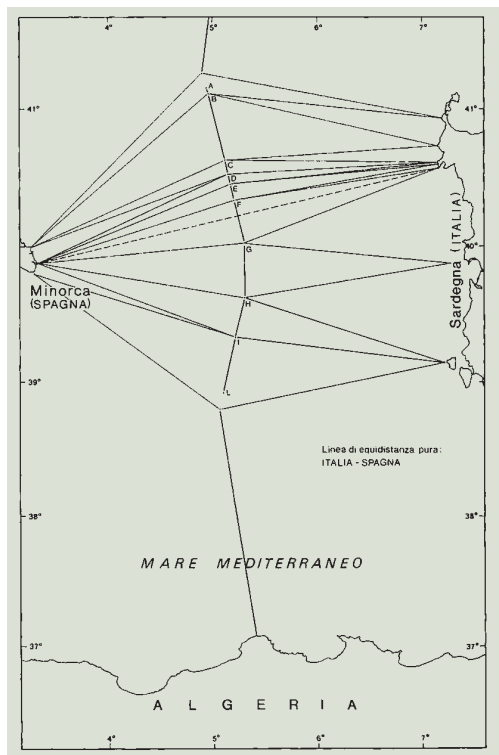
A seguito di tali intese i cinque Paesi rivieraschi hanno raggiunto un'intesa per la redazione di una «Convenzione sullo stato giuridico delle acque del Caspio», benché non si sia ancora pervenuti alla conclusione dei lavori per la persistente contrarietà della Russia alla divisione convenzionale delle acque. In alternativa verrebbe proposta la costituzione di un organismo internazionale composto dai Paesi del Mar Caspio cui assegnare la gestione delle acque in uso comune, anche al fine di contrastarne il degrado faunistico e naturalistico.

Contrasti esistono anche per trasporto attraverso il Mar Caspio, in Mar Nero (v.), di petrolio e gas estratto in Kazakistan. La Federazione Russa cercherebbe infatti di limitare la costruzioni dell'oleodotto (v. cavi e condotte) «Trans Caspio» da Aktau in Kazakistan a Baku in Azerbaijan o l'uso di petroliere sulla stessa rotta. Baku è il terminale da cui parte l'oleodotto «Main Export» per raggiungere, in Mar Nero, il porto turco di Ceyhan, passando per Tbilisi in Georgia.

MARE CHIUSO O SEMI CHIUSO.

È definito come tale un golfo, bacino o mare circondato da due o più Stati e collegato a un altro mare o a un oceano da uno stretto, o costituito, interamente o principalmente, dalle acque territoriali (v.) o delle zone economiche esclusive (v.) di due o più Stati (UNCLOS 122).

La regola, nel caso di mari di tal fatta, è quella della cooperazione tra gli Stati rivieraschi nell'esercizio dei propri diritti e in particolare nello svolgimento di attività relative ai settori della conservazione e sfruttamento delle risorse viventi inerenti la pesca (v.), della protezione dell'ambiente marino (v.), della ricerca scientifica in mare (v.). Per mare chiuso si intende, più in particolare, un mare interamente circondato da terre e, quindi, senza sbocchi esterni, come, ad esempio, il Mar Caspio (v.). Sono invece annoverati tra i mari semichiusi il Mediterraneo (v.), l'Adriatico (v.), il Mar Rosso (v.) il Mar Egeo ed il Mar Nero (v.). Per ciò che concerne quest'ultimo Mare va notato che il concetto di mare chiuso è stato più volte invocato, in passato, dall'ex Unione Sovietica per negare il diritto degli Stati Uniti, in quanto Paese non rivierasco del bacino, a esercitare la libertà di transito al suo interno.



Un esempio di linea di equidistanza: la delimitazione della piattaforma continentale italo-spagnola (da Francalanci-Spanio).

MAR EGEO

Per le sue caratteristiche geopolitiche e con riguardo agli aspetti giuridici connessi a tutte le questioni di contenzioso pendenti con la Grecia, prima di tutte quelle relative alla piattaforma continentale (v.), il Mar Egeo viene ritenuto dalla Turchia un mare semi chiuso (v.) in cui gli Stati rivieraschi avrebbero un obbligo di cooperazione. La Repubblica di Venezia, al tempo del proprio dominio sulle isole dell'Egeo, denominava questo mare come un «arcipelago». *Stricto sensu* le acque dell'Egeo non possono però

considerarsi acque arcipelagiche (v.) in quanto né la Grecia, né la Turchia sono Stati arcipelagici» intendendo come tali degli Stati costituiti interamente da uno o più arcipelaghi e, eventualmente, da altre isole (UNCLOS 46). Entrambi i Paesi continuano a fissare nell'Egeo il limite delle proprie acque territoriali (v. Acque territoriali (Mediterraneo) a 6 mg, a meno dei casi in cui le loro coste, per la presenza di isole greche (che in totale ammontano, nell'Egeo, a 3.042) in prossimità alle coste turche, si frangono ad una distanza inferiore alle 12 mg. In queste ipotesi si applica il criterio della mediana (UNCLOS 15), salvo accordi contrari o titoli storici particolari. Da notare che la mediana costituiva già il confine tra le Isole del Dodecaneso e la costa turca al tempo in cui il Regno d'Italia aveva sovranità sulle stesse isole, secondo quanto previsto dall'Accordo per la delimitazione del confine marittimo fra le Isole italiane dell'Egeo e il territorio turco firmato ad Ankara il 4 gennaio 1932 e dal discendente Processo Verbale del 28 dicembre 1932 (questo Processo Verbale è stato invocato dalla Grecia, nel 1995, come titolo per la sovranità sull'isolotto di *Imia* che è rivendicato dalla Turchia con il nome di *Kardak*).

Di recente il Governo greco, nel ratificare la Convenzione del Diritto del mare del 1982 con la legge n. 2321 del 23 giugno 1995, ha stabilito che «la Grecia ha il diritto inalienabile, in applicazione dell'art. 3 della ratificata Convenzione, di estendere in qualsiasi momento le acque territoriali fino a una distanza di 12 miglia».

Tale iniziativa sembra presentare soprattutto un valore politico, essendo per ora priva di effettività. Sta di fatto che la sua realizzazione pregiudicherebbe in modo sostanziale gli interessi vitali della Turchia (che, anche per questo, non ha ratificato la Convenzione del Diritto del Mare sostenendo che il limite delle 12 miglia «non ha acquisito il carattere di regola di diritto internazionale consuetudinario») in quanto per effetto di ciò:

- la Grecia porrebbe sotto la sua sovranità circa il 70 % dell'Egeo;
- verrebbe meno la fascia di acque internazionali attualmente esistente nell'Egeo centrale;
- i porti turchi dell'Anatolia verrebbero ad essere «chiusi» (a essi si potrebbe accedere da Ovest esercitando il transito inoffensivo (v.) attraverso le acque territoriali greche o, da Sud, seguendo rotte costiere lungo le coste turche);
- lo Stretto di Cerigo (punto di passaggio obbligato per accedere all'Egeo da Sud) verrebbe ad essere interamente coperto dalle acque territoriali greche trasformandosi in uno stretto internazionale soggetto al regime del passaggio in transito (v.).

Vedi anche: Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Ricerca e soccorso in mare.

La situazione degli spazi aerei dell'Egeo

Le posizioni di Grecia e Turchia divergono in materia di spazio aereo nazionale. Mentre la Turchia, in linea con le Convezioni di Montego Bay e di Chicago, prevede uno spazio aereo coincidente con le proprie acque territoriali stabilite dalla Legge n. 2674 del 29.5.1982, la Grecia adotta invece una regolamentazione particolare. Il testo base della legislazione greca è il decreto del 6.9.1931 concernente «l'ampiezza delle acque territoriali con riguardo alla materia della navigazione e della difesa aerea» il quale prevede una zona aerea di 10 mg (peraltro già stabilita come «zona di sicurezza» dalla precedente Legge n. 4141 del 26.3.1913) sulla quale la Grecia reclama «sovranità piena e assoluta». Conseguenza di ciò è l'esistenza di una situazione in cui a una fascia di acque territoriali di 6 mg si sovrappone uno spazio aereo nazionale di 10 miglia.

Un'altra fonte di disputa fra Grecia e Turchia è il regime della «Flight Information Region» (FIR) (v.), terminologia con cui si indica un'area dello spazio aereo internazionale entro la quale, sulla base delle prescrizioni dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), gli aeromobili devono comunicare allo stato costiero informazioni sul proprio piano di volo al fine di salvaguardare la sicurezza sul traffico aereo. La Grecia, la cui FIR, istituita nel 1952, copre gran parte dell'Egeo e confina con la FIR di Ankara che comprende invece il solo spazio aereo sovrastante le acque territoriali turche, sostiene infatti la tesi che all'interno della propria FIR debba esistere una stretta integrazione tra traffico aereo militare e civile. Di qui la pretesa di sottoporre a controllo tutti gli aeromobili militari operanti nella FIR anche se non diretti verso lo spazio aereo nazionale.. Nell'agosto 1974 la Turchia ha unilateralmente modificato, con il NOTAM n. 714, l'estensione della propria FIR (Istanbul FIR) spostandola verso ovest sino al centro dell'Egeo. Di fronte alla reazione della Grecia che, in risposta, aveva sospeso il sorvolo dell'Egeo, la Turchia ha successivamente revocato la propria iniziativa. La FIR di Atene è considerata dalla Grecia come coincidente con la propria area di responsabilità SAR per la ricerca e soccorso in mare (v.).

MARE LIBERO

Vedi: Alto Mare;
Libertà dei mari.

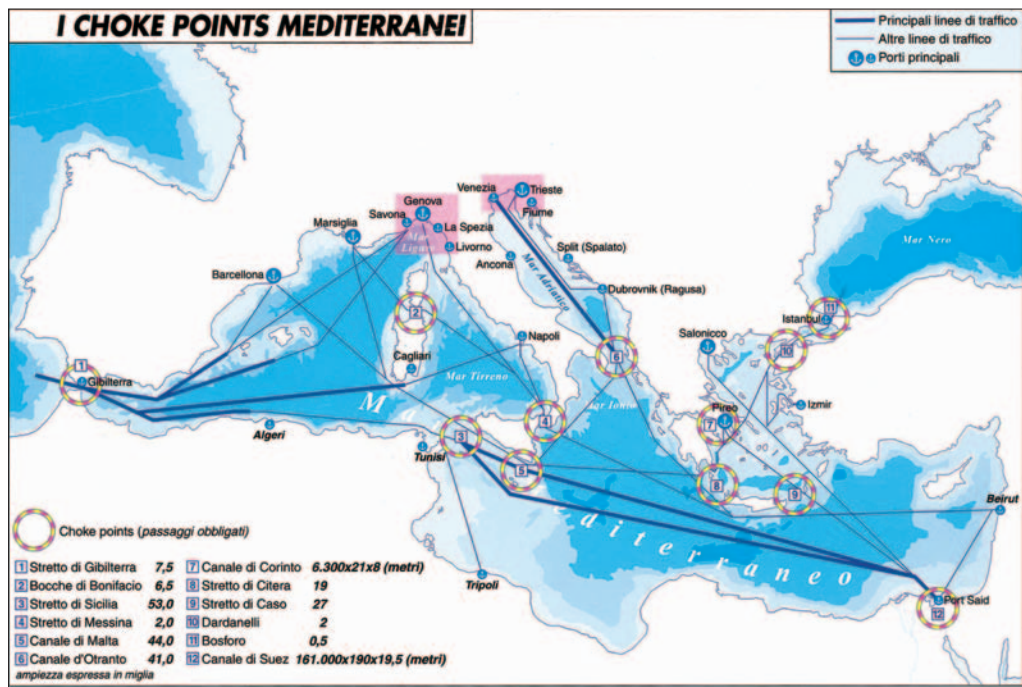
MAR MEDITERRANEO

Vera e propria via d'acqua internazionale, il Mediterraneo è attraversato da linee di traffico mondiali che mettono in comunicazione l'Atlantico con il Mar Rosso (v.), il

Mar Nero (v.) ed il Golfo Persico attraverso il Canale di Suez (v.). Il Mare Mediterraneo (che ha una superficie di circa 2.500.000 chilometri quadrati, pari allo 0,7 % delle acque del globo, e uno sviluppo costiero di circa 46.000 chilometri) presenta tutte le caratteristiche per essere definito un mare chiuso o semichiuso (v.), poiché, oltre a essere in collegamento con altri mari tramite lo Stretto di Gibilterra ed il Canale di Suez (v. Stretti e canali internazionali), è circondato da vari Stati. Esso bagna 25 Stati di tre continenti. Dal punto di vista geografico è composto da 10 bacini interni. Questi, procedendo da Gibilterra verso Est, sono: il Mare di Alboran, il Mar delle Baleari, il Mar Ligure, il Tirreno, lo Ionio, il Mar Pelagico, il Mar Adriatico (v.), il Mar Egeo (v.), il Mar di Creta e il Mar di Levante. Dal punto di vista commerciale il Mediterraneo, con più di 80 porti di rilevanza internazionale e 2.000 collegamenti marittimi, è ai primi posti dei traffici mondiali in quanto al suo interno (in ogni momento sono in circolazione non meno di 2.000 navi) transitano merci per un volume che all'inizio degli anni Duemila era di circa 750 milioni di t. Cospicua è la percentuale dei prodotti petroliferi: basti dire che il 30 % del petrolio mondiale (circa 400.000.000 tonn. annue) e quasi i due terzi delle risorse energetiche necessarie all'Italia e agli altri Paesi europei passano infatti per il Mediterraneo, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini (v. cavi e condotte)

Lo *status quo* degli spazi marittimi del Mediterraneo è in lenta ma inesorabile trasformazione. Da lungo tempo, quello che come Mare Nostrum era stato sotto il controllo esclusivo dei Romani, godeva di una situazione giuridica improntata ai principi del Mare Liberum (v. libertà dei mari) teorizzati da Hugo Grotius secondo cui «ciascuno è libero, per il diritto delle genti, di navigare in quei luoghi e presso quelle Nazioni che a lui piaccia». A partire dal secolo XIX, terminata l'epoca in cui la Serenissima interdiceva il transito nell'Adriatico alla Spagna ed i «Barbary States» assoggettavano a tributi il passaggio di navi straniere lungo le coste del Nord Africa, si erano infatti realizzate nel Mediterraneo le condizioni per l'esercizio del libero uso del mare. Anche quando ai primi del Novecento i Paesi mediterranei avevano cominciato a istituire acque territoriali (v.) di 3 miglia (poi estese a 6 nel dopoguerra, e infine a 12 secondo i criteri attualmente in vigore), vaste zone di alto mare (v.) avevano sempre garantito la libertà di navigazione nel bacino. Questa situazione rispondeva agli interessi di tutte le Potenze navali dell'epoca ed era perciò stata preservata anche negli anni della guerra fredda. Una ulteriore ragione per preservare lo *status quo* del Mediterraneo era rappresentata dal fatto che, ove gli Stati rivieraschi avessero istituito proprie zone economiche esclusive (v.), non vi sarebbero più aree di alto mare, considerato che in nessun punto del Mediterraneo le coste degli Stati frontisti distano tra loro più di 400 miglia.

Dall'inizio del XXI secolo, per effetto dell'applicazione dell'ultra ventennale Convenzione delle Nazioni Unire del diritto del mare del 1982, il vento che spirava sul Me-



Da Limes n. 6 - 2006 (per gentile concessione).

diterraneo è però cambiato. Spinti dall'esigenza di tutelare le proprie risorse ittiche dal continuo depauperamento messo in atto da flotte pescherecce provenienti dall'Estremo Oriente, molti Paesi hanno preso in considerazione la possibilità di istituire zone in cui esercitare parte dei diritti funzionali relativi alla ZEE. Alla base di queste posizioni c'è, in alcuni casi, la considerazione che «non può essere contestato che, quello che per le grandi Potenze marittime che si affacciano sul Mediterraneo è considerato soprattutto uno spazio di navigazione internazionale avente una dimensione strategica capitale, per tutte le popolazioni degli Stati della riva sud, il Mediterraneo è principalmente uno spazio da cui trarre risorse alimentari» (v. pesca (Mediterraneo)).

Egualemente comprensibili e fondati sono i timori di quegli Stati, primo tra tutti la Francia, che paventano i rischi ecologici per le proprie coste derivanti da versamenti accidentali di idrocarburi causati da sinistri marittimi, considerato che, come detto, il traffico mercantile transitante per il Mediterraneo è stimato essere il 30% di quello mondiale (si ipotizza che in un qualsiasi momento siano in navigazione non meno di 200 petroliere). Se così è, si può ragionevolmente ipotizzare che la peculiarità giuridica del Mediterraneo è destinata a cambiare nel senso di un rafforzamento delle giurisdizioni.

zioni nazionali negli spazi extraterritoriali, pur con i temperamenti derivanti dalla cooperazione regionale. Ed infatti questa cooperazione è già avviata, nel quadro del regime delineato dalla Convenzione del Diritto del Mare del 1982 per i mari «chiusi o semichiusi», per la protezione dall'inquinamento (v. protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo)). A questo fine è stata approvata la Convenzione di Barcellona del 16 febbraio 1976, adottata sotto l'egida del Consiglio Intergovernativo del Programma Ambientale delle NU (UNEP) per l'attuazione del Piano di azione per il Mediterraneo (MAP).

Il Mar Mediterraneo costituisce anche una «Special area», in cui vigono standard restrittivi per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e rifiuti solidi in applicazione della MARPOL 73/78 (v. protezione dell'ambiente marino).

Vedi anche:

Acque territoriali (Mediterraneo);
Baie storiche (Mediterraneo);
Cavi e condotte (Mediterraneo);
Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Linee di base (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo);
Pesca (Regime comunitario);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Ricerca e soccorso in mare;
Stretti e canali internazionali;
Zona contigua;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

MAR NERO

È un mare chiuso (v.) sia in senso giuridico che geografico, essendo:

- di ridotte dimensioni;
- collegato al Mar Mediterraneo (v.) attraverso l'unico accesso degli Stretti Turchi (v.);
- interamente circondato dalle acque territoriali di Turchia, Romania, Bulgaria, Federazione Russa, Ucraina e Georgia. Hanno istituito zone economiche esclusive (v.) al suo interno la Turchia, la Federazione Russa, Ucraina, la Romania e la Bulgaria. Gli Stati rivieraschi cooperano inoltre per la gestione delle risorse ittiche nell'ambito della Commissione Generale della Pesca per il Mediterraneo (v. Pesca (Mediterraneo)), organismo regionale costituito nell'ambito della FAO con competenze estese sia al Mediterraneo che al Mar Nero.

Di mare chiuso si può anche parlare, per il Mar Nero, in senso politico. Il problema nasce con la pretesa dell'Impero Ottomano, dopo la conquista di Costantinopoli nel 1453, di vietare l'accesso agli Stretti alle navi da guerra straniere. Tale principio continuò a essere sostenuto in varie epoche e fu successivamente fatto proprio dalla Russia dopo che si era guadagnata l'accesso all'area con la conquista del Mar d'Azov nel 1738, dopo la morte di Pietro il Grande, che tanti sforzi aveva dedicato all'espansione della Russia verso i mari caldi.

Il Trattato di Parigi del 30 marzo 1856, al termine della guerra di Crimea, confermò quello che fu detto «l'antico principio dell'Impero Ottomano» provvedendo a neutralizzare il Mar Nero in modo da mettere al riparo la Turchia dall'espansionismo zarista. Con il crollo dell'Impero Ottomano nel 1919, si addivenne a una parziale liberalizzazione dell'accesso delle flotte al Mar Nero, poi formalizzato nella Convenzione di Losanna del 1923. La tradizionale linea russa di fare del bacino una sorta di *mare nostrum* chiuso alle altre potenze fu ripresa dopo la Rivoluzione del 1918. Le tesi sovietiche tendenti a escludere del tutto dal Mar Nero le navi da guerra straniere avanzate durante la Conferenza di Montreux del 1936 furono accolte soltanto in parte nella relativa Convenzione sugli Stretti Turchi (v. in Annesso D; l'art. 18 di questa Convenzione prevede infatti che il tonnellaggio globale massimo del naviglio che le Potenze non rivierasche del Mar Nero sono autorizzate ad avere in tempo di pace sia compreso tra le 30.000 e le 45.000 tonnellate. La durata massima della permanenza non può inoltre eccedere i venti giorni. Il Mar Nero costituisce una «Special area», in cui vigono standard restrittivi per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e rifiuti solidi in applicazione della MARPOL 73/78 (v. protezione dell'ambiente marino).

MAR PRESENCIAL

È definito in questo modo, secondo la legislazione interna di Cile e Argentina, la zona di alto mare (v.) in cui viene esercitata giurisdizione, anche verso le navi di altra bandiera, ai fini dell'applicazione di misure di gestione e conservazione della pesca (v.). La giustificazione di tale regime viene anche individuata nella protezione degli interessi nazionali.

Il Cile ha regolamentato tale zona con il Decreto 28 settembre 1991, n. 430 sulla pesca e l'acquacultura nei seguenti termini: «(...) è quella parte dell'alto mare (...) tra il limite della nostra zona economica esclusiva ed il meridiano che, passando per il limite occidentale della piattaforma continentale dell'Isola di Pasqua, si prolunga sino al parallelo del punto 1 della linea di frontiera che separa il Cile dal Perù». Attività di controllo nel *mar presencial* sono anche previste per la qualità dell'ambiente marino.

MAR ROSSO

Il Mar Rosso è contornato da otto Paesi: Egitto, Sudan, Eritrea, Gibuti, Yemen, Arabia Saudita, Giordania ed Israele. Ne Fanno parte i Golfi di Suez ed Aqaba; l'accesso a quest'ultimo è attraverso lo Stretto di Tiran (v.). La sua lunghezza (misurata dalla città di Suez all'imboccatura dell'omonimo canale di Suez (v.) sino allo Stretto di Bab el Mandeb (v.) è di 1.040 miglia.; la larghezza, nella parte di massima ampiezza prospiciente l'Eritrea, è di 190 miglia.

Dal punto di vista giuridico, il Mar Rosso risponde pienamente alla nozione di mare chiuso (v.). Esso costituisce inoltre una via di comunicazione marittima in quanto collega il Mediterraneo all'Oceano Indiano attraverso il Canale di Suez e lo Stretto di Bab el Mandeb.

Tra i Paesi rivieraschi del Mar Rosso hanno istituito linee di base rette (v.) l'Arabia Saudita, l'Eritrea, il Sudan e l'Egitto. L'Egitto ha, in particolare, chiuso con una linea di base di 36 mg il Golfo di Suez attribuendogli quindi, in questo modo, lo status di acque interne (v.). Per conseguenza, il traffico in entrata e in uscita dal Canale di Suez è in regime di transito inoffensivo (v.). Proteste sono state formulate dagli Stati Uniti per questa situazione che è ritenuta in contrasto con la libertà di passaggio stabilita per il Canale dalla Convenzione di Costantinopoli del 1888. Anche la zona Sud del Mar Rosso, nel tratto che dalle Isole Hanish va sino allo Stretto di Bab el Mandeb, è interamente coperta dalle acque territoriali di Yemen, Eritrea e Gibuti, Isole Hanish, Zubair e Jebel At Tair.

Quanto agli spazi marittimi dei Paesi che si affacciano sul bacino, c'è da dire che l'Egitto, pur avendo previsto in teoria la proclamazione di una zona economica esclusiva(v.), non lo ha ancora fatto, mentre l'Arabia Saudita e il Sudan ha istituito una zona contigua (v.) di 6 miglia. al di là delle proprie acque territoriali in cui avanzano la pretesa di esercitare «security jurisdiction». Essendo venuta meno, per effetto della guerriglia del Fronte eritreo, la sovranità dell'Etiopia sulla fascia costiera, gli spazi marittimi tra il Sudan e Gibuti appartengono all'Eritrea (che non ha però emanato, sino a ora, provvedimenti per definirne l'ampiezza). Un particolare problema deriva dalla presenza, tra l'Eritrea e lo Yemen, delle Isole Hanish, collocate in prossimità dello Stretto di Bab el Mandeb in posizione strategicamente importante sia ai fini del controllo del traffico marittimo sia ai fini dello sfruttamento di possibili giacimenti petroliferi. Sulla sovranità avanzavano pretese entrambi i Paesi, come già era avvenuto negli anni Trenta del secolo scorso, quando Italia e Gran Bretagna, che ne avevano il possesso, avevano definito le questioni di reciproco interesse con l'Accordo del 1938. Dopo la decisione del Governo dello Yemen di costruire un implan-

to turistico nella Grande Hanish, e dopo l'occupazione della stessa Isola da parte dell'Eritrea il 18 dicembre 1995, i due Paesi hanno deferito la controversia a una Corte arbitrale composta da membri statunitensi, inglesi ed egiziani. La decisione è stata emessa il 9 ottobre 1998 attribuendo allo Yemen le Isole di al-Tayr, Zuqar-Hanish e Zubayr allo Yemen e quelle di Mohabbakan e Haycock all'Eritrea. Sulla base della sentenza arbitrale, con Accordo del dicembre 1999, è stata stabilita una delimitazione costituita da 29 punti e 27 segmenti che, a partire dal punto triplo settentrionale con l'Arabia Saudita, sino a quello meridionale con Gibuti, definisce tutti gli spazi marittimi dei due Paesi e cioè acque territoriali, piattaforma continentale e ZEE. La delimitazione è improntata al principio della mediana. Il risultato è una linea di equidistanza modificata costituente una soluzione equa in termini di proporzionalità. Con Accordo del 12 giugno 2000, Yemen ed Arabia Saudita hanno tracciato la frontiera marittima laterale delle rispettive acque territoriali. Il Golfo di Aqaba è, tranne una piccola porzione nella parte meridionale, interamente coperto dalle acque territoriali di Arabia Saudita, Egitto e Giordania. Tra Egitto e Giordania è stato stipulato il 18 gennaio 1996 un Accordo di delimitazione (linea mediana sino al punto triplo con l'Egitto). Nessuna delimitazione è invece stata stabilita tra Egitto e Arabia Saudita.

L'Egitto sembra aver rinunciato alle proprie pretese sulle Isole di Tiran e Senarir collocate all'ingresso del Golfo: esse non sono infatti inserite nel sistema di linee di base egiziane.

Una disputa sussiste tra Egitto e Sudan per quanto riguarda il c.d. «Halaib Triangle», zona a Nord del 22° Parallelo costituente il confine tra i due Paesi secondo l'Accordo Anglo-Egiziano del 1899.

La questione è sorta nel 1902 quando la Gran Bretagna decise, unilateralmente, di fissare un diverso confine amministrativo, a Nord di tale linea, comprendente appunto la zona adiacente la città di Halaib. Successivamente, l'Egitto occupò temporaneamente tale zona nel 1958 e, nel 1990, dopo alterne vicende, inserì nel proprio



Linee di base dell'Egitto (da US Limits in The Sea).

sistema di linee di base (punti 41-56) la linea di costa antistante. Come reazione a questa iniziativa il Sudan nel 1991 concesse permessi petroliferi nella stessa area marina.

MARE TERRITORIALE

Vedi: Acque territoriali.

MARITIME INTERDICTION OPERATIONS (MIO)

Vedi: Interdizione marittima.

MARITIME LAW ENFORCEMENT

Vedi: Polizia dell'alto mare.

MARITIME QUARANTINE

Vedi: Blocco navale.

MAROCCO

Vedi: Stretti e canali internazionali;
Zona contigua;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

MONACO (PRINCIPATO)

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Santuario per la protezione dei mammiferi.

MONTENEGRO

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Successione tra Stati.

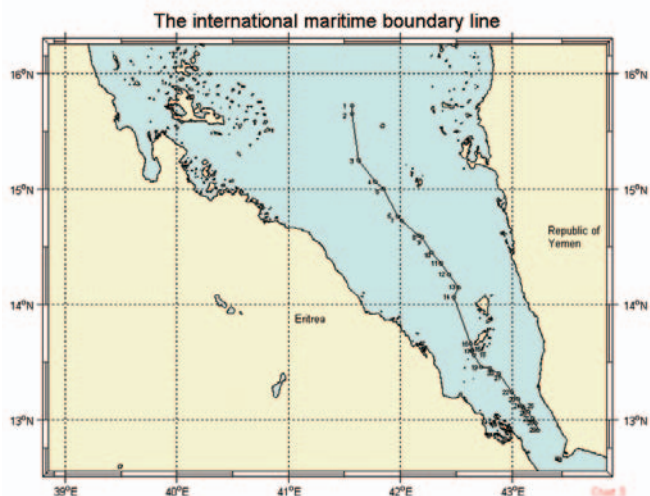
NAVE DA GUERRA

La funzione delle navi da guerra

Nel XIX secolo si è definitivamente affermato il principio giuridico secondo cui le navi da guerra, essendo esclusivamente soggette alla giurisdizione dello Stato di bandiera, godono di completa immunità (v.) in alto mare (v.) e nelle acque territoriali (v.) straniera. Da quando è stata emanata la Dichiarazione di Parigi del 1856 sui principi della guerra marittima che ha proibito la *guerra di corsa* intesa come affidamento a navi private armate (ma munite di una autorizzazione governativa) di funzioni belli-

che, le navi da guerra costituiscono inoltre gli unici soggetti che hanno diritto di partecipare alle ostilità, quali legittimi combattenti nella guerra marittima. Contemporaneamente si è consolidato il concetto secondo cui, come è stato efficacemente detto, le stesse navi da guerra «rappresentano la sovranità e l'indipendenza dello Stato di appartenenza in modo più perfetto di qualunque altro mezzo sul mare». Connesso a tale situazione giuridica ed ai discendenti poteri di *jus imperii* è il compito di vigilare sulla sicurezza dei traffici marittimi internazionali che nei secoli si è imposto quale attività primaria delle navi da guerra in tempo di pace, per garantire la regolarità dei traffici commerciali e, più in generale, la legalità internazionale e per contrastare fenomeni come la pirateria (v.) e la tratta degli schiavi (v.). Questo ruolo delle navi da guerra può definirsi come polizia dell'alto mare (v.) o, secondo la terminologia anglosassone, *Maritime Law Enforcement (MLE)*. Funzione correlata è anche il compito di rappresentare l'autorità dello Stato nei confronti dei mercantili di bandiera per prevenire e reprimere eventuali illeciti da essi commessi in alto mare o in acque territoriali straniere. L'ordinamento italiano prevede, a questo fine, che le navi da guerra nazionali esercitino, in questi spazi, funzioni di polizia marittima (art. 200 CN) e funzioni di polizia giudiziaria (art. 1235, n. 4) nei confronti dei mercantili di bandiera. Quale strumento politico-diplomatico dello Stato nelle aree marittime di interesse al di là delle acque territoriali nazionali, le navi

da guerra assolvono, da secoli, alla funzione di proteggere in alto mare, o a certe condizioni, nelle acque territoriali straniere, la vita ed i beni dei cittadini i quali siano oggetto di illegittimi atti di violenza posti in essere da paesi stranieri in tempo di pace. Il diritto di reagire con la forza a tali atti ha trovato col tempo la sua collocazione nell'ambito del principio giuridico della difesa legittima. Le navi da guerra sono infatti i soli organi dello Stato a potersi confrontare sul mare con Autorità di altri Paesi. Rilevante è, al riguar-



Lo stretto di Bab el Mandeb e la frontiera marittima Eritrea-Yemen.

do, la capacità delle navi da guerra di esercitare la forza in modo limitato, cioè a dire, strettamente commisurato alle esigenze sulla base dei criteri della necessità, gradualità e proporzionalità. La soggettività di diritto internazionale delle navi da guerra le abilita inoltre, sul piano politico-diplomatico, a rappresentare lo Stato in situazioni che possono costituire un *casus belli*, sfociando in una crisi internazionale.

Esclusivo delle navi da guerra, e storicamente affermato come funzione di diplomazia flessibile ed efficace, è anche il compito di far valere i diritti e gli interessi della Nazione in aree che siano oggetto di pretese contrastanti di altri Stati che intendano esercitare giurisdizione territoriale o diritti sovrani di sfruttamento. La storia è ricca di esempi in proposito: basti pensare alle secolari contese per l'esercizio di diritti di pesca o alle operazioni navali per contrastare le pretese di alcuni Stati intese a limitare la libertà di navigazione.

In definitiva, le navi da guerra ricoprono un ruolo, nell'ambito del teatro marittimo, che è ad un tempo esclusivo e polivalente, la cui essenza può sintetizzarsi, come è stato detto, in *Diritto, Forza e Diplomazia*.

La nozione giuridica di nave da guerra nel diritto internazionale

Di pari passo con lo sviluppo dei principi regolanti la condizione giuridica di extraterritorialità delle navi da guerra, e quindi del loro ruolo di unici soggetti aventi diritto a partecipare alle operazioni di guerra marittima, si è avuta nell'ordinamento internazionale la definizione della nozione giuridica di nave da guerra. I principi basilari sono stati posti nella VII Convenzione dell'Aja del 1907, concernente la trasformazione della navi mercantili in navi da guerra che individua gli elementi distintivi della categoria nei seguenti requisiti:

- sottoposizione al controllo diretto ed alla responsabilità dello Stato;
- segni distintivi esteriori che distinguono le navi da guerra della rispettiva nazionalità;
- esistenza di un comandante debitamente autorizzato il cui nome figure nell'elenco degli ufficiali della Marina;
- sottoposizione dell'equipaggio alla disciplina militare.

In modo analogo la I Convenzione di Ginevra del 1958 stabiliva la relativa nozione, prevedendo che dovesse trattarsi di una «nave che appartenga alle forze navali di uno Stato, porti i segni distintivi esteriori adottati per le navi da guerra della sua nazionalità, sia posta sotto il comando di un ufficiale debitamente incaricato dal Governo ed il cui nome è iscritto nell'elenco degli ufficiali della marina da guerra, abbia un equipaggio soggetto alla disciplina delle Forze armate regolari» (Ginevra, I, 8,2).

La situazione è in parte cambiata a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 che, pur confermando la distinzione in precedenza vigente tra navi da guerra e navi in servizio governativo (v.), ha apportato significativi

mutamenti. L'art. 29 della Convenzione medesima, benché continui a non richiedere come le norme precedenti che una nave da guerra, per essere tale debba essere armata, ha ora previsto, nel suo *testo in lingua inglese*, che essa «appartenga alle Forze Armate, porti i segni esterni che distinguono tali navi della sua nazionalità, sia posta al comando di un ufficiale debitamente autorizzato dal Governo dello Stato e il cui nome appaia nell'appropriato ruolo di servizio o suo equivalente, abbia un equipaggio soggetto alla disciplina delle Forze armate regolari». Pertanto, non viene più fatto riferimento né all'appartenenza alle forze navali (*naval forces*) né all'iscrizione del comandante nell'elenco degli ufficiali della Marina da guerra (*Navy list*). Per converso, il *testo francese* (facente egualmente fede come quello inglese) usa la formula più restrittiva «al comando di un ufficiale di Marina» (*qui est pacé sous le commandement d'un officier de marine*). Peraltro il testo italiano della stessa Convenzione (riportato in traduzione non ufficiale in allegato alla legge di ratifica 2 dicembre 1994 n. 689) adotta l'espressione «posta al comando di ufficiale di Marina» in simmetria con il testo francese. Il richiamo all'appartenenza della nave da guerra alle Forze armate sarebbe stato introdotto «per tenere conto dell'integrazione delle differenti branche delle Forze armate dei vari Paesi, dell'utilizzazione di imbarcazioni da parte dell'Esercito e dell'Aeronautica e dell'esistenza di una Guardia Costiera come unità separata delle Forze armate di uno Stato». Non tutte le unità che fanno parte delle Forze armate e battono quindi bandiera militare possono però considerarsi di per sé «da guerra» ai fini del possesso delle relative prerogative e dei relativi poteri. È necessario infatti accertare, a questo scopo, caso per caso, quella che è la volontà dello stato di bandiera circa l'attribuzione della qualifica a proprie unità militari. La manifestazione di questa volontà assume diverse forme e si esplicita in atti interni. All'esterno, nei rapporti con gli altri Stati, vengono anzitutto in rilievo i *segni di riconoscimento che distinguono le navi da guerra*», primi tra tutti la bandiera navale ed i distintivi ottici di riconoscimento (*visual call sign*), secondo la fraseologia NATO, o «pendant» secondo la terminologia anglosassone). Tra questi segni può anche comprendersi quel particolare appellativo che precede la denominazione dell'unità, come United States Ship (USS) adoperato negli Stati Uniti o Her Majesty's Ship (HMS) in uso in Gran Bretagna.

Nozione di nave da guerra secondo l'ordinamento italiano

L'ordinamento italiano contiene disposizioni che configurano la nave da guerra nazionale come soggetto di poteri e prerogative. Quanto alla definizione di nave da guerra le uniche norme che se ne occupano (oltre all'art. 2 del RD 2423/1933 sul transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane che vale esclusivamente ai fini della qualificazione delle Unità straniere) sono gli artt. 133 e 134 della legge di guerra italiana (RD 8 luglio 1938, n. 1415) i quali stabiliscono che:

— le navi da guerra sono le uniche che possono compiere operazioni belliche, comprese la visita e la cattura (il principio recepisce la disciplina delle navi sulla guerra marittima contenuta nelle Convenzioni dell'Aja del 1907 e nella Dichiarazione di Londra del 1909);

— *sono navi da guerra quelle comandate ed equipaggiate da personale militare o militarizzato, iscritte nelle liste del naviglio da guerra, e che legittimino la propria qualità mediante i segni distintivi adottati, a questo fine, dallo Stato al quale appartengono* (art. 133 della Legge di Guerra);

— sono considerate navi da guerra i mercantili trasformati quando si verifichino le condizioni di cui alla VIII Convenzione dell'Aja del 1907.

Sembrerebbe potersi sostenere in prima approssimazione che la definizione di nave da guerra, codificata nel suindicato art. 132 della legge di guerra italiana del 1938, sia stata superata dall'art. 29 della Convenzione del 1982 che prevede l'appartenenza della nave alle Forze armate. Tale norma sarebbe infatti applicabile nell'ordinamento italiano a seguito del suo recepimento con la legge di ratifica 2 dicembre 1994 n. 689.

Il punto è, però, che la norma internazionale, quand'anche recepita nell'ordinamento dello Stato, deve essere applicata secondo i principi vigenti in detto ordinamento sulla base del criterio di specialità. Da questo punto di vista l'unica norma applicabile in Italia continuerebbe a essere il suindicato art. 133 che è improntato a un principio la cui validità è incontestabile: possono essere navi da guerra, aventi come tali titolo a condurre le operazioni belliche sul mare, quelle comandate da personale militare (che come tale non deve necessariamente la Marina Militare), quando a ciò dedicate a seguito dell'iscrizione nelle liste del naviglio da guerra. Presupposto di ciò è che ogni Stato ha diritto di attribuire la qualifica di nave da guerra, in applicazione delle Convenzioni vigenti, alle unità a tal fine prescelte in modo da presentarsi all'esterno, nei rapporti con gli altri Stati, con navi sottoposte a comando e controllo di un'unica organizzazione. Il suindicato art. 133, peraltro, stabilisce il requisito dell'iscrizione delle Unità in questione nelle liste del naviglio da guerra con ciò significando l'appartenenza alle «Forze navali armate» della Marina Militare di cui agli artt. 2 e 3 della L. 8 luglio 1926, n. 1178 sull'ordinamento della Marina. Attualmente si può ritenere che, a certe condizioni (nave comandata da ufficiale), il «Quadro del naviglio militare dello Stato» comprenda sicuramente tutte le navi componenti le *Forze navali* della Marina Militare che, all'occorrenza, sarebbero iscritte nelle liste del «naviglio da guerra».

Quanto alle unità del naviglio del Corpo delle capitanerie-Guardia Costiera, del Corpo della Guardia di Finanza e dell'Arma dei Carabinieri, esse sono iscritte non nel predetto «Quadro del naviglio militare dello Stato» ma in ruoli separati denominati «Ruoli speciali del naviglio militare dello Stato», in base al DPR 31.12.1973, n. 1199 e al Decreto Interministeriale del 18.8.1978. Nessun dubbio che le stesse navi, le quali,

secondo la predetta normativa sono alle dipendenze organiche e operative dei rispettivi comandi, potrebbero all'occorrenza far parte delle «liste del naviglio da guerra». Conseguenza di ciò dovrebbe tuttavia essere la loro sottoposizione al controllo operativo della Marina Militare.

Si potrebbe sostenere, a questo punto, che quanto sopra detto vale solo in situazione di conflitto armato, dovendosi invece applicare, in tempo di pace, la normativa della Convenzione del 1982 che prevede una «pluralità» di navi da guerra nell'ambito delle Forze Armate. Il problema dell'unicità dell'organismo cui appartengono le navi da guerra di un Paese si presenta, invece, anche in tempo di pace. Basti pensare, per esempio, alle operazioni di embargo sotto egida ONU che sono condotte da forze navali appartenenti alle marine da guerra di vari Paesi (a tali operazioni è difatti applicabile il diritto bellico marittimo com'è stato riaffermato nell'ambito del «Manuale di S. Remo relativo ai conflitti armati sul mare» pubblicato nel 1994 a opera del Comitato Internazionale della Croce Rossa). Anche in situazioni che non si configurino come crisi internazionali la questione assume rilievo dal punto di vista politico-diplomatico nei confronti degli Stati terzi, in quanto sarebbe estremamente pericoloso affidare a navi che non siano sotto il controllo della Marina Militare compiti di difesa dei diritti e degli interessi nazionali: il rischio sarebbe, oltre alla sovrapposizione dei ruoli ed allo spreco di risorse, il frammentare l'azione dello Stato in ambito internazionale in più settori di intervento che agiscano autonomamente, adottando comportamenti difformi ed esponendo il Paese a possibili contestazioni di Stati terzi. Ciò avviene, per esempio, allorquando si verificano, in zone limitrofe alle acque territoriali straniere, casi di intervento di unità straniere che fanno un uso eccessivo e spregiudicato della forza nei confronti di pescherecci italiani che abbiano violato il divieto di pesca.

In definitiva, volendo sintetizzare le argomentazioni sin qui esposte, può affermarsi che:

— la nozione «allargata» di nave da guerra prevista dall'art. 29 della Convenzione del Diritto del mare del 1982, a prescindere dalla questione se sia o meno prevalente il testo francese dello stesso articolo rispetto a quello inglese, non sembra applicabile di per sé nell'ordinamento italiano nel senso che non esistono, nell'ambito delle FF.AA., navi da guerra che fanno autonomamente capo a organismi differenti dalla Marina Militare;

— è vero piuttosto che continua a valere il principio, codificato nell'art. 133 della Legge di guerra, secondo cui è possibile che unità militari di vario genere siano considerate come navi da guerra; è necessario, però, che le stesse siano iscritte nelle liste del naviglio da guerra tenute dalla Marina Militare. Il che postula, quanto meno, la loro sottoposizione al controllo operativo della Forza armata;

— l'esigenza che le navi da guerra facciano capo alla Marina Militare deriva dalla ne-

cessità che l'azione dello Stato sul mare in campo internazionale, sia in tempo di pace che in situazioni di crisi e, ovviamente, in periodo di conflitto armato, venga svolta in modo coordinato e omogeneo.

Vedi anche:

Cavi e condotte sottomarine;
Diritto di visita; Diritto di inseguimento;
Inchiesta di bandiera; Immunità di giurisdizione;
Interdizione marittima;
Nave in servizio governativo;
Polizia marittima;
Protezione del patrimonio culturale subacqueo;
Ricerca e soccorso in mare;
Transito inoffensivo delle navi da guerra.

NAVE A PROPULSIONE NUCLEARE

Vedi:

Protezione dell'ambiente marino;
Transito inoffensivo.

NAVE IN SERVIZIO GOVERNATIVO NON COMMERCIALE

La categoria delle navi appartenenti ad uno Stato ed utilizzate esclusivamente per un servizio pubblico non commerciale (Ginevra, I, 22, 1; UNCLOS 32 e 96) gode, al pari delle navi da guerra (v.), di completa immunità di giurisdizione(v.). Nell'ambito di questa categoria assume particolare rilievo la specie delle «navi identificabili, con chiari segni distintivi, come unità in servizio governativo ed autorizzate a questi effetti» (Ginevra, II, 23, 4; UNCLOS 111, 6) le quali, pur non essendo navi da guerra, possono essere attualmente autorizzate dallo Stato di bandiera a esercitare poteri autoritativi in alto mare (v.) nei confronti di navi mercantili straniere nell'ambito del diritto di inseguimento (v.) e del diritto di visita (v.). Nella terminologia corrente esse sono anche indicate come navi di Stato.

La differenza sostanziale tra la categoria delle navi da guerra e quella delle navi di Stato, entrambe appartenenti al *genus* delle navi pubbliche, sta nella differente funzione e nella differente legittimazione giuridica dell'una e dell'altra. Le navi da guerra costituiscono infatti lo strumento politico-militare dello Stato nei rapporti con gli altri Stati e, come tali, rappresentano la Nazione all'estero sia nel corso delle attività militari di loro pertinenza, sia durante le visite ufficiali in cui sono loro assegnate funzioni di «diplomazia flessibile» (*mostrare la bandiera*, presenziare in occasione di visite del Capo dello Stato, aprire la strada a intese per migliorare i rapporti tra i due Paesi, tenere i contatti con le comunità nazionali all'estero, ecc.). Sul piano giuridico le navi da

guerra hanno una legittimazione piena in acque internazionali (e, a certe condizioni, in acque territoriali straniere) per esercitare funzioni di controllo della legalità dei traffici marittimi internazionali e per vigilare sulle navi mercantili nazionali (v. polizia marittima). Le navi di Stato, pur impegnando la responsabilità dello Stato di bandiera, al pari delle navi da guerra, per i danni derivanti dall'inosservanza della Convenzione del Diritto del mare o di altre norme di diritto internazionale (UNCLOS 31), hanno invece una legittimazione limitata *ratione materiae*, nel senso che al di là delle acque territoriali possono esercitare soltanto quei poteri che sono funzionali allo svolgimento dei loro compiti d'istituto relativi a specifiche materie come vigilanza sul contrabbando (v.), sul traffico di stupefacenti in mare (v.), sulla protezione dell'ambiente marino (v.). La normativa italiana, in linea con tali presupposti, non prevede che queste unità possano esplicare in alto mare, con carattere di generalità, i poteri di polizia attribuiti alle navi da guerra ex art. 200 CN nei confronti delle navi mercantili nazionali, né che possano fermare mercantili stranieri, al di fuori delle ipotesi in cui si avvalgano del diritto di inseguimento o applichino specifici accordi.

Il problema dell'equiparazione, in Italia, tra le navi da guerra e le navi di Stato è stato trattato dalla Corte di Cassazione (sentenza n. 1579 in data 11 luglio 1988 della III Sezione Penale). Nello stabilire che «a prescindere dalla definizione che la legislazione internazionale dà delle navi da guerra ad altri fini ai fini dell'art. 200 CN, sono da considerare navi da guerra quelle destinate ad attività di polizia in mare», la Corte ha apparentemente affermato il superamento della tradizionale distinzione tra le due categorie di navi accolta nell'art. 11 del Codice Penale Militare di Pace e di fatto sanzionata nel loro diverso regime amministrativo di iscrizione in separati «ruoli». In realtà la Corte, lungi dall'attribuire funzioni generali di polizia dell'alto mare (v.) alle navi di Stato, si è soltanto limitata ad affermare il principio incontestabile secondo cui la tutela penalistica prevista dal Codice della Navigazione in favore delle navi da guerra non può essere negata a quelle in servizio di polizia.

NAVE SENZA BANDIERA (o senza nazionalità)

Vedi; Diritto di visita;
 Nazionalità della nave;
 Polizia dell'alto mare;
 Terrorismo marittimo;
 Traffico di stupefacenti in mare.

NAZIONALITÀ DELLA NAVE

La nazionalità delle navi mercantili risulta dalla bandiera e dai documenti di bordo

(atto di nazionalità per la legislazione italiana). Ogni nave può navigare sotto la bandiera di un unico Stato ed è soggetta, in alto mare (v.), alla sua giurisdizione esclusiva. Affinché uno Stato possa legittimamente concedere la sua bandiera deve esistere un legame sostanziale («genuine link» secondo la terminologia di Ginevra, II, 5, 1; UNCLOS 91, 1) tra la nave e l'ordinamento nazionale.

Le navi prive di nazionalità (*stateless*), non potendo invocare la protezione di alcuno Stato, sono soggette alla giurisdizione di tutti gli Stati (UNCLOS 110, 1.d.). Sono assimilate alle navi prive di nazionalità le navi che navigano sotto la bandiera di uno o più Stati, usandole come «bandiere di convenienza» (*flag of convenience*), in quanto non possono reclamare alcuna nazionalità (UNCLOS, 92, 2).

Possono essere considerati indizi (che evidentemente non possono essere investigati in mare) della mancanza di nazionalità:

- una documentazione di bordo carente o contraddittoria;
- il cambio di bandiera (*reflagging*) attuato in corso di navigazione;
- l'esistenza di differenti scritte (nome della nave e porto di iscrizione) asportabili;
- la mancanza di un comandante responsabile o di segni di identificazione (nome e bandiera).

Le navi da guerra (v.) di qualsiasi Nazione possono pertanto, nell'ambito dell'esercizio dei poteri connessi al diritto di visita (v.), sottoporre tali navi a inchiesta di bandiera (v.) e, qualora risulti confermata la mancanza di nazionalità, catturarle e condurle con la forza in un porto nazionale per gli opportuni provvedimenti.

NAVICERT

Al fine di evitare le interferenze con il commercio marittimo dei neutrali, connesso all'esercizio del diritto di visita per il controllo dei beni costituenti contrabbando di guerra (v. Neutralità marittima), i belligeranti possono prevedere il rilascio di appositi certificati denominati *Navicerts*.

Con tali documenti i consolati di un belligerante, o altra autorità a ciò designata, certificano che il mercantile è stato esaminato al momento del carico in un determinato porto ed è stato trovato privo di merci costituenti contrabbando di guerra. Il possesso di un *navicert* non è comunque un titolo per evitare la visita in mare o l'eventuale cattura da parte del belligerante che lo ha rilasciato. Il sistema dei *navicerts* non ha più avuto applicazione dopo la seconda guerra mondiale. In occasione dei recenti embarghi navali (v.) che hanno comportato un esteso ricorso al diritto di visita nei confronti del naviglio mercantile, ne è stato tuttavia ipotizzato un adattamento alle crisi internazionali in cui le nazioni partecipanti a coalizioni multinazionali esercitano diritti di belligeranza sulla base di Risoluzioni delle NU.

NEUTRALITÀ MARITTIMA

La nozione di neutralità implica in termini generali, da parte degli Stati che astenendosi dalla partecipazione ad un conflitto armato assumano il relativo status, l'esercizio di diritti di inviolabilità del territorio e delle acque territoriali (v.) e di libertà di commercio, a certe condizioni, con i belligeranti. Gli stessi Stati hanno tuttavia obblighi verso i belligeranti di imparzialità e astensione da atti che possano influire sulle ostilità.

La libertà di commercio marittimo dei neutrali si è in particolare sviluppata a partire dal XVIII Secolo con varie «Leghe di neutralità». Essa ha trovato il suo riconoscimento nell'accordo raggiunto tra Gran Bretagna — che era interessata a ottenere la proibizione della guerra di corsa (v.) — e Francia con la Dichiarazione di Parigi del 1856 su alcuni principi di diritto marittimo. Con questo Accordo è stato stabilito che:

- la bandiera neutrale copre la merce nemica, a eccezione del contrabbando di guerra;
- la merce neutrale, a eccezione del contrabbando di guerra, non può essere sequestrata sotto bandiera nemica.

Le regole fondamentali che disciplinano la libertà di navigazione dei neutrali in tempo di guerra sono poi state fissate dalla Dichiarazione di Londra del 1909 (testo non avente natura convenzionale, ma purtuttavia contenente norme di carattere consuetudinario recepite nella Legge di Guerra italiana del 1938) secondo cui i mercantili neutrali possono essere fermati e sottoposti a visita dalle navi da guerra di un belligerante al fine di accertare se trasportino beni essenziali per lo sforzo bellico del nemico, assoggettabili come tali a confisca.

L'invio delle acque interne, territoriali e delle acque arcipelagiche (v.) dei neutrali, è stabilita dalla XIII Convenzione dell'Aja relativa ai diritti e doveri delle Potenze neutrali in caso di guerra marittima (ratificata dall'Italia, entrata in vigore nel 1910 e recepita nella Legge di Neutralità italiana del 1938). I belligeranti, pur potendo esercitare il transito inoffensivo (v.) in queste zone di mare (che non devono tuttavia essere usate come «santuari» per operazioni contro gli avversari), sono obbligati ad astenersi da atti di ostilità compresa la visita e la cattura di navi neutrali. I belligeranti possono altresì sostare in porti neutrali, di norma per non più di ventiquattr'ore salvo deroghe giustificate dalla necessità di riparazioni per il ripristino della navigabilità (sono quindi vietati gli imbarchi di personale, di armamenti e di altro materiale che accresca la capacità militare e che non sia quindi indispensabile per raggiungere il più vicino porto nazionale). Sulla base degli stessi criteri un mercantile catturato può essere condotto in un porto neutrale solo per indifferibili esigenze. La violazione di questi obblighi comporta, per lo Stato neutrale, la possibilità di trattenere, mediante opportune misure, la nave da guerra belligerante per la durata del conflitto e di rilasciare il mercantile catturato. La sosta in porti neutrali di navi da guerra di opposti belligeranti

LA NOZIONE DI BANDIERA DI CONVENIENZA (O «BANDIERA OMBRA»)

Secondo l'articolo 91 dell'UNCLOS la nazionalità delle navi è la base su cui il regime marittimo internazionale è ordinato. Sotto lo stesso articolo ogni Stato ha il potere per fissare le condizioni per l'assegnazione della relativa nazionalità alle navi, per la registrazione delle navi nel proprio territorio e per il diritto di battere la relativa bandiera provata da appropriati documenti, ma un «genuine link» deve esistere tra lo Stato e la nave che batte la sua bandiera.

L'art. 92 dell'UNCLOS richiede che le navi battano la bandiera di una singola nazione in modo da rendere noto alla comunità internazionale quale stato ha giurisdizione su di esse. Come conseguenza di questo obbligo, lo stesso articolo stabilisce che le navi «senza nazionalità» siano navi non legittimamente registrate in alcuno Stato e quindi, come tali, siano sotto la giurisdizione di tutte le nazioni. Allo stesso modo, l'art. 92.2 dell'UNCLOS equipara alle navi senza nazionalità le navi che navigano battendo la bandiera di due o più Stati a seconda delle circostanze.

La categoria di navi battenti bandiere di convenienza è più ampia di quella delle navi senza nazionalità. L'art. 94 dell'UNCLOS definisce i doveri dello Stato di bandiera concernenti l'effettivo esercizio della giurisdizione in tutte le materie riguardanti la protezione dell'equipaggio e della salvaguardia della nave. Conseguentemente, quando una nave sta battendo una bandiera nazionale diversa da quella del proprio paese (il paese del o dei proprietari della nave), il «genuine link» potrebbe non essere reale a causa della mancanza di una effettiva giurisdizione e controllo dello Stato. La nozione di «Flag of Convenience (FOC)» riguarda quindi stricto sensu il caso di una nave legalmente battente bandiera di uno stato diverso da quello di appartenenza: da questo punto di vista, il criterio più comune per determinare se una nave è registrata in un «registro aperto» è basato su bassi costi di registrazione, basse tasse e la libertà di impiegare lavoratori economici.

è consentita, ma un periodo di ventiquattr'ore deve intercorrere tra la partenza di una nave e l'arrivo di un'altra.

La stessa XIII Convenzione dell'Aja pone inoltre limitazioni alla libertà di commercio dei neutrali vietando loro la consegna ai belligeranti, a qualunque titolo, direttamente o indirettamente, di navi da guerra, munizioni o di altro qualsiasi materiale bellico. Il problema è se tale regime sia ancora applicabile nel corso dell'attuale fase del diritto internazionale in cui la Carta stabilisce il divieto della guerra come mezzo di risoluzione delle controversie. Com'è noto l'uso della forza è però consentito, sulla base dell'art. 51 della stessa Carta, in ipotesi di legittima difesa esercitata a seguito di aggressione sino a che il Consiglio di Sicurezza abbia adottato le necessarie misure per ristabilire la pace. Dal punto di vista dello jus ad bellum, alla guerra in senso classico si è dunque sostituita la nozione di conflitto armato.

Con riguardo all'esercizio del diritto di visita nei confronti dei mercantili neutrali e

Nel definire la nozione di «Registro FOC», l'«International Transport Workers' Federation» (ITF) considera come fattore di maggiore importanza la circostanza che la nazionalità del proprietario della nave è diversa dalla nazionalità della bandiera. L'ITF mantiene una lista di paesi che concedono facilitazioni per la registrazione di bandiere di convenienza basata sui seguenti elementi) :

- il Paese permette ai non cittadini di avere e controllare una nave;
- l'accesso ed il trasferimento dal registro è semplificato;
- le tasse sul reddito dei trasporti sono basse o inesistenti;
- l'impiego a bordo di non nazionali è permesso liberamente;
- il Paese non ha il potere (o la volontà) di imporre regolamenti nazionali o internazionali sui proprietari delle navi.

A ogni modo, le navi registrate su un registro di bandiere di convenienza che possono dimostrare di essere state regolarmente acquistate in quel Paese, non sono trattate come FOC. Nello stesso modo, le navi di Paesi che non fanno parte della lista saranno trattate come Bandiere di convenienza se l'ITF riceve informazioni che sono regolarmente registrate in un altro Paese.

Nel corso di sessioni del Comitato Consultivo delle NU sul Diritto del Mare), sono stati esaminati molti aspetti correlati al «genuine link» in relazione ai doveri della bandiera di Stato, prendendo anche in considerazione le regolazioni IMO sulla materia. In particolare è stato evidenziato che: a) la mancanza di controlli e di regolamenti potrebbe costituire una grave minaccia transnazionale contribuendo a instaurare un ambiente per il traffico illegale (armi, droghe, persone); b) il trasporto di armi di distruzione di massa (WMD) su navi battenti bandiera di convenienza o l'utilizzo di tali navi per colpire bersagli in mare non è facilmente evitabile senza appropriate misure.

della loro eventuale cattura nel corso di un conflitto armato, il criterio da seguire sembra proprio questo: le restrizioni nei confronti del traffico mercantile neutrale sono legittime soltanto se si configurano come misure di legittima difesa ragionevolmente necessarie e proporzionate.

Il ricorso al controllo della navigazione neutrale si è avuto durante il conflitto Iran-Iraq nel periodo 1986-1987. Di fronte al ripetuto esercizio del diritto di visita da parte della Marina iraniana nei confronti dei mercantili stranieri (*rectius* neutrali), la posizione assunta dalla gran parte dei Paesi terzi interessati alla protezione dei propri mercantili è stata quella di ritenere che questo diritto fosse non indiscriminato ma piuttosto avesse carattere di eccezionalità in relazione a esigenze di legittima difesa.

Vedi anche:

Blocco navale;
Contrabbando di guerra;
Convoglio;

Interdizione marittima;
Navicert.

OMAN

Vedi: Golfo Persico;
Stretto di Hormuz.

ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE

L' *International Maritime Organization (IMO)* è un'agenzia delle Nazioni Unite competente in materia di sicurezza della navigazione (v.) e di prevenzione dell'inquinamento del mare (v. Protezione dell'ambiente marino). Il ruolo dell'Organizzazione è riconosciuto dalla Convenzione del Diritto del Mare del 1982 (UNCLOS), che invita tutti gli Stati a osservarne gli standards. Creata nel 1948, l'IMO è divenuta un organismo che, attraverso la sua produzione normativa (Convenzioni internazionali, Regolamenti e Raccomandazioni) disciplina tutti i settori di attività riguardanti la navigazione. I principali trattati approvati nell'ambito dell'IMO sono: la Convenzione di Londra del 1974 sulla sicurezza della vita umana in mare (SOLAS 1974), la Convenzione di Londra del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL), la Convenzione di Roma del 1988 per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima (SUA Convention). La tradizionale competenza dell'IMO in materia di sicurezza marittima intesa come *safety* si è di recente, sulla spinta delle nuove minacce terroristiche, estesa alla sicurezza internazionale (*maritime security*). In questo quadro, nel 2005 sono stati approvati due Protocolli di modifica alla SUA Convention (v. Terrorismo marittimo).

PAKISTAN

Vedi: Zona Economica esclusiva.

PALESTINA

Nell'ambito dell'Accordo del 4 maggio 1994 sulla Striscia di Gaza tra Israele e l'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP), con cui è stato attuato un primo riconoscimento dell'OLP come entità giuridica rappresentante il popolo palestinese, è stata prevista (Annesso I, art. IX) la creazione di una Maritime Activity Zone (zona di attività marittima) lungo la costa della Striscia di Gaza, estesa 20 miglia verso il largo, divisa in tre zone di cui:

— le zona «K» e «M» contigue alle acque territoriali (v.) di Israele ed Egitto, della lar-

ghezza rispettiva di 1,5 ed 1 miglio, costituiscono «closed areas» in cui la navigazione è riservata alle attività della Marina israeliana;

— la zona «L», compresa tra le due zone precedenti», è aperta alle attività di pesca (v.) e ricreative riservate ai battelli autorizzati dall'Autorità della Palestina. Di fatto con tale zona si sono create le premesse per l'attribuzione di una fascia di acque territoriali al futuro Stato della Palestina

PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA (PSSA):

Vedi: Protezione dell'ambiente marino.

PASSAGGIO ARCIPELAGO

Vedi: Acque arcipelagiche.

PASSAGGIO IN TRANSITO

Vedi: Transito negli stretti.

PELAGOSA (Isola di Palagruca)

Vedi Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Pesca (Mediterraneo).

PESCA

L'esercizio delle attività di pesca nell'ambito delle acque territoriali (v.) rientra, per principio secolare oramai consolidato, nei diritti esclusivi dello Stato costiero che, a tale scopo, ha facoltà di emanare leggi e regolamenti per riservare ai nazionali lo sfruttamento delle relative risorse (Ginevra, I, 14, 5; UNCLOS 21, 1 (e)). Questi diritti non si estendono alla zona contigua (v.), nel caso in cui lo Stato costiero l'abbia istituita senza tuttavia prevedere, contemporaneamente, una riserva di pesca a proprio favore.

Complementare rispetto a tale principio è quello della libertà di pesca spettante a tutte le Nazioni in alto mare (v.) (Ginevra, II, 2; UNCLOS, 87, 1. (e)). Con l'affermazione dell'istituto della zona economica esclusiva (v.) che si incentra sui diritti sovrani dello Stato costiero nello sfruttamento delle risorse naturali viventi (UNCLOS 56, 1.(a)) la situazione è però destinata a cambiare. Anche se la proclamazione delle ZEE non ha ancora assunto i caratteri di un fenomeno generalizzato, è incontrovertibile che, col passare del tempo, gran parte degli Stati costieri finiranno coll'affermare diritti sovrani di pesca su larghe porzioni di alto mare. In questo modo sarà vietata l'attività dei cittadini degli Stati che esercitavano tradizionalmente la pesca in quelle aree; ad

essi potrà tuttavia essere consentito l'accesso per lo sfruttamento di limitati contingenti di cattura ragguagliati al surplus delle proprie capacità di pesca (UNCLOS 61 e 70).

A prescindere dalle limitazioni derivanti dal progressivo affermarsi dei diritti sovrani degli Stati costieri nelle nuove ZEE, Il tradizionale diritto di tutti gli Stati di far svolgere ai propri cittadini attività di pesca in alto mare è comunque soggetto alle limitazioni (UNCLOS 116) concernenti:

- gli obblighi derivanti da trattati sottoscritti dallo Stato interessato;
- le misure per la conservazione delle risorse viventi dell'alto mare imposte ai nazionali nel quadro di accordi di cooperazione con altri Stati (Ginevra, III, 3, 4 ed 8; UNCLOS 117 e 118);
- il rispetto dei diritti e degli interessi degli Stati costieri nelle zone adiacenti le proprie ZEE relativamente agli stock a cavallo di queste aree, mammiferi marini, grandi migratori, specie anadrome e catadrome (UNCLOS 63-67).

Nel quadro di tale regime di cooperazione tra gli Stati, per la conservazione e gestione delle risorse dell'alto mare, sono state adottate negli ultimi anni varie iniziative tra cui possono citarsi le seguenti:

- Risoluzione dell'Assemblea Generale delle NU n. 46/215 del 20 dicembre 1991 sulle reti pelagiche derivanti che ha imposto, a partire dal 1993, una moratoria generale sull'impiego di queste reti (la Comunità Europea ha vietato, con Regolamento 345/1992, alle navi da pesca degli Stati membri di tenere a bordo o impiegare «reti da posta derivanti la cui lunghezza individuale o addizionata sia superiore a 2,5 km»;- «Agenda 21» adottata dalla Conferenza delle NU di Rio del 1992 sull'ambiente e lo sviluppo che, nell'ambito delle iniziative per lo sviluppo dell'uso sostenibile e la conservazione delle risorse marine viventi, ha convocato una conferenza intergovernativa dedicata alla regolamentazione della pesca in alto mare;
- Convenzione delle NU di New York del 4 agosto 1995 sulle specie ittiche sconfinanti (*Straddling Fish Stocks*) e altamente migratorie il cui *habitat* si colloca a cavallo delle 200 miglia. L'Accordo pone il principio dello «approccio precauzionale» come criterio guida per la definizione delle politiche degli Stati di conservazione e sfruttamento delle risorse ittiche dell'alto mare. Altri principi cui s'ispira l'Accordo sono: 1) l'unità biologica degli *stocks*; 2) la compatibilità delle misure di gestione e conservazioni applicabili; 3) la responsabilità dello Stato di bandiera verso l'attività dei propri battelli da pesca; 4) la cooperazione internazionale delle organizzazioni internazionali, regionali e sub regionali di pesca;
- Codice di condotta per una pesca responsabile approvato nel 1995, documento contenente disposizioni non vincolanti che, recependo i più moderni principi sulla gestione delle risorse marine, afferma, tra l'altro: a) l'obbligo di conservazione, da parte degli Stati costieri, delle risorse biologiche all'interno delle ZEE (per le acque territoriali

li, quello della conservazione è invece un mero *diritto*; b) il principio che il diritto di pescare va esercitato in modo che sia effettivamente assicurata la conservazione e la gestione delle risorse marine per le generazioni presenti e future; c) l'*approccio precauzionale* secondo cui «la mancanza di adeguate informazioni scientifiche non dovrebbe servire come scusa per rimandare o astenersi dal prendere provvedimenti di conservazione e di gestione», tenendo conto anche delle incertezze relative alle dimensioni e alla produttività degli stocks; d) l'impegno degli Stati ad «adottare provvedimenti coercitivi nei confronti dei pescherecci abilitati a battere la loro bandiera per i quali sia stata constatata l'avvenuta contravvenzione alle misure di conservazione e gestione applicabili» (le sanzioni, possibilmente di natura penale, dovrebbero essere abbastanza severe da essere efficaci e scoraggiare ulteriori violazioni).

Vedi anche:

Pescherie sedentarie.

PESCA (regime comunitario)

In base all'art. 32 (ex art. 38) del Trattato di Roma del 25 marzo 1957 il coordinamento delle politiche di pesca dei Paesi aderenti alla Comunità Europea è una competenza esclusiva comunitaria; agli stessi Stati restano invece, a livello nazionale, il potere di adottare i provvedimenti di applicazione del diritto comunitario ed i poteri di polizia nei confronti dei battelli da pesca di bandiera, nonché le misure di controllo dei medesimi battelli. L'art. 6 del trattato di Roma che vieta tutte le discriminazioni basate sulla nazionalità, costituisce inoltre il fondamento dei principi comunitari, applicabili alla pesca, di *non discriminazione* e dell'*eguaglianza delle condizioni di accesso tra gli Stati membri*. Sulla base di questi principi i pescatori comunitari possono esercitare la pesca nelle acque territoriali (v.) di qualsiasi Paese aderente alla Comunità.

La Comunità Europea ha dunque la titolarità esclusiva del potere di emanare provvedimenti per la preservazione delle risorse marine unitamente a quello di concludere accordi di pesca con Stati non aderenti. La tipologia di tali accordi è la seguente:

- accordi basati sul diritto reciproco delle parti contraenti di praticare la pesca nelle rispettive zone di pesca in modo da realizzare uno sfruttamento in comune delle risorse ittiche (caso degli accordi tra la Comunità ed i Paesi scandinavi);
- accordi secondo i quali la Comunità concede alla controparte delle compensazioni finanziarie in cambio dell'accesso alle risorse di pesca in favore di battelli da pesca comunitari (caso degli accordi con i Paesi del Centro Africa);
- accordi in cui, in aggiunta ai tradizionali meccanismi di autorizzazioni alla pesca in favore di battelli comunitari dietro pagamento di compensazioni finanziarie, si prevedono forme di partenariato commerciale volto a incrementare lo sviluppo della pesca dei Paesi contraenti (caso dell' accordo stipulato dalla Comunità con il Marocco il 13

IL REGIME DEI DIRITTI TRADIZIONALI DI PESCA NELLE ACQUE DELL'ISOLA CROATA DI PELAGOSA (PALAGRUCA)

Il Trattato di Pace tra l'Italia e le Potenze Alleate firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, nel prevedere all'art. 11 la cessione all'ex Jugoslavia della piena sovranità sull'isola di Pelagosa e sulle isolette adiacenti stabilisce che «l'Isola di Pelagosa rimarrà smilitarizzata» (v.). Demilitarizzazione (Mediterraneo)) e che «i pescatori italiani godranno nelle acque adiacenti degli stessi diritti di cui godevano i pescatori iugoslavi prima del 1941».

Benché non vi sia documentazione ufficiale che attesti, dal dopoguerra sino a oggi, l'applicazione in favore dei pescatori italiani di tale clausola impositiva di un vero e proprio vincolo reale, se ne fa cenno tenuto conto che gli interessi di pesca italiani nelle acque circostanti l'isola di Pelagosa risultano tuttora attestati da una notevole e assidua frequentazione di battelli di bandiera italiana. Al riguardo va ricordato che:

- i diritti di cui godevano i pescatori iugoslavi prima del 1941 erano quelli stabiliti dagli Accordi di Brioni del 14 settembre 1921 e di Nettuno del 20 luglio 1925 tra l'Italia e lo Stato Serbo-croato-sloveno che autorizzavano la pesca nelle acque dell'Isola di un numero prefissato di barche (non più di 40) di stanza nell'Isola iugoslava di Lissa con determinate attrezzature e durante specifici periodi;
- è da ritenersi, non essendovi alcuna diversa evidenza, che i pescatori italiani siano succeduti nella titolarità di tali diritti alle stesse condizioni ;
- non risulta che la Croazia, quale Stato successore della ex Jugoslavia, abbia manifestato volontà contraria all'applicazione della suindicata clausola.

novembre 1995). Le attività di pesca degli Stati comunitari sono attualmente disciplinate dal Regolamento CEE n. 2731 del 20 dicembre 2002 che disciplina i principali settori della politica comunitaria della pesca, e cioè: a) la gestione e conservazione delle risorse; b) l'adeguamento delle infrastrutture ai vincoli imposti dalla scarsità delle risorse; c) l'organizzazione comune del mercato del pesce; d) l'esecuzione di controlli secondo i criteri indicati più avanti. La Commissione, al fine di rafforzare la gestione e il controllo delle attività di pesca, ha proposto inoltre, nel corso della Conferenza ministeriale di Venezia del 2003, l'istituzione nel Mediterraneo, in modo coordinato e mediante una cooperazione multilaterale, di zone di protezione della pesca (v. Pesca Mediterraneo).

Misure di controllo e sorveglianza

Il Regolamento CEE 2731/2001 ha confermato la valenza, come testo base in materia, del precedente Regolamento 2847/1993 che è così strutturato:

- competenza piena delle Autorità nazionali nell'esercitare la sorveglianza sulla pesca nei confronti dei battelli di bandiera (o, a certe condizioni, verso quelli di altri Stati membri) e nell'applicare sanzioni punitive previo esercizio di poteri di polizia giudiziaria;
- competenza sussidiaria della CEE (controllo sul controllo) a mezzo di propri ispettori che, a tal fine, possono effettuare missioni senza preavviso;
- designazione da parte dei singoli Stati del servizio d'ispezione incaricato di eseguire controllo e sorveglianza sulle attività di pesca dei nazionali, sia in *acque comunitarie* che in acque internazionali;
- installazione su determinate categorie di pescherecci di un sistema di localizzazione continua e di rilevatori automatici di posizione (così dette *blue boxes*);
- sottoposizione dei pescherecci a misure di controllo sulla quantità delle catture (oltre che sulla regolarità della pesca dal punto di vista di tempi, mezzi e luoghi consentiti registrati su un apposito giornale di bordo in contraddittorio con dichiarazioni di sbarco o di trasbordo in mare (su pescherecci di altri Paesi) del pescato;
- finanziamento, da parte della CEE, agli Stati membri come aiuto per acquisire mezzi di sorveglianza (navi, aeromobili, ausili informatici come le *blue boxes*).

Lo stesso Regolamento CEE n. 2731/2002 ha inoltre stabilito la creazione di «Centri di Controllo Pesca» con il compito di vigilare sulle posizioni dei pescherecci all'interno delle acque comunitarie. In aggiunta la Commissione Europea ha istituito l'Agenzia Comunitaria di Controllo della Pesca con compiti di coordinamento nonché di esecuzione, mediante mezzi navali messi a disposizione da parte degli Stati membri, di attività internazionali di controllo e sorveglianza.

Normativa comunitaria su modalità ispezione pescherecci

Disposizioni in merito sono contenute nel Regolamento CEE 382/1987 che, tra l'altro, stabilisce che le navi usate da ogni singolo Stato per l'ispezione debbano inalberare una fiamma di colore blu e giallo; quanto al tipo di nave incaricata di tale servizio non esistono preclusioni da parte della Comunità, nel senso che ogni Paese è libero, in relazione alla legislazione interna, di designare propri elementi organizzativi, quali la Marina, la Guardia Costiera o l'Amministrazione delle Dogane. Circa l'impiego di unità delle Marine nel servizio di vigilanza della CEE va notato che il Regolamento CEE 2847/1993 ne tiene implicitamente conto laddove stabilisce all'art. 29, n. 2 lett. c., che gli Stati membri, qualora i servizi nazionali competenti debbano assolvere altri compiti prioritari, relativi in particolare alla difesa o alla sicurezza in mare, possono rinviare le operazioni di ispezione alle quali i rappresentanti CEE intendono assistere.).

Vedi anche:

Unione Europea;

Zona Economica Esclusiva (Mediterraneo).

PESCA (Mediterraneo)

L'esigenza di realizzare la cooperazione in materia di pesca (che per un mare chiuso come il Mar Mediterraneo (v.) è un bisogno vitale) ha trovato riconoscimento in passato nella costituzione del Consiglio Generale della Pesca per il Mediterraneo (GFCM) avvenuta il 24 settembre 1949 sotto l'egida della FAO. Questo Organismo, composto da tutti i Paesi rivieraschi del Mediterraneo e, per ciò che concerne il Mar Nero (v.), da Bulgaria, Romania e Turchia, ha competenza consultiva.

Nel corso nella Conferenza ministeriale di Venezia del 25 novembre 2003 si è consolidata la *policy* dell'Unione Europea in favore della creazione delle zone di protezione della pesca come mezzo per contrastare il proliferare della pesca illegale praticata in molti casi da pescherecci di Paesi asiatici. In questa sede è stata emanata la «Dichiarazione sullo sviluppo sostenibile della pesca in Mediterraneo» che richiama il ruolo del Consiglio Generale della Pesca per il Mediterraneo nella conservazione e gestione razionale delle risorse marine viventi e invita gli Stati Mediterranei a prendere in considerazione la possibilità di dichiarare proprie zone di protezione della pesca.

Per effetto di ciò il quadro d'insieme delle zone di pesca del Mediterraneo, che in precedenza era alquanto frammentario, ha assunto una fisionomia nettamente orientata verso l'istituzione di zone in cui è previsto l'esercizio di diritti funzionali rientranti nel *genus* delle zone economiche esclusive (v.). Cadute le remore che in passato avevano bloccato l'istituzione di zone economiche esclusive nel Mediterraneo per mantenere inalterato lo *status quo* degli spazi di alto mare (v.), si è così venuta a creare una nuova situazione che può riassumersi nel modo sottoindicato.

Zone riservate di pesca

Tutti gli Stati che si affacciano sul Mediterraneo (a cominciare dall'Italia che lo ha fatto con DM del 29 novembre 1984) riservano ai nazionali la pesca all'interno della fascia delle 12 mg delle acque territoriali. Benché la normativa comunitaria preveda il principio di non discriminazione nei confronti di tutti i battelli da pesca battenti bandiera degli Stati membri, di fatto la pesca nelle acque territoriali dei singoli Stati della Comunità è ancora riservata ai soli pescatori nazionali (questo regime, secondo il Regolamento CEE 3760/1992, sarebbe dovuto terminare nel 2002). Al di là delle acque territoriali Malta aveva istituito con legge 7 dicembre 1971 una zona di pesca riservata estesa sino alla distanza di 25 miglia dalle linee di base (v.). L'iniziativa era stata contestata dall'Italia. Il confine della zona maltese, nel tratto di mare tra Malta e la Sicilia, si spingerebbe infatti un miglio al di là della mediana tra le rispettive linee di base. Con legge del 26 luglio 2005 Malta ha modificato tale normativa delegando il Governo a stabilire ex novo i limiti della propria zona di pesca e di giurisdizione marittima.

Anche l'Algeria con il decreto legislativo n. 94-13 del 28 maggio 1994 ha istituito una zona riservata di pesca estesa, oltre il limite delle acque territoriali, per 20 miglia (ad ovest di Ras Tenes) e 40 miglia (a est dello stesso capo).

Zone di ripopolamento ittico in alto mare

«Mammellone»

La «Zona di pesca a Sud-Ovest di Lampedusa» che in conseguenza della sua forma è detta «Mammellone», rientrava nella tipologia delle zone marine in cui lo Stato adiacente può adottare misure di conservazione delle risorse biologiche secondo l'art. 6 della III Convenzione di Ginevra del Diritto del Mare del 1958. Essa è delimitata da «una linea che, partendo dal punto di arrivo della linea delle 12 miglia. delle acque territoriali tunisine, si ricollega sul parallelo di Ras Kapoudia, con l'isobata dei 50 m e segue tale isobata fino al punto d'incontro con la linea che parte da Ras Agadir in direzione Nord-Est ZV = 45».

L'ordinamento italiano (Decreto Ministeriale del 25 settembre 1979) considera tale zona una porzione di *alto mare* che è «tradizionalmente riconosciuta come zona di ripopolamento e in cui è vietata la pesca ai cittadini italiani e alle navi battenti bandiera italiana» al fine di assicurare la tutela delle risorse biologiche.

In contrasto con questo provvedimento dell'Italia, la Tunisia continua ancora oggi a considerare il «Mammellone» come zona riservata di pesca ai soli battelli nazionali, delimitandolo con modalità identiche, sia nella sostanza che nella formulazione letterale, a quelle adottate dal nostro Paese nel su citato DM 25 settembre 1979. Il primo atto della pretesa tunisina è rappresentato dal Decreto del Bey di Tunisi del 26 luglio 1951 il cui contenuto è successivamente stato ripetuto in altri provvedimenti. La Tunisia pretende di vantare titoli di epoca precedente come la Circolare del 31 Dicembre del 1904 con la quale il Direttore Generale del Lavoro Pubblico della Reggenza francese aveva istituito una zona di sorveglianza al largo dell'Isola di Kerkennah, sulla batimetrica dei 50 m, ai fini della pesca delle spugne. In effetti, queste istruzioni come altri provvedimenti emanati nello stesso periodo, secondo quanto affermato dalla Corte Internazionale di Giustizia nella sentenza del 1982 sul caso Tunisia-Libia, «were in any event unilateral acts, internal legislative measures (concerning) an area of surveillance in the context of specific fishery regulations» (Cfr. Plateau Continental, Arret, CIJ Recueil 1982 n. 90 p. 54). La validità di queste disposizioni era stata comunque contestata dall'Italia nel 1911, al tempo dell'occupazione della Tripolitania), in occasione della cattura da parte delle autorità tunisine dei pescherecci *Torino* e *Unione* che si dedicavano alla raccolta delle spugne, con l'affermazione che i diritti della Tunisia al di là delle proprie acque territoriali si basano su «decreti, ordinanze, ecc., atti unilaterali d'amministrazione interna obbligatori solo per la parte che li ha emessi, e che

non possono di per sé, per riconoscimento tacito, costituire un rapporto giuridico d'obbligazione internazionale».

Il differente modo di qualificare giuridicamente la zona è alla base del contenzioso che oppone la Tunisia all'Italia da quando, nel 1979, allo scadere dell'ultimo accordo bilaterale di pesca, non reiterato in conseguenza del passaggio alla Comunità Europea della competenza a stipulare accordi nel settore con i Paesi terzi, è venuto a cadere il regime preferenziale di pesca in acque territoriali tunisine (il «Mammellone» ne era invece escluso) previsto in favore dei battelli italiani, dietro pagamento di cospicue contropartite finanziarie da parte del nostro Governo.

La posizione italiana verso l'iniziativa tunisina non può considerarsi, per il vero, completamente sfavorevole. Nell'ambito della premessa al su citato Decreto Ministeriale del 25 settembre 1979 (laddove si dichiara che l'area «è tradizionalmente riconosciuta come zona di ripopolamento ittico») si afferma che l'iniziativa è motivata dall'esigenza di mantenere rapporti di buon vicinato con i Paesi confinanti.

Nulla autorizza a ritenere, invece, che il nostro Paese abbia accettato *in toto*, con il predetto Decreto, la pretesa tunisina di esercitare diritti esclusivi di pesca su tutta l'area. Né può attribuirsi alcun valore al fatto che l'Italia ha riconosciuto il «Mammellone» come zona riservata di pesca tunisina nell'ambito degli accordi di pesca del 1963, del 1971 e del 1976. Tale riconoscimento non aveva infatti un valore assoluto ma era piuttosto un atto, limitato e provvisorio di natura sinallagmatica, inscindibilmente legato alle concessioni di pesca in acque territoriali tunisine attribuite ai battelli italiani.

Il problema del contenzioso di pesca italo-tunisino è acuito dal fatto che la Tunisia pretende di assoggettare alla propria giurisdizione, mediante sequestro in mare, i battelli italiani sorpresi a pescare nella zona. Per contrastare questa tendenza e riaffermare il diritto dell'Italia a controllare autonomamente il rispetto da parte dei battelli nazionali del divieto di pesca disposto dal DM 25 settembre 1979 (applicando il regime sanzionatorio previsto dall'art. 15 lett. a. della L. 14 luglio 1965, n.963 sulla pesca, così come modificata dalla L. 25 agosto 1988, n.381) viene svolto dalle unità della Marina Militare un servizio di vigilanza pesca.

Tale attività (iniziata nel 1957 e da allora mai interrotta) si inquadra nell'ambito delle funzioni di polizia marittima (v.) spettanti alle navi da guerra (v.) in acque internazionali e trova specifico fondamento giuridico nell'art. 2, lett. c. della L. 31 dicembre 1989, n. 979 sulla difesa del mare che riserva alla Marina Militare la vigilanza sulle attività economiche sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree situate al di là delle acque territoriali italiane.

Per prevenire il verificarsi di incidenti tra le rispettive unità impegnate al di là delle acque territoriali in compiti di sorveglianza e protezione di diritti e interessi nazionali (identificabili in massima parte negli interessi di pesca e nella protezione dei propri



Le zone di pesca del Mediterraneo. La Croazia pretende di considerare il confine della piattaforma continentale come limite della propria zona di protezione pesca (per gentile concessione del prof. G.P. Francalanci).

cittadini da illegittimi atti di violenza in mare) la Marina Militare italiana e la Marina Militare tunisina hanno stipulato una Intesa tecnica riguardante misure pratiche destinate ad evitare gli incidenti in mare ed a facilitare la cooperazione operativa, firmato a Roma il 10 novembre 1998 (v. Prevenzione delle attività pericolose in mare). Con questo Accordo, inquadrabile nel genus delle iniziative tendenti a rafforzare la confidenza reciproca (misure CSBM), le due Marine si sono, tra l'altro, impegnate a favorire la comunicazione, mediante un apposito codice di segnali speciali, di informazioni e intenzioni tra le rispettive unità impegnate in compiti di pattugliamento.

Il regime di zona riservata di pesca del «Mammellone» è stato fatto salvo dalla Tunisia al momento di programmare, con la legge n. 60 del 27 luglio 2005, l'istituzione della propria ZEE (v. Zona Economica Esclusiva (Mediterraneo). Qualora Italia e Tunisia, animate da spirito di cooperazione decidessero di «internazionalizzare» l'attuale situazione unilaterale del «Mammellone» proibendo la pesca *erga omnes* (e quindi anche agli stessi Tunisini oltre che agli Italiani), potrebbero includere la zona nella SPA-MI List, «List of specially protected areas of Mediterranean interest» (v. area marina specialmente protetta).

Zone comuni di pesca

Italia e Francia, nell'ambito della Convenzione di Parigi del 28 novembre 1986 per la delimitazione della frontiera marittima nell'area delle Bocche di Bonifacio (v.), hanno istituito una zona comune di pesca (posta ad Ovest delle Bocche, all'interno delle acque territoriali dei due Paesi) in cui è consentita l'attività dei battelli italiani e francesi che esercitano tradizionalmente la pesca in loco.

Di analogo tipo era la zona di pesca nel Golfo di Trieste, istituita con l'Accordo italo-iugoslavo di Roma del 18 febbraio 1983. Nella zona, posta a cavallo delle acque territoriali dei due Paesi e delimitata da un quadrilatero, era consentita la pesca di un limitato numero di battelli di pescatori residenti nei comuni del Friuli-Venezia Giulia e della Slovenia. Croazia e Slovenia, pur non avendo dichiarato di essere subentrati alla ex Jugoslavia in questo accordo, in diverso modo sono interessati ad affermare la titolarità di propri diritti. La posizione dei due Paesi è da mettersi in relazione con la disputa sull'estensione delle rispettive acque territoriali nel Golfo di Pirano (v.)

Zone di protezione della pesca

Spagna

Con Decreto Reale del 1° agosto 1997 la Spagna ha istituito una *zona di protezione della pesca nel Mar Mediterraneo*. Il provvedimento si propone di preservare le caratteristiche della specie del *tonno rosso* che ha nel Mediterraneo una delle poche zone di riproduzione al mondo. A questo fine stabilisce l'applicabilità, al di là delle acque territoriali spagnole, delle misure comunitarie di conservazione e controllo nei confronti dei battelli dei Paesi membri dell'Unione Europea. Ciò in quanto il regime della ZEE spagnola, dichiarata con legge 15/1978 del 20 febbraio 1978, è applicabile all'Oceano Atlantico ma non al Mediterraneo. Il limite della zona è definito da una linea che «partendo da Punta Negra-Capo de Gata (36°43'35" N-002°09'35" O), va in direzione 181°(S 001 W) fino al punto 35°54'5" N-002°12'0" O, distante 49 miglia dal predetto punto di partenza, continuando verso est sino alla linea di equidistanza con i Paesi rivieraschi, tracciata secondo il Diritto Internazionale, e sino la frontiera marittima con la Francia. La Spagna, nella stessa zona, reclama diritti sovrani ai fini della conservazione delle risorse marine viventi, nonché della gestione e controllo della pesca, fatta salva la competenza esclusiva in materia dell'Unione Europea.

L'iniziativa è stata contestata sia dall'Italia che dalla Francia in relazione al suo carattere unilaterale (nessun coordinamento era stato condotto in ambito comunitario). I punti di divergenza tra Italia e Spagna risultano essere stati composti per mezzo di una *intesa provvisoria* con cui il nostro Paese: a) ha preso atto a titolo provvisorio dell'andamento della linea di delimitazione nel tratto antistante la Sardegna (non coincidente,

secondo le precisazioni fornite da parte spagnola, con la delimitazione della piattaforma continentale (v.) stabilita dall'Accordo del 19 febbraio 1974); b) si è riservato di riesaminare l'andamento di detta linea nel momento in cui decidesse di istituire, ad Ovest della Sardegna, una analoga zona soggetta alla sua giurisdizione funzionale.

Croazia

Il Codice Marittimo della Croazia emanato in data 27 gennaio 1994, prevedeva già, all'art. 1042, che «Il Parlamento della Repubblica di Croazia deciderà sulla dichiarazione della ZEE». E il Parlamento croato, anticipando gli orientamenti emersi nell'ambito della Conferenza ministeriale della pesca di Venezia del 2003, il 3 ottobre 2003 ha decretato l'istituzione di una zona di pesca protetta nell'Adriatico. L'iniziativa, riguardante anche la protezione ecologica (v. Protezione dell'ambiente marino), è basata sulla tesi che, in Adriatico,

si verifica «un uso smisurato delle ricchezze marittime viventi a causa dell'impossibilità di applicare misure di pianificazione, limitazione e monitoraggio. L'oggetto è costituito dal «contenuto della zona economica esclusiva che si riferisce ai diritti sovrani di ricerca e sfruttamento, protezione e gestione dei beni naturali viventi oltre i confini esterni del mare territoriale «Pur essendo in sé legittimo, quale esercizio parziale dei diritti funzionali rientranti nella disciplina della ZEE, il provvedimento croato ha il torto di aver stabilito unilateralmente il limite esterno della nuova zona. Senza alcuna consultazione con l'Italia la frontiera marittima della zona croata è stata fissata a titolo provvisorio, in attesa «della stipula degli accordi internazionali di delimitazione», sino al limite della piattaforma continentale stabilito dall'Accordo italo-iugoslavo del 1968



La zona di pesca a sud-ovest di Lampedusa (Mammellone). Si noti come la carta (ex 1121 dell'IIM) riporti due differenti linee batimetriche dei 50m.

(v. Piattaforma continentale (Mediterraneo)). Questo è stato fatto anche se non vi è alcuna norma internazionale che preveda l'automatica estensione del confine della piattaforma continentale alla sovrastante colonna d'acqua e senza tener conto della possibilità di stipulare con l'Italia quanto meno un accordo provvisorio di delimitazione in applicazione di UNCLOS 74, 3. Di fronte alle riserve espresse dal nostro Paese nell'ambito dell'Unione Europea, la Croazia ha infine emanato una moratoria con cui ha sospeso l'applicazione del proprio provvedimento nei confronti dei battelli comunitari, italiani compresi, sino alla stipula di un accordo di pesca in favore dell'Unione.

Libia

La Libia aveva in passato avanzato pretese di pesca riservata in alto mare. Con la Nota verbale del settembre 1974 aveva infatti stabilito unilateralmente che «la zona marittima prospiciente le acque libiche con fondali inferiori ai 200 m e comunque entro la fascia di 20 mg dalla costa libica, deve essere considerata zona di pesca riservata ai pescherecci libici». Tale pretesa è stata di recente modificata e ampliata. Con decreto 37/2005 del 24 febbraio 2005 la Libia ha difatti proclamato una zona di protezione dalla pesca che si estende per 62 miglia. a partire dal limite esterno delle acque territoriali e in cui viene esercitata giurisdizione volta a vietare, a meno di autorizzazione delle competenti autorità, qualsiasi attività di pesca. Annessa al decreto è la «Declaration of a Libyan Fisheries Protection Zone in the Mediterranean» con cui si indicano, come base legale dell'iniziativa, il Protocollo di Barcellona del 1995 concernente le aree del Mediterraneo specialmente protette (v. protezione dell'ambiente marino), l'Accordo FAO del 1993 sul rispetto, da parte dei pescherecci in alto mare, delle misure di conservazione e gestione, del Codice di condotta FAO del 1995 sulla pesca responsabile, la Dichiarazione della Conferenza ministeriale di Venezia del 25 novembre 2003 sullo sviluppo sostenibile della pesca in Mediterraneo e la Dichiarazione del 1997 con cui i Paesi arabi membri del CGPM si impegnavano a coordinare le loro iniziative in materia di ZEE. Con successivi decreti n. 104/2005 e 105/2005 del 20 giugno 2005 la Libia ha poi definito le linee di base delle proprie acque territoriali confermando la linea di chiusura del Golfo della Sirte (v. Baie storiche (Mediterraneo) e, per conseguenza, i limiti esterni della zona di pesca risultanti da tali provvedimenti. Questi limiti non si estendono (tranne un tratto circoscritto antistante l'isola greca di Gavdos) oltre la mediana con gli Stati frontisti.

Slovenia

Con decreto del 5 gennaio 2006 la Slovenia, benché priva di accesso diretto alle acque internazionali, ha istituito proprie zone di protezione della pesca nelle seguenti aree: «zona A» coincidente con le acque interne dell'intera Baia di Pirano (v.); «zona

B» comprendente le acque territoriali adiacenti le frontiere marittime di Italia e Croazia delimitate dal confine di Osimo fino al punto T5 (v. Acque territoriali - Mediterraneo); «zona C», in acque internazionali, di identica estensione della zona ecologica protetta (v. Protezione dell'ambiente marino - Mediterraneo). L'iniziativa slovena ha carattere temporaneo, in attesa di pervenire a una soluzione concordata con la Croazia.

Vedi anche: Palestina.

PESCHERIE SEDENTARIE

Con il termine di pescherie sedentarie (*sedentary fishery*) si intendono gli «organismi che, allo stato adulto, sono immobili sul fondo o sotto il fondo, oppure sono incapaci di spostarsi se non restando in continuo contatto fisico con il fondo marino o con il suo sottosuolo» (Ginevra, IV, 2,4; UNCLOS 77, 4).

Il regime di sfruttamento di tali specie è quello stabilito per le risorse naturali della piattaforma continentale (v.): lo Stato costiero esercita pertanto su di esse diritti sovrani di sfruttamento. Sono esempi incontestabili di specie marine sedentarie il corallo, le ostriche, i mitili, le spugne (la Tunisia ha per prima affermato nell'Ottocento il diritto esclusivo di sfruttamento dei banchi di spugne nei Golfi di Gabes e di Tunisi (v. Baie storiche (Mediterraneo) al di là delle proprie acque territoriali). Non esiste, per converso, unanimità di pareri circa la possibilità di comprendere tra tali specie i crostacei e in particolare le aragoste in relazione al fatto che esse, nei loro spostamenti, non mantengono un contatto continuo con il fondo (come le «stelle di mare») ma, se disturbate, nuotano all'indietro e compiono balzi. Ciò ha determinato contenziosi internazionali quali la così detta «guerra delle aragoste» del 1962 tra Francia e Brasile.

PIATTAFORMA CONTINENTALE

Il termine indica il fondo e il sottofondo delle zone marine costiere che si estendono, al di fuori delle acque territoriali (v.), sino all'isobata dei 200 metri o, al di là di questo limite, sino al punto in cui, in relazione allo sviluppo della tecnologia estrattiva, è possibile lo sfruttamento di zone situate a profondità maggiori (Ginevra, IV, 1).

Il punto di partenza per l'affermazione della relativa nozione è rappresentato dalla Dichiarazione del 28 settembre 1945 con cui il presidente degli Stati Uniti del tempo, Truman, premesso il principio che la piattaforma continentale poteva considerarsi come il prolungamento in mare della terraferma, affermò che le risorse naturali del fondo e del sottofondo marino sottostanti l'alto mare (v.) ma adiacente alle coste dovevano ritenersi «come appartenenti agli Stati Uniti e soggetti alla loro giurisdizione e controllo».

La Dichiarazione precisava, altresì, che il «carattere di alto mare delle acque sovra-

stanti la piattaforma continentale e il conseguente diritto di libera navigazione non erano in nessun modo in discussione».

La definizione geologica di piattaforma continentale è quella di piana sommersa che degrada dolcemente, a partire dalla linea di costa, verso il largo, sino al punto in cui l'inclinazione aumenta considerevolmente, per poi sprofondare nella scarpata continentale ai piedi della quale inizia la zona di sedimenti rocciosi denominata risalita continentale, che discende gradualmente nella piana abissale fino al limite esterno del margine continentale.

Tale margine non comprende, dunque, il fondo degli abissi oceanici con le dorsali marine e il relativo sottofondo (UNCLOS, 73,3).

La nozione giuridica ha subito modifiche col tempo, in conseguenza dell'evolversi delle prassi e della giurisprudenza internazionale in materia.

Per piattaforma continentale si intende attualmente (UNCLOS 76,1) l'area sottomarina che si estende al di là delle acque territoriali, attraverso il prolungamento naturale del territorio emerso, sino al limite esterno del margine continentale, o sino alla distanza di 200 miglia dalle linee di base (v.), qualora il margine continentale non arrivi a tale distanza.

Quello delle 200 miglia è, in definitiva, considerato dalla Convenzione del 1982 come il limite minimo della piattaforma continentale.

Essa si può infatti estendere, qualora si verifichino le sopraindicate condizioni geologiche, sino al limite esterno del margine continentale definito con i seguenti criteri:

— linee distanti tra loro non più di 60 miglia e colleganti punti fissi in ciascuno dei quali lo spessore dei sedimenti rocciosi è almeno l'1 % della distanza più breve tra tali punti e il piede della scarpata continentale («formula Gardiner»);

— linee distanti tra loro non più di 60 miglia e colleganti punti fissi distanti non più di 60 miglia dal piede della scarpata continentale («formula Hedberg»). Tali punti non dovranno distare più di 350 miglia dalle linee di base del mare territoriale, né più di 100 miglia dall'isobata dei 2.500 m. Gli Stati costieri, qualora fissino i limiti della propria piattaforma continentale oltre le 200 miglia dalle linee di base, devono sottoporre alla Commissione delle NU sul limite della piattaforma continentale dati e notizie relativi alla pretesa avanzata (UNCLOS 76, 8). I limiti così stabiliti divengono definitivi e vincolanti soltanto dopo che la predetta Commissione abbia formulato raccomandazioni e gli Stati interessati le abbiano recepite. Questa procedura è stata avviata dalla Russia (2001) e dall'Australia (2004). Inoltre Francia, Gran Bretagna, Irlanda e Spagna (2006) avanzano congiuntamente, oltre le 200 miglia dalle linee di base, una pretesa su una vasta area di piattaforma («extended») nel Mar Celtico e nel Golfo di Biscaglia, i cui limiti sono stati fissati applicando i criteri di entrambe le formule indicate in precedenza. Nel caso in cui la piattaforma continentale si estenda oltre il limite minimo

delle 200 miglia, lo stato costiero è obbligato a versare all'Autorità internazionale dei fondi marini (v.) una percentuale variabile del ricavato dell'attività estrattiva, per la successiva distribuzione tra i Paesi meno sviluppati o privi delle risorse prodotte nella piattaforma continentale (UNCLOS 80).

La norma, in materia di delimitazione (v.) delle piattaforme continentali tra stati frontisti e confinanti, è quella dell'accordo, sulla base del diritto internazionale, in modo da raggiungere una «soluzione equa» (UNCLOS 83,1.).

Non è invece più ritenuto un principio valido la regola secondo cui la base della delimitazione tra Stati dovrebbe essere costituita dalla linea mediana o di equidistanza (v.) con le deroghe giustificate dalle «circostanze speciali (il termine indicava, nella prassi e nella giurisprudenza internazionale, situazioni di vario genere, quali, per esempio, la presenza di isole in prossimità delle coste dell'altro stato, la particolare configurazione concava o convessa delle coste dei due Stati e la loro lunghezza in rapporto all'estensione della piattaforma, l'esistenza di interessi economici consolidati).

I diritti sovrani di esplorazione e sfruttamento delle risorse naturali della piattaforma continentale (minerali quali i noduli polimetallici o il petrolio, risorse non viventi, o specie viventi sedentarie) appartengono allo Stato costiero *ipso facto* e *ab initio*, nel senso che la loro titolarità non è la conseguenza di un atto di proclamazione o di un possesso effettivo realizzato mediante occupazione (UNCLOS 77).

Ai Paesi terzi spetta invece il diritto di navigazione e sorvolo sulla massa d'acqua sovrastante la piattaforma continentale (UNCLOS 78).

Equalmente libera è l'attività di pesca (v.) di tutte le specie ittiche tranne quelle stanziali (v. pescherie sedentarie), a meno che non siano state proclamate in loco zone riservate di pesca o zone economiche esclusive (v.). La posa di cavi e condotte sottomarine (v.) è soggetta alle condizioni stabilite dallo Stato costiero, mentre la ricerca scientifica (v.) deve essere da questo espressamente autorizzata.

PIATTAFORMA CONTINENTALE (MEDITERRANEO)

Pochi sono ancora, rispetto a quelli che sarebbe necessario negoziare, gli accordi di delimitazione (v.) concernenti la piattaforma continentale (v.) dei Paesi rivieraschi del Mediterraneo. A fronte di quasi trenta accordi che sono ancora da stipulare, ne risultano invece già conclusi solo sette, quattro dei quali riguardano l'Italia. La situazione è in particolare la seguente:

Piattaforma continentale italiana

I principi adottati dall'Italia per la regolamentazione della ricerca ed estrazione degli idrocarburi nella propria piattaforma continentale sono contenuti nella L. 21 luglio 1967, n. 613. La normativa disciplina le condizioni per il rilascio dei permessi di ri-

cerca stabilendo, in armonia con le relative disposizioni della IV Convenzione di Ginevra del 1958, che il limite della piattaforma continentale italiana è costituito dalla isobata dei 200 m o, più oltre, da punti di maggiore profondità, qualora lo consenta la tecnica estrattiva, sino alla «linea mediana tra la costa italiana e quella degli stati che la fronteggiano», a meno che, con accordo, non venga stabilito un confine diverso.

Questi i trattati di delimitazione della piattaforma continentale finora stipulati dall'Italia con i Paesi mediterranei frontisti:

— Accordo con la Jugoslavia dell'8 gennaio 1968 (ratificato con DPR 22 maggio 1969, n. 830; in vigore dal 21 gennaio 1970): segue il criterio della mediana tra le coste dei due Paesi, attribuendo un effetto nullo o minimo, nel tracciamento della delimitazione, all'isola iugoslava di Pelagosa e agli isolotti (disabitati) di Pomo e S. Andrea; scostamenti dal principio di equidistanza sono stati attuati in favore dell'Italia, nel quadro di una compensazione di aree tra le due Parti, tenendo conto dell'effetto delle Isole di Jabuka e Galiola. La Slovenia, la Croazia ed il Montenegro sono Stati successori rispetto a questo Accordo (v. Successione tra Stati). Italia e Croazia hanno stipulato nel 2005 un'Intesa tecnica che, lasciando inalterato il contenuto dell'Accordo del 1968, per ovviare all'incertezza dei dati cartografici non univoci, ha trasformato in datum WGS 84 le coordinate dei punti da 1 a 42 della linea di delimitazione della piattaforma continentale tracciati sulle carte nautiche italiane ed ex iugoslave allegate all'Accordo del 1968.

— Accordo con la Tunisia del 28 agosto 1971 (ratificato con L. 3 giugno 1978, n. 357; in vigore dal 16 dicembre 1978): segue il criterio della mediana tra le coste continentali della Tunisia e quelle della Sicilia senza dare alcun valore, ai fini della delimitazione, alle «circostanze speciali» rappresentate dalle isole italiane di Pantelleria, Lampedusa e Linosa e all'isolotto disabitato di Lampione. La porzione di piattaforma di queste isole è limitata, rispettivamente, ad archi di cerchio di 13 e 12 miglia. di raggio e coincide quindi, tranne che per il caso di Pantelleria, con l'attuale estensione delle acque territoriali (v.). Per effetto dello stesso Trattato è stata concessa alla Tunisia un'area di quasi 30.000 chilometri quadrati, corrispondente a quella che sarebbe spettata all'Italia ove fosse stato adottata la linea mediana rispetto alle Isole Pelagie. Da notare che la soluzione prescelta comporta che il cosiddetto «Mammellone» (v. Pesca (Mediterraneo) ricade interamente all'interno della piattaforma tunisina;

— Accordo con la Spagna del 19 febbraio 1974 (ratificato con L. 3 giugno 1978, n. 348; in vigore dal 16 novembre 1978): segue il criterio della mediana tra la Sardegna e le Baleari con una linea leggermente concava che attribuisce rilievo al maggior sviluppo costiero della Sardegna rispetto all'Isola di Minorca. La delimitazione è stata oggetto di riserve da parte della Francia che considera come facente parte della propria piattaforma continentale una porzione delle aree spartite tra Italia e Spagna;

— Accordo con la Grecia del 24 maggio 1977 (ratificato con L. 23 marzo 1980, n. 290; in vigore dal 3 luglio 1980): la delimitazione tiene conto interamente delle isole Strofadi, di Zante, Cefalonia, Leucade e Corfù. Unica eccezione è l'Isola di Fano, cui è attribuito un effetto ridotto;

— Accordo con l'Albania del 18 dicembre 1992 (ratificato con legge 12 aprile 1995, n. 147 ed entrato in vigore il 26 febbraio 1999). La delimitazione è stata determinata sulla base del principio di equidistanza espresso nella linea mediana dalle coste dei due Paesi senza tener conto delle loro linee di base dritte.

Da segnalare inoltre che:

— la delimitazione si ferma al di qua dei punti tripli con Grecia e Repubblica Federale di Jugoslavia da definire successivamente con gli Stati interessati;

— viene fatto salvo il regime giuridico delle acque e dello spazio aereo (v.) sovrastanti la piattaforma continentale;

— si definiscono criteri (proporzionalità ed equo indennizzo) per lo sfruttamento di giacimenti eventualmente esistenti a cavallo della mediana;

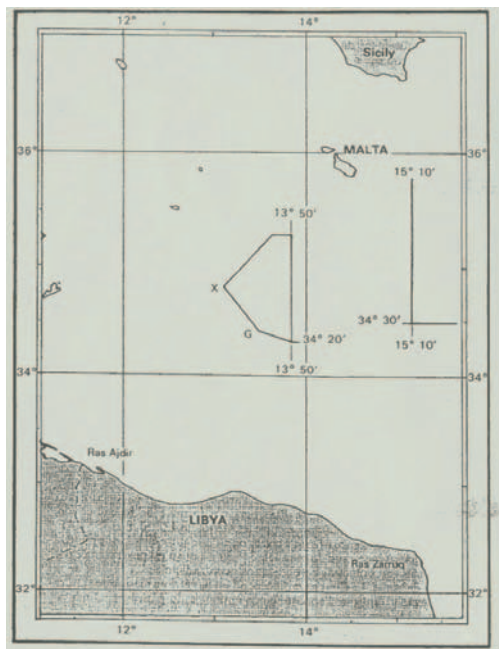
— si stabilisce l'impegno delle due Parti ad adottare tutte le misure possibili a evitare che le attività di esplorazione e sfruttamento delle rispettive zone di piattaforma possano pregiudicare l'equilibrio ecologico del mare o interferire ingiustificatamente con altri usi legittimi del mare.

In materia di piattaforma continentale italiana bisogna inoltre considerare che:

— la trattativa con la Francia si interrompe nel 1974 per la pretesa di questo Paese di pervenire ad una delimitazione non conforme agli interessi italiani e non in linea con i principi al tempo vigenti in materia di definizione della piattaforma continentale tra stati confinanti;

— esiste un *modus vivendi* con Malta, instaurato con scambio di note verbali del 29 aprile 1970, riguardante la delimitazione parziale, a carattere provvisorio, dei fondali





Le aree di interesse italiano a sud-ovest e a sud-est di Malta riconosciute dalla Corte internazionale di Giustizia nell'ambito della sentenza del 1985 sulla



Il Mar Egeo con evidenziato il limite delle 6 miglia delle acque territoriali greche e la piattaforma continentale quale rivendicata dalla Turchia a seguito della concessione di permessi di ricerca e sfruttamento petroliferi rilasciati nel 1973 - '74 (da T. Scovazzi).

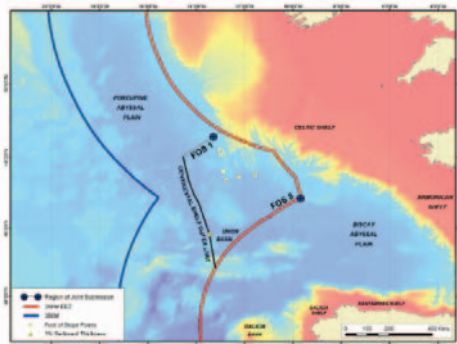
entro la batimetrica dei 200 m per mezzo della linea di equidistanza tra le coste settentrionali di Malta e le prospicienti coste della Sicilia;

— la Corte Internazionale di Giustizia ha esaminato gli interessi italiani relativi alla delimitazione della piattaforma continentale nel Mediterraneo centrale nell'ambito della controversia tra Malta e la Libia per la suddivisione della rispettiva piattaforma continentale. In particolare nell'ottobre 1983 l'Italia ha presentato alla Corte una richiesta di intervento, quale *terzo*, ai sensi dell'art. 62 dello Statuto della Corte, nell'ambito del giudizio instauratosi tra i due Paesi, per rivendicare propri interessi sia ad Ovest del meridiano 13° 50" (a Sud Est delle Isole Pelagie), sia a Est del punto 34° 30' N, 15° 10' E, ove ricade il *Banco di Medina*, oggetto di pretese italiane, libiche e maltesi. Il Banco di Medina è un bassofondo posizionato 68 miglia a sud est di Malta, in cui sembra essere stato localizzato un vasto giacimento petrolifero che è ripartito solo per una parte tra la Libia e Malta, mentre, per la

restante, risulta non delimitato sì da non pregiudicare gli interessi italiani. Nella zona di mare sovrastante il Banco di Medina, il 19 agosto 1980, la nave italiana *Saipem II* — che stava effettuando prospezioni per conto di Malta — fu abbordata da una fregata libica che intimò di cessare l'attività sostenendo che la zona apparteneva alla piattaforma continentale della Libia (vedi anche Demilitarizzazione (Mediterraneo)). Pur non avendo ammesso l'intervento dell'Italia, la Corte, con la sentenza 3 giugno 1985, nel decidere sulla controversia per la delimitazione della piattaforma continentale tra Malta e la Libia, ha tenuto conto

degli interessi dell'Italia a non vedere pregiudicate le proprie pretese sulla piattaforma inerente le aree ad Est ed a Ovest di Malta. La Corte ha infatti stabilito (para 22 della motivazione) che *i limiti entro i quali la Corte, al fine di preservare i diritti dei terzi Stati, restringerà la propria decisione nel presente caso, possono perciò essere definiti nei termini della pretesa dell'Italia che sono riportati con precisione sulla mappa per mezzo di coordinate geografiche. Durante il procedimento tenutosi a seguito della sua richiesta di intervento, l'Italia ha stabilito che essa ritiene di avere diritto su una zona geografica delimitata ad Ovest dal meridiano 15° 10' E, a Sud dal parallelo 34° 30' N, ad Est dalla linea di delimitazione concordata tra Italia e Grecia ed il suo prolungamento, ed a Nord dalle coste italiane della Calabria e della Puglia; e [ritiene di aver diritto] sopra una seconda area delimitata dalle linee che uniscono i seguenti punti: (i) il punto sud-orientale terminale della linea definita nell'Accordo tra l'Italia e la Tunisia del 20 agosto 1971; (ii) punti X e G mostrati su una carta presentata alla Corte il 25 gennaio 1984; (iii) il punto 34° 20' N e 13° 50' E; e (iv) il punto collocato sul meridiano 13° 50' E a Nord del punto precedente ed a Est del punto terminale menzionato ad (i). Queste aree sono mostrate nella carta qui inclusa. La Corte, nel rispondere alla questione posta [da Libia e Malta] nell'Accordo speciale, si limiterà all'area in cui non esistono pretese di terzi Stati, vale a dire l'area tra il meridiano 13° 50' E e 15° 10' E. La Corte nota che vi è ad Est (della stessa area) un'ulteriore area di piattaforma continentale, situata a Sud del parallelo 34° 30' N, alla quale non si estendono le pretese dell'Italia ma che è soggetta alle pretese contrastanti di Libia e Malta (...). I limiti entro i quali la Corte, al fine di preservare i diritti dei terzi, restringerà la sua decisione nel presente caso, possono perciò essere definiti nei termini della pretesa dell'Italia.*

Piattaforma continentale di altri Paesi



Limite esterno della piattaforma continentale nella baia di Biscaglia (fonte NU).

Oltre agli Accordi di cui s'è detto sono stati già conclusi in Mediterraneo i seguenti trattati di delimitazione della piattaforma:

— Francia-Monaco del 16.2.1984;

— Libia-Malta del 10.11.1986. Questo accordo, è stato concluso a seguito della sentenza della Corte Internazionale di Giustizia del 5 giugno 1985 che, ai fini della definizione della controversia: a) Non ha tenuto conto delle linee di base dritte libiche costituite dalla linea di chiusura del Golfo della Sirte (v.) né dell'isolotto disabitato maltese di Filfla; b) Ha invece considerato, nell'individuare due possibili linee di equidistanza, le relazioni tra le coste della Sicilia e della Libia, assegnando un effetto ridotto a Malta, quale Isola con uno sviluppo inferiore a quello della terraferma libica;

— Libia-Tunisia dell'8.8.1988 con cui, in applicazione della soluzione indicata dalla Corte Internazionale di Giustizia nella sentenza del 26.2.1982, si stabilisce una linea di delimitazione laterale divisa: a) in un primo segmento conforme agli esistenti titoli storici del periodo della dominazione francese ed italiana sui due Paesi; b) un secondo segmento, per parallelo, dimezzando l'effetto dell'isola tunisina di Kerkennah.

Vedi anche:

Cavi e condotte sottomarine (Mediterraneo).

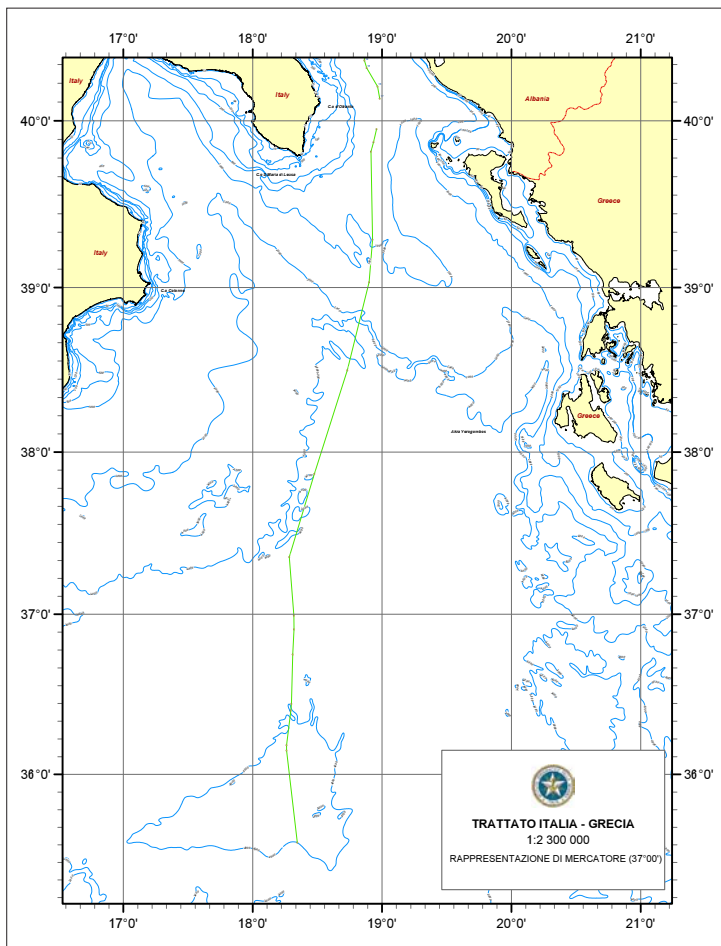
PIRATERIA

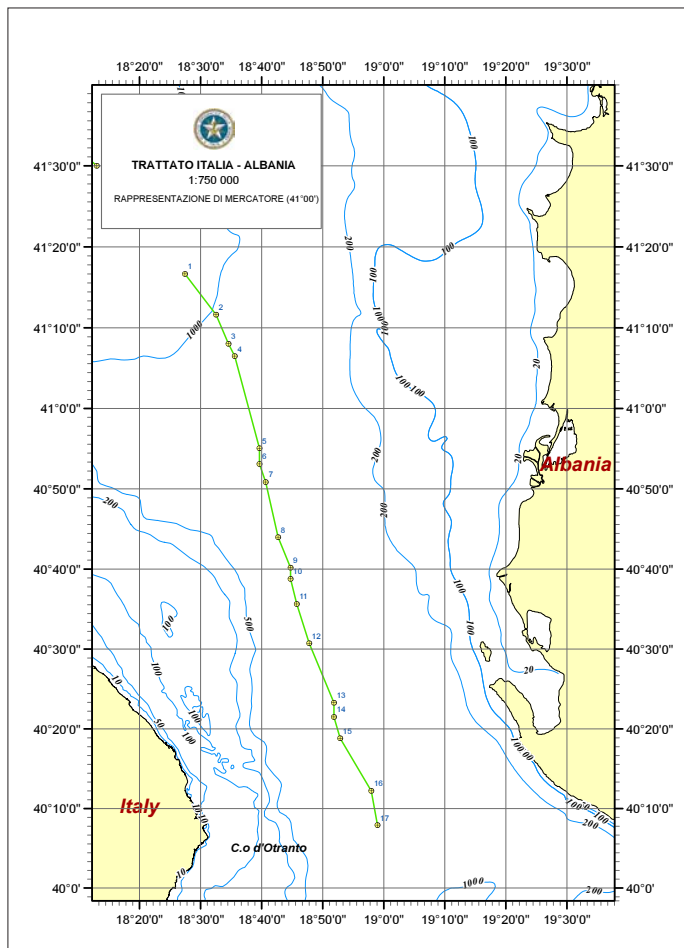
Costituiscono pirateria, secondo nozione consolidata, gli atti di depredazione o di violenza compiuti in alto mare (v.) o in zone non soggette alla giurisdizione di alcuno Stato (p.e., coste dell'Antartide) per fini privati dall'equipaggio di una nave o aereo privato ai danni di altra nave o aereo privato (Ginevra II,15; UNCLOS, 101 e 102). Il fine privato può anche essere diverso dallo scopo di depredazione (*animus furandi*). L'azione della nave pirata nei confronti di un altro mercantile sostanzia il «criterio delle due navi». Sono assimilati agli atti commessi da una nave privata quelli compiuti da una nave o aeromobile militare il cui equipaggio si sia ammutinato. Il semplice ammutinamento non seguito dall'abbordaggio di un'altra unità non rappresenta tuttavia, di per sé, una forma di pirateria. Allo stesso modo non rientrano nella relativa nozione né gli atti di violenza o depredazione posti in essere da una nave ai danni di un'altra nave per ragioni politiche diverse da finalità politiche, né quelli condotti da persone già presenti a bordo. A questa stregua non costituisce un atto di pirateria il dirottamento dell'*Achille Lauro*, avvenuto in acque internazionali il 7 ottobre 1985 a opera di una fazione palestinese introdottasi clandestinamente a bordo durante la sosta nel porto di Alessandria d'Egitto, non costituisce pirateria. Per ovviare alla lacuna dell'ordinamento internazionale evidenziata in quell'occasione l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha promosso la redazione della Convenzione sul Terrorismo marittimo (v.) approvata a Roma nel 1988.

La pirateria, quale crimine di carattere internazionale (*crimen juris gentium*) di fonte

consuetudinaria, è perseguibile in alto mare da parte delle navi da guerra (v.) e dalle navi in servizio governativo (v.) di qualsiasi nazionalità. Nel caso in cui non vi sia prova certa dell'attività di pirateria ma sussistano soltanto fondati sospetti, la nave che interviene è autorizzata ad accertare l'esistenza dell'illecito avvalendosi del diritto di visita (v.). Le misure adottabili prevedono il sequestro sia della nave pirata sia della nave cattura con atti di pirateria e tenuta sotto il controllo dei pirati. I responsabili possono essere arrestati ed i loro beni sequestrati sulla base delle leggi dello Stato che interviene (Ginevra, II, 19; UNCLOS 105). Al di fuori dell'alto mare e delle

altre zone di acque internazionali come la zona economica esclusiva (v.) e la zona contigua (v.) la repressione della pirateria rientra nella giurisdizione territoriale che lo Stato costiero esercita sulla base delle proprie leggi nelle acque territoriali (v.) e nelle acque interne (v.). In relazione a ciò non è ipotizzabile l'inseguimento di una nave privata che cerchi di sottrarsi alla cattura rifugiandosi nelle acque territoriali di un altro Stato. L'ingresso della nave inseguitrice in acque territoriali straniere è infatti possibile solo con il consenso dello Stato costiero, mentre nessuna deroga sussiste all'ordinario regime del diritto d'inseguimento (v.). Altro problema è quello dell'esistenza di Stati che, per via





della propria situazione politica interna, non sono in grado di reprimere la pirateria nelle zone sottoposte alla propria sovranità. Il problema, come si dirà più avanti, riguarda per esempio la regione del Corno d'Africa.

Numerosi sono ancora i casi di pirateria. Un monitoraggio del fenomeno è condotto, oltre che dall'IMO, dall'International Maritime Bureau's (IMB) Piracy Reporting Centre, creato nel 1992 a iniziativa dell'International Transport Workers' Federation (ITWF), e ubicato in Kuala Lumpur. IMB ha tra l'altro proposto di adottare una definizione di pirateria più ampia di quella prevista dal diritto internazionale in modo da comprendervi tutti i casi di «armed robbery at sea»: la nozione ipotizzata è quella di «ogni atto di abbordag-

missione di protezione degli interessi nazionali: in questo modo è stato sventato un successivo (marzo 2006) tentativo di attacco pirata alla motonave *Ievoli*.

Per far fronte alla grave minaccia alla sicurezza della navigazione venutasi a creare lungo le coste del Corno d'Africa, a causa della situazione somala, l'Assemblea Generale delle NU ha emanato nel 2005 la Ris. A/RES/60/1 con cui ha richiesto che sia avviata un'efficace cooperazione internazionale. In questo quadro, l'IMO si è impegnata attivamente nella ricerca di soluzioni. Un primo passo è stato fatto con la Risoluzione del 23 novembre 2005 che, nel richiamare i poteri esercitabili dalle navi da guerra (v.) in caso di pirateria secondo l'UNCLOS, ha invitato tutti gli Stati ad adottare le misure più opportune per la protezione dei mercantili di bandiera, ivi compresa la diramazione di warnings al ricevimento da parte delle autorità SAR di notizia di attacchi. Sotto gli auspici dell'IMO, i Paesi della regione del Mar Rosso (v.), del Golfo di Aden e del Corno d'Africa (Djibouti, Egypt, Eritrea, Ethiopia, Jordan, Oman, Saudi Arabia, Somalia, Sudan and Yemen) hanno convenuto (2005 Sanaa Declaration) di sviluppare una policy marittima regionale per salvaguardare i traffici marittimi dalla minaccia di atti illeciti stabilendo un'organizzazione che adotti regolamentazioni e procedure dedicate alla security. Un'analoga iniziativa è stata assunta dai Paesi del Sud-Est asiatico aderenti all'ASEAN. Con uno *Statement on Cooperation against Piracy* emanato nel 2003 essi hanno concordato varie misure di cooperazione tra le quali la creazione a Singapore di un Centro per lo scambio di informazioni. È anche allo studio la stipula di un accordo regionale contro la pirateria.

Secondo il diritto italiano costituisce reato, ed è perciò perseguibile al pari della pirateria vera e propria, il fatto che una nave privata sia fornita abusivamente di armi e navighi senza essere munita dei documenti di bordo (CN 1136).

POLIZIA DELL'ALTO MARE

Nozione e presupposti giuridici

Si definisce polizia dell'alto mare o, secondo la terminologia anglosassone, *Maritime Law Enforcement (MLE)*, l'esercizio in acque internazionali (v.), da parte delle navi da guerra (v.) di poteri di imperio (*constabulary powers*) mediante inchiesta di bandiera (v.), fermo (*stop*), esercizio del diritto di visita (v.) mediante abbordaggio (*board*), visita e ispezione (*visit and search*), assunzione di controllo (*detention*), dirottamento (*diversion*).

La base legale della polizia dell'alto mare si rinviene principalmente nell'art. 110 della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 che, con riguardo al diritto di visita autorizza le navi da guerra di tutte le Nazioni a esercitare poteri autoritativi verso le navi mercantili non nazionali in caso di pirateria (v.), tratta degli schiavi (v.), navigazione senza nazionalità o con bandiera di convenienza (v. Nazionalità della nave), trasmissioni

PIATTAFORMA CONTINENTALE GRECO-TURCA

All'origine della controversia tra Grecia e Turchia sulla estensione della rispettiva piattaforma continentale v'è l'iniziativa assunta unilateralmente dalla Turchia nel 1973 di regolamentare la concessione di permessi di esplorazione mineraria su zone di fondo marino prospicienti le Isole greche di Samotracia, Lemno, Lesbo, Chio, Psarà e Antipsarà, assumendo che le stesse fossero da considerarsi prolungamento sommerso della massa continentale dell'Anatolia. Alla base del dissenso si pone la tesi turca secondo la quale lo studio geomorfologico del fondo del Mar Egeo (v.) provverebbe, l'esistenza di vasti spazi, al largo della costa turca, che costituiscono il prolungamento naturale dell'Anatolia: le isole greche situate in vicinanza della costa turca non possederebbero quindi una specifica piattaforma al di là del limite delle proprie acque territoriali, costituendo al più delle «circostanze speciali». La pretesa della Turchia è in definitiva che la propria piattaforma continentale dovrebbe essere delimitata dalla mediana tra il continente europeo e quello asiatico. Secondo la tesi della Grecia le isole hanno titolo a possedere una piattaforma al di là delle acque territoriali: la delimitazione della piattaforma continentale dell'Egeo sarebbe, da questo punto di vista, una delimitazione tra due Stati da attuarsi con la linea mediana; per conseguenza la piattaforma continentale turca dovrebbe essere limitata al ristrettissimo spazio tra le proprie isole dell'Egeo e la costa anatolica.

Il tentativo di risolvere la contesa avanti la Corte Internazionale di Giustizia non ha avuto esito per il rifiuto della Turchia di accordarsi nel deferire il caso alla giurisprudenza della Corte. La stessa Turchia ritiene infatti che la delimitazione della piattaforma continentale in un mare semichiuso come l'Egeo, essendo una questione di natura politica prim'ancora che giuridica, possa essere raggiunta soltanto attraverso accordi diretti tra le parti interessate, sulla base dell'equità. In tempi recenti, dopo anni di dispute, sono circolate voci su un possibile riavvicinamento delle due Parti che preluderebbe a una composizione di tutte le questioni marittime pendenti e, quindi, anche di quelle relative alla piattaforma continentale.

non autorizzate (v.). In aggiunta la cornice legale della polizia dell'alto mare è costituita:

- dalla Convenzione di Parigi del 1884 concernente la protezione di cavi e condotte sottomarine (v.);
- dall'art. 17 della Convenzione di Vienna del 1988 contro il traffico illecito di stupefacenti e dal Accordo di Straburgo del 1995 che ad esso dà applicazione (v. Traffico di stupefacenti in mare);
- dalla Convenzione di Roma del 1989 contro il terrorismo marittimo (v.);
- dal Protocollo di Palermo del 2000 contro il traffico illegale di migranti in mare (v.);
- dai principi della Carta delle N. che autorizzano l'adozione di misure di embargo navale (v.).

Situazione presente e passata

L'attualità della polizia dell'alto mare va ricercata nei nuovi scenari che caratte-

rizzano l'attività delle Marine, ovvero la fine della logica dei confronti militari propri della *Guerra Fredda* e l'avvio di una rinnovata fiducia nella dimensione di sicurezza collettiva. In tale contesto, a una recessione delle minacce di natura militare, ha fatto riscontro una maggiore preoccupazione per la crescita della criminalità internazionale che, proprio nei mari aperti, ha trovato un terreno fertile e via preferenziale di diffusione.

La questione è stata avvertita da tempo anche al di fuori dello stretto ambito militare; basti pensare ad un grande studioso di strategia navale come Sir James Cable (autore dei celebri «gunboat diplomacy» e «Navies in violent Peace») che sin dal 1990, nell'osservare come lo sviluppo della pirateria nell'Oceano Indiano e lungo le coste dell'Africa equatoriale avesse assunto proporzioni rilevanti, auspicava un ritorno al passato caratterizzato, soprattutto nell'Ottocento, da un'intensa ed efficace attività delle navi da guerra nella repressione del fenomeno.

Ben conscie di questo loro nuovo ruolo le Marine occidentali hanno avviato una cooperazione in questo settore in modo da pervenire a una dottrina ed una prassi addestrativa comune tale da portare al *Multilateral Maritime Law Enforcement (MMLE)*. In definitiva si tratterà di far sì che le navi da guerra ritornino a tenere in considerazione l'attività di sorveglianza sulla navigazione internazionale che, sin dai tempi delle Marine a vela, è stata una delle loro funzioni più tipiche; e che era giunta a livelli di grande sviluppo nei secoli passati, come già detto, con il riconoscimento del diritto di svolgere l'inchiesta di bandiera (*right of approach o enquete de pavillon*), contenuta per la prima volta nel trattato franco-spagnolo dei Pirenei del 1659, e con la formazione di una norma consuetudinaria in materia di repressione della pirateria e della tratta degli schiavi.

Rapporti tra Marine e Forze costiere di polizia

Il problema presenta aspetti diversi a seconda della regolamentazione interna dei singoli Stati. In termini generali l'essenza della questione sta nel postulato secondo cui le navi da guerra sono titolari di diritti e responsabilità per la vigilanza sulla legalità dei traffici marittimi in alto mare (*blue waters*) mentre il naviglio delle Forze di Guardia Costiera e di Polizia limita generalmente le sua attività nelle acque territoriali e interne (*brown and green waters*).

La Convenzione del Diritto del Mare del 1982 in effetti ha esteso (sia pur in via eccezionale) al «diritto di visita» il tradizionale potere di «diritto d'inseguimento» spettante in alto mare alle navi in servizio governativo (v.) non commerciale nel cui ambito vanno classificate parte delle unità che operano sul mare e al di fuori dell'ordinamento delle Marine da guerra. Un altro elemento da considerare da questo punto di vista, è che la nuova Convenzione del Diritto del Mare, com'è noto, ha all'art. 29 am-

piato la nozione di nave da guerra (v.) consentendo ai singoli Stati di considerare tali anche altre unità facenti parte delle Forze Armate ma non delle Marine in senso stretto. Sulla base di tali premesse appare evidente come la competenza delle singole Marine in materia di polizia dell'alto mare, secondo l'ordinamento internazionale e le rispettive leggi nazionali, non esclude il concorso delle Forze di Guardia Costiera e di Polizia per assolvere al meglio del compito di vigilare sulla legalità dei traffici marittimi internazionali.

Ordinamento italiano

La polizia marittima è *stricto jure* il termine con cui si indica il complesso delle funzioni di prevenzione e repressione devolute in mare, quale *Autorità Marittima* (CN, 16), al Corpo delle Capitanerie di Porto, per mezzo delle unità della Guardia Costiera istituita con DI 8.6.1989, nei settori della sicurezza della navigazione, della ricerca e salvataggio marittimo (v.), della protezione dell'ambiente marino (v.) e della pesca (v.), con un campo di azione che può spingersi sino all'alto mare ma che è sostanzialmente limitato alla fascia costiera delle acque interne e delle acque territoriali e, ove fossero istituite, nella zona contigua (v.) e nella Zona Economica Esclusiva (v.).

Non bisogna dimenticare, tra l'altro, che proprio nelle acque interne e nelle acque territoriali compete all'Autorità marittima il controllo sul rispetto da parte delle navi (mercantili e da guerra) straniere delle condizioni che legittimano l'esercizio del transito inoffensivo (v.) e del soggiorno nelle acque di giurisdizione italiana (v. Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane). Funzioni in questo campo sono svolte, in Italia, anche dal Corpo della Guardia di Finanza al quale è devoluto il compito, dalla L. 23.4.1959, n. 189, di «eseguire la vigilanza in mare per fini di polizia finanziaria e concorrere ai servizi di polizia marittima, di assistenza e di segnalazione» che comporta attribuzioni primarie nei settori del contrasto del contrabbando, e del traffico illecito di stupefacenti (v.) e che può esplicarsi in alto mare, *ratione materiae* o nei casi in cui si verifichino i presupposti per l'esercizio del diritto di inseguimento (v.). Lo svolgimento in mare di questi compiti da parte del Corpo della Guardia di Finanza è regolamentato dal D. Lgs. 19 marzo 2001, n. 68 che prevede anche funzioni di ordine e sicurezza pubblica e di contrasto dei traffici illeciti.

In senso lato, per polizia marittima, si intende la funzione attribuita alle navi da guerra della Marina Militare — al pari delle corrispondenti unità degli altri Paesi — di vigilare sulle navi mercantili nazionali, in alto mare e nelle acque territoriali straniere (CN 200), mediante richiesta di informazioni, visita alle medesime o ispezioni alle carte di bordo. A tal fine ai comandanti delle Unità della Marina Militare è riconosciuta la qualifica di Ufficiali di polizia giudiziaria (CN 1235, 4.) limitatamente alle fun-

zioni esercitate, in situazioni di necessità, in acque internazionali o in acque territoriali straniere. Da tale punto di vista quella svolta dalle navi da guerra può più appropriatamente definirsi polizia dell'alto mare, anche se, a fortiori, è ipotizzabile un esercizio dei relativi poteri nelle acque territoriali e interne nell'ambito del concorso con l'Autorità marittima nello svolgimento di quel controllo più generale sulla navigazione che ivi si svolge e che riguarda prevalentemente il rispetto da parte delle navi (mercantili e da guerra) straniere delle condizioni che legittimano l'esercizio del transito inoffensivo nelle acque sottoposte alla sovranità nazionale. In tali spazi marittimi i comandanti delle unità della Marina Militare sono privi di funzioni di polizia giudiziaria e rivestono, quindi, la semplice veste di *pubblici ufficiali*.

La legislazione italiana vigente (CN 200, 201, 202) stabilisce, come su accennato, la competenza esclusiva delle *navi da guerra nazionali* (le quali non possono che appartenere alla Marina Militare) nell'attività di controllo sui mercantili nazionali in alto mare e nelle acque territoriali straniere. In aderenza a questo regime alla Marina Militare è assegnato il compito di svolgere il Servizio di Vigilanza Pesca nel Canale di Sicilia per garantire — oltre alla tutela degli interessi nazionali — l'osservanza da parte dei pescatori italiani del divieto di pesca stabilito dal DM 25 settembre 1979 nella zona di ripopolamento ittico in alto mare denominata «Mammellone» (v. Pesca (Mediterraneo)).

Da aggiungere, infine, che analoga attività di polizia dell'alto mare è quella attribuita dagli artt. 2, lett c) e 9 della L. 31.12.1982, n. 979 sulla difesa del mare alla Marina Militare. Questa normativa (che è recepita anche dall'art. 15 lett. f) del D.P.R. 556/1999 «Regolamento sui vertici») demanda alla Marina Militare la vigilanza sulle «attività marittime ed economiche, compresa quella di pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree situate al di là del limite esterno del mare territoriale» (è da presumersi che il legislatore intendesse riferirsi, con questa terminologia ad una istituenda ZEE italiana (v. Zona Economica Esclusiva-Mediterraneo)).

PRESENZA COSTRUTTIVA

Vedi: Diritto d'inseguimento.

PREVENZIONE DELLE ATTIVITÀ PERICOLOSE IN MARE

La materia rientra nell'ambito più vasto della sicurezza della navigazione e in particolare di quello specifico settore disciplinato dal «Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare» allegato alla Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 (nota come «72 COLREGS»). Queste regole si applicano in alto mare (v.), nella zona economica esclusiva (v.), nella zona contigua (v.) e anche, a meno che lo stato costiero abbia stabilito norme differenti, nelle acque territoriali (v.) e nelle acque interne (v.). Il

Regolamento si applica «a tutte le navi» e quindi anche alle navi da guerra (v.). Peraltro questa applicabilità alle navi da guerra, pur in assenza di norme positive, è da intendersi limitata alla *normale* navigazione delle stesse navi (per trasferimento o esercitazione); diverso è infatti il contesto operativo e giuridico in cui viene svolta l'attività di Maritime Law Enforcement (MLE) (v. Polizia dell'alto mare), condotta *jure imperii* in accordo con le pertinenti norme nazionali ed internazionali sia nel corso di operazioni di interdizione marittima (v.), sia nell'ambito dell'esercizio del diritto di visita (v.) o del diritto d'inseguimento (v.). Il Regolamento prevede infatti particolari regole (artt. 6, 7 e 8) concernenti la velocità di sicurezza, il pericolo di collisione e la manovra anticollisione che, ove osservate *alla lettera* dalle navi da guerra, determinerebbero di fatto l'impossibilità di condurre a termine le attività di questo tipo. Resta comunque fermo, ovviamente, che i principi regolatori delle stesse attività di MLE sono quelli fondamentali della perizia marinaresca, della necessità, proporzionalità e, più in generale, di rispetto della vita umana la cui applicazione configura un'osservanza sostanziale, più che formale, delle 72 Colregs. In proposito va peraltro considerato che le navi da guerra — ma il discorso vale anche per quelle in servizio governativo (v.) — sono diverse da quelle mercantili perché possiedono caratteristiche costruttive, in termini di velocità e capacità di manovra, che consente loro, in virtù dell'addestramento, di operare in sicurezza in spazi ristretti ed a distanze ravvicinate.

Lo specifico settore dei pericoli connessi alla sorveglianza reciproca tra flotte militari in zone marittime ravvicinate, al di fuori delle acque territoriali o interne, costituisce oggetto di specifici accordi stipulati dall'ex Unione Sovietica (V. Successione tra Stati) con gli Stati Uniti (è l'Accordo di Mosca del 25 marzo 1972 noto come «INC-SEA»), la Gran Bretagna, la Francia, la Germania, la Spagna. Anche l'Italia ha concluso a Roma, il 30 novembre 1990, un accordo di questo tipo. Lo scenario di riferimento è quello del periodo della *guerra fredda*, quando le Flotte dei Paesi Nato e del Patto di Varsavia usavano «tallonarsi» a vicenda controllando da vicino lo svolgimento delle operazioni navali della parte avversa e ostacolando a volte, con manovre deliberate di *harassment*, sì da creare effettivo pericolo per la navigazione.

Un particolare accordo rientrante nell'ambito di questo *genus* (peraltro ascrivibile anche alla categoria delle «misure di confidenza reciproca» (CSBM)) è l'*Intesa tecnica tra la Marina Militare Italiana e la Marina Militare Tunisina (Armée de Mer Tunisienne)* (riguardante misure pratiche destinate ad evitare gli incidenti in mare ed a facilitare la cooperazione operativa, firmato a Roma il 10 novembre 1998, riportato in Annesso E. Con esso le due Marine si impegnano a far sì che le rispettive unità di pattugliamento impiegate al di là delle acque territoriali in compiti di sorveglianza e protezione di diritti e interessi nazionali (identificabili in massima parte negli interessi di pesca e nella protezione dei propri cittadini da illegittimi atti di violenza in mare):

- svolgano la loro attività, ivi compreso ove possibile, l'uso delle armi, nel rispetto dei principi e delle norme del diritto internazionale;
- rispettinno, in caso di incontro, la misura di sicurezza di adottare una velocità di 10 nodi non avvicinandosi a una distanza inferiore a 500 yards e segnalando le proprie intenzioni attraverso un codice di segnali speciali *ad hoc*;
- si scambino informazioni via radio, sulla situazione in atto nell'area sorvegliata anche con riguardo ad eventuali interventi su navi battenti bandiera dell'altra parte.

In conformità con la prassi internazionale vigente le esercitazioni al di fuori delle acque territoriali, le quali possano rappresentare un pericolo per la navigazione marittima o aerea, debbono comunque essere preannunciate con avviso ai naviganti o avviso agli aeronaviganti (NOTAM) (V. Zone pericolose per la navigazione ed il sorvolo).

PRINCIPIO PRECAUZIONALE

Vedi: Pesca;
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo).

PROLIFERATION SECURITY INITIATIVE (PSI)

L'origine della «Proliferation Security Iniziative» (PSI) avviata dagli Stati Uniti nel 2003, dopo il caso del 2002 della nave cambogiana noleggiata dalla Korea del Nord trasportante missili «Scud» per lo Yemen, abbordata in acque internazionali da Spagna e Stati Uniti, è da mettersi in relazione con il pericolo che armi di distruzione di massa chimiche, batteriologiche o nucleari cadano in mano di terroristi. L'iniziativa, cui aderiscono vari Paesi tra cui Australia, Canada, Danimarca, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Singapore e Spagna, ha portato all'approvazione, il 5 settembre 2003, dello «Statement of Interdiction Principles» con cui, nel quadro della posizione espressa dalle NU che considera la proliferazione di «weapons of mass destruction» (WMD), come una minaccia alla pace ed alla sicurezza internazionale, è stato stabilito l'impegno ad adottare effettive misure per impedire il loro trasporto da/verso Stati interessati a svilupparle o ad acquisirle unitamente ai loro sistemi di lancio ed ai relativi materiali.

Tali misure, per quanto lo consenta il diritto interno dei Paesi aderenti ed i loro obblighi internazionali, dovrebbe consistere:

- nel consentire l'abbordaggio e la visita, nelle proprie acque territoriali (v.) ed in acque internazionali (v.), di mercantili di bandiera ragionevolmente sospettati di essere coinvolti nel traffico di *WMD* ovvero anche la loro cattura;
- nello stabilire che l'ingresso nelle proprie acque territoriali di mercantili stranieri coinvolti negli stessi traffici sia sottoposto alla condizione che si possa richiedere il lo-

ro fermo o la loro cattura. È inoltre previsto che eguali misure si applichino nei confronti di aeromobili in transito nello spazio aereo (v.) nazionale.

Il primo caso di applicazione della PSI si è avuto proprio in Italia. Nel settembre 2003 la nave (di bandiera Antigua e Barbuda noleggiata da armatore tedesco) *BBC China* diretta in Libia, trasportante migliaia di pezzi per centrifughe impiegate nel procedimento di arricchimento dell'uranio, ha ricevuto l'ordine dalle autorità tedesche, dopo l'uscita da Suez, di cambiare la propria rotta verso il porto di Taranto ove è entrata con il consenso delle autorità italiane che hanno poi sequestrato il carico illegalmente trasportato.

È evidente come la PSI sia espressione di linee guida di *policy* adottate dagli Stati aderenti, ma non costituisca di per sé una base giuridica giustificativa di attività di interferenza con la libertà di navigazione. Allo stato del diritto internazionale vigente la PSI, nel quadro della Convenzione del Diritto del Mare del 1982, si fonda unicamente, difatti, sul consenso dei Paesi di bandiera e non può considerarsi rientrante, in senso stretto, nell'ambito delle misure di interdizione marittima (v.). Di rilievo è tuttavia, sul piano giuridico, il fatto che la risoluzione del Consiglio di sicurezza delle NU 1540 (2004) costituisce uno specifico quadro legale per le attività di prevenzione delle WMD. La risoluzione, che è stata emanata sulla base del Capitolo VII della Carta, considera infatti la proliferazione delle WMD come una minaccia globale per la sicurezza internazionale.

Vedi. anche: Terrorismo marittimo;
 Zona di identificazione marittima.

PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO

Regime generale

Gli Stati hanno l'obbligo di proteggere e preservare l'ambiente marino (UNCLOS 192). A questo fine possono emanare norme per prevenire i vari tipi di inquinamento marino provenienti da terra, da attività svolte sui fondi marini soggetti alla giurisdizione nazionale o nell'Area internazionale dei fondi marini (v.), da immersione, dall'atmosfera, o da navi. La competenza in materia di prevenzione e repressione dell'inquinamento marino derivante da navi spetta allo Stato costiero nell'ambito delle acque territoriali (v.) o della Zona Economica Esclusiva (v.). In questo quadro può essere stabilito che il rispetto di particolari requisiti antinquinamento sia una condizione per la navigazione di navi straniere nelle acque territoriali e nella ZEE. L'inosservanza di tali condizioni legittima l'esercizio di poteri di polizia da parte dello stato costiero (UNCLOS 220) che, ove esistano prove dell'illecito commesso, può sottoporre a fermo e sequestro la nave. Nel caso in cui il rilascio della nave fermata non avvenga pronta-

mente lo Stato di bandiera può deferire (UNCLOS 292,1) la questione della revoca del fermo:

- a qualsiasi corte o tribunale designato di comune accordo con lo Stato costiero;
- in mancanza di accordo, ad una corte o un Tribunale la cui giurisdizione sia stata preventivamente accettata dallo Stato che ha proceduto al fermo (UNCLOS 287) ovvero al Tribunale internazionale per il diritto del mare (v.).

Per ciò che concerne le navi a propulsione nucleare o trasportanti materiale nucleare è appositamente previsto (UNCLOS 23) il possesso di una specifica documentazione di sicurezza nonché il rispetto di particolari misure precauzionali stabilite dalla normativa internazionale (il testo fondamentale in materia è costituito dalla Convenzione internazionale di Londra del 17.6.1960 — revisionata l'1.11.1974 — sulla salvaguardia della vita umana in mare-SOLAS).

Allo Stato costiero spettano poteri di intervento anche al di fuori delle proprie acque territoriali per evitare che da un sinistro marittimo avvenuto in alto mare (v.) possano derivare danni da inquinamento di notevoli proporzioni alle proprie coste e alle aree marine adiacenti (UNCLOS 221).

Lo Stato del porto in cui si trovi una nave che abbia causato un inquinamento in alto mare può instaurare un procedimento giudiziario nei confronti dell'unità sospetta di aver commesso il fatto (UNCLOS 218). Qualora l'inquinamento sia avvenuto in zone di mare soggette alla giurisdizione di un altro Stato è necessario che questi autorizzi l'esercizio dell'azione giudiziaria.

L'assistenza reciproca tra gli Stati per contrastare l'inquinamento marino costituisce oggetto della Convenzione di Londra del 30 novembre 1990 sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi.

Gli Stati, attraverso le competenti organizzazioni (come l'Organizzazione Marittima Internazionale (v.) possono stabilire regole e standards internazionali per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento proveniente da navi; a questo fine possono anche adottare sistemi di separazione del traffico in modo da minimizzare i pericoli di sinistri che possano causare danni all'ambiente marino (UNCLOS 221). Un altro provvedimento adottabile a questo fine, secondo UNCLOS 211, 6, è la creazione su autorizzazione dell'IMO di un'area marina particolarmente sensibile (v.)

Le navi da guerra (v.) e le navi in servizio governativo (v), essendo dotate di immunità sovrana (v.), sono del tutto esentate dall'osservanza della normativa internazionale in materia di protezione ambientale (UNCLOS 236). Nessuna limitazione riguardante la materia può dunque essere loro imposta dallo Stato costiero per condizionarne il transito nelle zone di propria giurisdizione. Lo Stato di bandiera di tali unità deve tuttavia fare in modo che sia assicurato egualmente il rispetto della normativa ambientale da parte delle stesse mediante l'adozione di appropriate misure che non ne diminuisca-

no la capacità operativa. Analoga esenzione è prevista in favore delle navi da guerra (v.) e di quelle in servizio governativo (v.) dalla Convenzione di Londra del 2 novembre 1973 (emendata con Protocollo del 1978) sulla prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL) che ha a oggetto il divieto di scaricare in mare idrocarburi. Questa convenzione è corredata da allegati riguardanti la prevenzione dell'inquinamento causato da idrocarburi (Allegato I), sostanze liquide dannose trasportate alla rinfusa (Allegato II), sostanze liquide dannose trasportate in mare in colli o in contenitori, cisterne mobili, camion — cisterna, vagoni — cisterna (Allegato III), acqua usata dalle navi (Allegato IV) e rifiuti delle navi (Allegato V).

L'attuazione nell'ordinamento italiano del regime di prevenzione stabilito dalla MARPOL è avvenuto con la L. 31 dicembre 1982, n. 979 sulla Difesa del Mare che vieta *a tutte le navi* di versare idrocarburi o altre sostanze nocive nelle acque territoriali o interne del nostro Paese. La stessa legge impone anche alle navi nazionali di non scaricare in mare tali sostanze al di fuori delle acque territoriali italiane. L'assistenza reciproca tra gli Stati per contrastare l'inquinamento marino costituisce oggetto della Convenzione di Londra del 30 novembre 1990 sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi.

Zone di protezione ecologica

Si rinvia, in materia, alla trattazione contenuta nella voce: Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo).

Regime applicabile ai conflitti armati sul mare

Il problema della protezione dell'ambiente marino nel corso dei conflitti armati sul mare (termine che ha sostituito quello di guerra navale) si è posto negli ultimi decenni in sede internazionale. La norma fondamentale in materia è contenuta nell'art. 35, n. 3 del I Protocollo del 1977 (ratificato dall'Italia e dagli altri Paesi NATO ma non dagli Stati Uniti, né dalla Francia e dalla Turchia); questa disposizione vieta l'impiego di mezzi e metodi di guerra atti a provocare danni estesi, durevoli e gravi all'ambiente naturale. Principio analogo è contenuto, anche se in forma non cogente, nella Convenzione delle NU del 10.12.1976 sul divieto di utilizzare tecniche di modifica dell'ambiente naturale per scopi militari (denominata Enmod Convention), ratificata sia dall'Italia, con legge 962/80, sia dagli altri Paesi NATO. Questa Convenzione prevede infatti l'impegno degli Stati aderenti a non utilizzare per scopi militari tecniche di modifica dell'ambiente naturale aventi effetti estesi, durevoli e gravi. Un'ulteriore affermazione dell'impegno a proteggere l'ambiente è contenuta nell'art. 24 della Dichiarazione di Rio del 1992. Sulla base delle norme suindicate può concludersi che il principio della protezione dell'ambiente non costituisce di per sé un limite allo svolgimento di operazioni militari. Esso viene in rilievo nell'ambito del più generale principio di pro-

porzionalità, nel caso in cui le attività militari possano provocare danni di notevole entità all'ambiente naturale.

L'esigenza di rispettare tali principi sembra essere stata alla base della decisione della NATO, nel 1999, durante l'operazione «Allied Forces» contro la Repubblica Federale di iugoslavia (FRY) responsabile di violazione di diritti umani in Cossovo, di non bombardare il porto montenegrino di Bar per interrompere il flusso di rifornimenti petroliferi alla stessa FRY (v. blocco navale). Riserve nei confronti di Israele sono state invece espresse per il bombardamento nel luglio 2006 della centrale elettrica di Tiro, nel corso del conflitto con il Libano, che ha causato gravi danni ambientali a seguito di un esteso sversamento di idrocarburi

Vedi anche:

Area marina particolarmente sensibile;

Area marina specialmente protetta.

PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO (MEDITERRANEO)

Cooperazione regionale

La protezione del Mare Mediterraneo (v.) dall'inquinamento (v.) è garantita dalla Convenzione di Barcellona del 16 febbraio 1976, adottata sotto l'egida del Consiglio Intergovernativo del Programma Ambientale delle NU (UNEP) e allo scopo di fornire uno strumento giuridico per l'attuazione del Piano di azione per il Mediterraneo (MAP). Tale Piano, nella II versione approvata nel 1995, prevede obiettivi non limitati alla sola lotta antinquinamento proponendosi di :

- garantire una gestione durevole delle risorse naturali, marine e terrestri;
- proteggere l'ambiente marino e le zone costiere prevenendone l'inquinamento, nonché riducendo e se possibile eliminando gli apporti di inquinanti di qualsiasi natura;
- tutelare la natura e salvaguardare e valorizzare i siti ed i paesaggi d'interesse ecologico o culturale;
- rafforzare la solidarietà tra gli Stati rivieraschi del Mediterraneo gestendo il loro patrimonio comune e le loro risorse a vantaggio delle generazioni presenti e future;
- contribuire al miglioramento della qualità della vita.

La Convenzione, cui aderiscono tutti gli Stati del Mediterraneo, contiene il quadro programmatico della materia della lotta all'inquinamento e della protezione dell'ambiente marino della regione. Essa è stata emendata durante la conferenza intergovernativa tenutasi a Barcellona il 10 giugno 1995, in relazione all'evoluzione della disciplina internazionale della protezione ambientale (prima tra tutti la Convenzione di Rio sulla diversità biologica del 1992). Le Parti contraenti si sono in particolare impegnate a promuovere programmi di sviluppo sostenibile che applichino il *principio precauzionale* secondo cui «quando esistano minacce di danni gravi o irreversibili, la man-

canza di certezza scientifica assoluta non dovrebbe essere invocata per rinviare indefinitamente le misure di prevenzione del degrado dell'ambiente aventi un buon rendimento rispetto ai costi ed il principio chi inquina paga (per il quale i costi delle misure per prevenire, combattere e ridurre l'inquinamento devono essere a carico di colui che inquina, tenendo in debita considerazione l'interesse generale). Da ricordare infine che l'art 3 bis (rinumerato 5) è stato così modificato: «Nulla nella presente Convenzione e nei suoi Protocolli pregiudica l'immunità sovrana (v.) delle navi da guerra o di altre navi appartenenti a uno Stato, o da esso gestite, quando sono abilitate a un servizio pubblico non commerciale. Tuttavia ciascuna parte contraente deve accertarsi che le sue navi e aeromobili che godono dell'immunità sovrana secondo il diritto internazionale agiscano in maniera compatibile con il presente Protocollo».

Disposizioni volte alla sua applicazione sono contenute nei seguenti Protocolli concernenti:

- a cooperazione in materia di lotta contro l'inquinamento del Mar Mediterraneo da idrocarburi e altre sostanze dannose in caso di emergenza (Barcellona, 16 febbraio 1976);
- la Protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento causato dagli scarichi provenienti da navi o aeromobili e incenerimento in mare (Barcellona, 16 febbraio 1976); questo Protocollo è stato modificato, introducendo norme volte a vietare l'immersione di rifiuti o di altre materie, salvo il rilascio di un'autorizzazione speciale da parte delle autorità nazionali competenti;
- la Protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento di origine terrestre (Atene, 17 maggio 1980);
- l'inquinamento risultante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, il fondo marino e il sottosuolo (Madrid, 1994);
- le zone particolarmente protette e la diversità biologica del Mediterraneo (Barcellona, 10 giugno 1995); questo Protocollo prevede, tra l'altro, la possibilità che gli Stati parte istituiscano i un'area marina specialmente protetta (v.), anche al di là delle acque territoriali (v.), in zone sottoposte alla propria sovranità o giurisdizione per salvaguardare ecosistemi marini, habitat in pericolo di estinzione o necessari per la sopravvivenza delle specie animali e vegetali minacciate, siti di interesse scientifico, estetico, culturale o educativo. L'iniziativa si concretizza mediante l'inserimento dell'area nella «List of Specially Protected Areas of Mediterranean Importance» (SPAMI List) (v. Area marina specialmente protetta). Altre intese a carattere regionale riguardanti la salvaguardia ambientale del Mediterraneo sono: a) l'Accordo italo-iugoslavo di Belgrado del 14 febbraio 1974 sulla collaborazione per la salvaguardia dagli inquinamenti delle acque del Mar adriatico (v.) e delle zone costiere; b) l'Accordo italo-franco-monegasco di Monaco del 10 maggio 1976 per la protezione dell'Alto Tirreno nel tratto

prospiciente il litorale da Saint Hayes a Genova (cosiddetto RAMOGE dalle iniziali delle località di Porto S.Raphael, Monaco e Genova); c) l'Accordo di Roma del 6 marzo 1979 sulla protezione dell'ambiente marino del Mare Ionio e delle sue zone costiere.

Zone di Protezione Ecologica

La giurisdizione in materia di protezione e conservazione dell'ambiente marino (UNCLOS 56, 1, (b)) appartiene allo Stato costiero nell'ambito dei diritti relativi alla ZEE. A prescindere dalla proclamazione della ZEE l'esercizio di tale giurisdizione può essere attuata a seguito di istituzione di una zona di protezione ecologica (ZPE). Benché la ZPE non sia espressamente prevista da norme positive, la prassi internazionale ne ammette l'istituzione quale zona *sui generis* dedicata alla biodiversità e alla protezione dell'ambiente marino. In tal modo si ha in sostanza un parziale esercizio dei diritti propri della ZEE secondo il principio *in plus stat minus*. In caso di creazione di una ZPE peraltro si applica in via analogica il regime della ZEE relativamente ad estensione, delimitazione ed esercizio di poteri di *enforcement*.

Superate le remore a istituire al di là delle acque territoriali zone di giurisdizione nazionale (v. Zona economica esclusiva (Mediterraneo) e diffusasi perciò la prassi di esercitare in zone *sui generis* parte dei diritti rientranti nella ZEE, senza tuttavia procedere alla loro proclamazione, alcuni Stati mediterranei hanno adottato le iniziative sottoindicate. Esse costituiscono una scelta insindacabile e discrezionale degli Stati interessati e come tali non sono state concordate con gli Stati frontisti; tuttavia non sono opponibili agli stessi Stati per ciò che concerne il loro limite esterno stabilito unilateralmente. Al riguardo si pone infatti, in ogni caso, un problema di delimitazione da definire tramite negoziato; uno Stato non può avanzare delle pretese che arrechino pregiudizio alle posizioni dello Stato frontista anche se questo non abbia ancora istituito una propria zona di giurisdizione

Francia

Prima tra tutti gli Stati mediterranei la Francia, pur non avendo proclamato la ZEE, ha istituito la sola «Zone de protection écologique» con la legge n. 346 del 15 aprile 2003, che riguarda l'esercizio delle sole competenze funzionali sulla protezione dell'ambiente marino, escluse quelle relative alla pesca. Il confine della zona, in attesa di accordi con l'Italia e la Spagna, è stato definito unilateralmente, con Decreto dell'8 gennaio 2004: esso si tiene al di qua della linea di equidistanza con l'Italia nelle aree a occidente della Sardegna e della Corsica, ad oriente delle Bocche di Bonifacio (v. Stretti e canali -Mediterraneo) e nel Golfo di Genova. Parte della zona è sovrastante la piattaforma continentale spagnola come risultante dall'Accordo con l'Italia del 19 febbraio 1974 (v. Piattaforma continentale (Mediterraneo). La Francia, intenzionata ad

evitare il ripetersi di ulteriori catastrofi ecologiche come quelle causate dai mercantili *Erika* e *Prestige*, applica alle navi di qualsiasi bandiera in navigazione nel Tirreno settentrionale all'interno della ZPE le sanzioni penali stabilite dalla propria legge per le violazioni della Convenzione di Londra del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL).

Croazia

Il 3 ottobre 2003 il Parlamento della Croazia (*Sabor*) ha decretato l'istituzione della zona di protezione della pesca (v. Pesca Mediterraneo). Con lo stesso atto è stato anche proclamato «il contenuto della zona economica esclusiva che si riferisce (...) alla giurisdizione in merito alla ricerca scientifica nel mare e alla protezione e conservazione dell'ambiente marino». La decisione di istituire una siffatta zona di protezione ecologica è stata motivata con il fatto che il Mar Adriatico è un mare chiuso o semi chiuso (v.) e che «per le sue piccole dimensioni le conseguenze dell'inquinamento del suo ambiente marino avrebbero delle dimensioni molto più gravi che in altri mari (...) un'avaria come quella della petroliera *Prestige* porterebbe in Adriatico alla devastazione delle ricchezze marine viventi, e avrebbe gravi conseguenze, sociali ed economiche, per la zona costiera di tutto l'Adriatico (...)». Il confine delle due zone di protezione ittica ed ecologica è stata estesa a titolo provvisorio, sino alla stipula di apposito accordo di delimitazione con l'Italia, sino al limite della piattaforma continentale stabilito dall'Accordo italo iugoslavo del 1968 (v. Piattaforma continentale -Mediterraneo).



Zona di protezione ecologica francese (Decreto 2004).

Slovenia

La Slovenia ha egualmente assunto un'iniziativa unilaterale istituendo con legge del 4 ottobre 2005 una propria ZPE che, a partire dal punto T5 della linea di delimitazione del Golfo di Trieste stabilita dagli Accordi di Osimo del 1975, si estende sino al parallelo 45°10' sovrapponendosi alla ZPE croata

Italia

La genesi del provvedimento italiano di creazione della zona di protezione ecologica risale alla richiesta della Francia, avanzata in un incontro bilaterale del maggio 2003, già prima dell'istituzione della propria «Zone de protection écologique», di inta-

volare trattative per una iniziativa parallela e concordata che portasse a definire il confine delle due zone. Perplexità sull'opportunità di modificare la tradizionale policy in favore del mantenimento dello status quo delle zone di alto mare del Mediterraneo (v. Zona economica esclusiva Mediterraneo), hanno impedito al nostro Paese di approvare l'iniziativa negli stessi tempi della Francia.

Al momento della presentazione del provvedimento alle Camere era stato comunque messo in chiaro come «particolarmente urgente appare, al largo delle coste italiane la creazione di una zona di protezione ecologica, dato il rischio di scarichi involontari di sostanze inquinanti da parte di navi mercantili o di incidenti in navigazione».

Pur avendo evitando, almeno per il momento, di istituire al di là delle proprie acque territoriali una ZEE, l'Italia ha quindi inteso stabilire una zona in cui esercitare soltanto parte delle competenze che spetterebbero nella stessa ZEE, relativamente alla protezione e alla preservazione dell'ambiente.

Alla base dell'iniziativa italiana era anche la considerazione che in mancanza di un provvedimento analogo a quello francese «tutte le navi pericolose per l'ambiente, in particolare le navi battenti bandiera di comodo, sceglierebbero di navigare sul versante italiano, dove sarebbero immuni dall'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato costiero, con grave pregiudizio per l'integrità ambientale del nostro Paese». Come ulteriore motivo la relazione illustrativa indicava il fatto che, inoltre:

«I futuri negoziati bilaterali di delimitazione vedrebbero l'Italia in una posizione di debolezza, se alla misura francese non fosse contrapposta una corrispondente misura italiana. Analoghe considerazioni valgono riguardo i negoziati di delimitazione che si prospettano con altri Paesi le cui coste sono adiacenti od opposte a quelle italiane»,

L'approvazione parlamentare è intervenuta con la con Legge n. 61 dell'8 febbraio 2006 concernente appunto l'Istituzione di Zone di Protezione Ecologica (ZPE) oltre il limite esterno del mare territoriale in cui l'Italia esercita giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico (v. Protezione del patrimonio culturale sommerso), in le sulla protezione dei mammiferi (v. Santuario della protezione dei mammiferi) e della biodiversità. È esclusa invece l'applicazione della legge alle attività di pesca.

L'iniziativa per il momento ha tuttavia valore programmatico di «legge-quadro» in quanto rinvia a successivi provvedimenti. È infatti previsto che l'istituzione delle singole ZPE italiane sia attuata mediante decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, da notificare agli Stati frontisti. La definizione dei confini di ciascuna ZPE avviene per accordo con gli Stati frontisti. Al riguardo l'art. 1, n. 3 della legge prevede che fino alla data di entrata in vigore di detti accordi i limiti esterni delle zone di protezione ecologica seguono il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle linee di base del

mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessato.

Vedi anche: Riserve e parchi marini.

PROTEZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO

Regime internazionale

Il principio che impone agli Stati l'obbligo di tutelare i beni di carattere storic-archeologico scoperti in mare e di cooperare a questo scopo è espressamente stabilito da UNCLOS 303, 1, senza fare distinzione tra le zone di mare in cui trova applicazione. Dato per scontato che lo stato costiero abbia pieno diritto sui beni giacenti nelle sue acque interne (v.) e nelle sue acque territoriali (v.), UNCLOS 303, 2. prevede anzitutto che lo stesso Stato possa sottoporre ad autorizzazione la rimozione di oggetti archeologici e storici rinvenuti nella zona archeologica (v.).

Una ulteriore regolamentazione è stabilita per i reperti storico-archeologici trovati nell'area internazionale dei fondi marini (v.) da UNCLOS 149. Essi devono essere conservati o ceduti «nell'interesse dell'intera umanità» tenendo tuttavia conto dei diritti preferenziali dello Stato di provenienza in senso stretto o di quello di origine culturale, storica o archeologica.

Una incertezza applicativa esiste invece per i beni giacenti sul fondo della piattaforma continentale (v.) al di là delle acque territoriali o, ove istituita, della zona economica esclusiva (v.). In assenza di previsioni espresse che assimilino gli stessi beni alle «risorse naturali» per il cui sfruttamento sono attribuiti diritti sovrani allo Stato costiero, si è ritenuto che sia applicabile il regime della libertà dell'alto mare (v.). Secondo questa interpretazione lo scopritore di reperti giacenti sulla piattaforma continentale potrebbe appropriarsene senza alcuna autorizzazione dello stato costiero. Questa lacuna normativa è stata però parzialmente colmata dal regime convenzionale — valevole come tale soltanto per gli Stati parte — stabilito dalla Convenzione di Parigi sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, approvata nel 2001 nell'ambito dell'UNESCO dopo che una prima bozza era stata proposta dalla «International Law Association» (ILA) nel 1994. Punti rilevanti della Convenzione sono:

- nozione di «patrimonio culturale subacqueo» come qualsiasi traccia di esistenza umana di carattere culturale, storico o archeologico che sia stata sottacqua per almeno 100 anni, quale reperti archeologici, navi o imbarcazioni, oggetti preistorici;
- fissazione del criterio prioritario della conservazione *in situ* dei beni culturali sommersi rispetto a qualsiasi altra attività e del divieto di sfruttarli commercialmente;-
- applicazione della «Salvage Law» nel solo caso che il recupero dei beni archeologici avvenga con l'autorizzazione delle competenti autorità;-
- obbligo per gli Stati parti di stabilire uno specifico sistema di comunicazione, noti-

fica ed autorizzazione per le attività riguardanti il patrimonio subacqueo ubicato nella zona economica esclusiva, sulla piattaforma continentale o nell'area internazionale dei fondi marini (v.);

— esenzione per le navi da guerra (v.) e le altre navi in servizio governativo non commerciale (v.), impegnate in attività operativa, in forza della loro condizione di immunità sovrana (v.) dall'osservanza delle prescrizioni di comunicare l'eventuale scoperta di beni archeologici. Nella Convenzione non è stato accolto il principio secondo cui lo Stato di bandiera conservi indefinitivamente i propri diritti su navi da guerra affondate in relazione alla loro immunità. Il problema si pone per i relitti giacenti da non lungo tempo (meno di 100 anni) in acque internazionali o nelle acque territoriali di un altro Stato, ma anche per quelle di epoca più antica per le quali è difficile provare una continuità di «dominio» da parte dello Stato di bandiera. L'imprescrittibilità dei diritti dello Stato di bandiera sulle navi da guerra affondate è stato affermato dagli Stati Uniti nello *Statement on Policy for the Protection of Sunken Warships (January 19, 2001)* (v. Immunità). Al riguardo non si è quindi consolidata ancora una prassi internazionale, anche se vi è consenso sul fatto che le navi da guerra sono sacrali militari intangibili. Al riguardo l'art. 2, 9 della Convenzione si limita a stabilire esclusivamente che «appropriato rispetto è dovuto a tutti i resti umani giacenti in acque marittime» senza fare quindi alcuna distinzione tra le spoglie dei marinai di navi da guerra rispetto a quelle delle navi mercantili. In relazione al regime della Convenzione e al principio dell'intangibilità dei resti umani giacenti nelle navi affondate, l'Italia ha chiesto a Croazia ed Albania di tener conto dei propri diritti sui relitti delle corazzate *Re d'Italia* e *Regina Margherita* giacenti, rispettivamente, nelle acque (interne) di Lissa e di Valona.

Normativa italiana

Norme per la tutela del patrimonio culturale subacqueo sono previste, nella normativa italiana, da:

— D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio», il quale stabilisce che a) appartengono allo Stato i beni mobili e immobili di interesse archeologico rinvenuti sui «fondali marini» delle acque interne e territoriali; b) gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle «Regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo allegate alla Convenzione UNESCO del 2001;

— Legge n. 61 dell'8 febbraio 2006 concernente l'Istituzione di zone di protezione ecologica (ZPE) oltre il limite esterno del mare territoriale (v. Protezione dell'ambiente marino - Mediterraneo) in cui l'Italia esercita giurisdizione, oltre che nella specifica materia, anche per la preservazione del patrimonio archeologico e storico in confor-

mità alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 e alla Convenzione di Parigi del 2001.

Un ulteriore rafforzamento della tutela giuridica del patrimonio culturale subacqueo si avrà al compimento dell'iter della legge di ratifica della suindicata Convenzione UNESCO.

In tale sede, saranno infatti definite le competenze delle Autorità cui dovranno essere indirizzate le notifiche da parte delle navi che abbiano rinvenuto reperti in tutte le zone di giurisdizione italiana ai sensi della Convenzione (per ora limitate, come detto, alla zona archeologica e, ove istituite, alle ZPE) e si stabilirà l'apparato sanzionatorio per le relative violazioni.

QUARANTENA MARITTIMA (*Maritime quarantine*)

Vedi: Blocco navale.

QATAR

Vedi: Delimitazione;
Golfo Persico.

REGIONI PER LE INFORMAZIONI DI VOLO (*Flight Information Region*)

La Regione per le informazioni di volo è un'area dello spazio aereo (v.) internazionale in cui, sulla base delle prescrizioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), è previsto che gli aeromobili comunichino allo Stato costiero informazioni sul proprio piano di volo al fine di salvaguardare la sicurezza del traffico aereo. La terminologia usata dall'ICAO per indicare questo tipo di area è *Flight Information Region (FIR)*. L'obbligo di fornire informazioni di volo riguarda gli aeromobili civili. L'art. 3 a) della convenzione di Chicago del 1944 (sulla base della quale sono state istituite le FIR) stabilisce infatti la non applicabilità della normativa ICAO agli aeromobili militari (v.). Gli stessi aeromobili non sono quindi tenuti a seguire queste prescrizioni quando compiono operazioni di volo da navi su cui siano imbarcati che si trovino in alto mare (v. e che effettuino autonomamente il controllo dello spazio aereo). Da questo punto di vista, la non applicabilità del regime FIR agli aeromobili militari (che comunque devono tenere nel dovuto conto la sicurezza del traffico aereo civile) riguarda anche il caso in cui questi, pur provenendo da basi terrestri, si limitino al passaggio laterale nella FIR senza essere diretti verso il territorio dello stato costiero.

Un contenzioso sussiste tra Grecia e Turchia per la FIR sovrastante il Mar Egeo (v.). La Grecia — la cui FIR, istituita nel 1952, copre gran parte dell'Egeo confinando con la FIR di Ankara che comprende invece il solo spazio aereo sovrastante le acque terri-

toriali turche — sostiene infatti la tesi che all'interno della FIR debba esistere una stretta integrazione tra traffico aereo militare e civile. Per conseguenza gli aeromobili militari stranieri, quand'anche si trovino nelle porzioni di FIR sovrastante le acque internazionali, sarebbero tenuti a comunicare i propri piani di volo. Nell'agosto 1974 la Turchia ha unilateralmente modificato, con il NOTAM n. 714, l'estensione della propria FIR (Istanbul FIR) spostandola verso ovest sino al centro dell'Egeo. Di fronte alla reazione della Grecia che, in risposta, aveva sospeso il sorvolo dell'Egeo, la Turchia ha successivamente revocato la propria iniziativa. La FIR di Atene è considerata dalla Grecia come coincidente con la propria zona SAR (v. Ricerca e soccorso in mare).

Anche Malta reclama la coincidenza tra la propria FIR e la zona SAR. Tuttavia non esiste nessun principio che imponga la coincidenza di zone SAR e FIR. La definizione dei confini delle FIR avviene normalmente per accordo tra gli Stati interessati nell'ambito dell'ICAO. Eventuali dispute dovrebbero essere sottoposte al voto del Consiglio dell'ICAO e, come rimedio ulteriore, alla giurisdizione della Corte Internazionale di Giustizia.

Vedi anche: Zona di identificazione aerea.

RICERCA E SOCCORSO IN MARE

Disciplina internazionale

Ogni Stato deve obbligare i comandanti delle navi che battono la sua bandiera — sempre che ciò sia possibile «senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri» — a prestare assistenza a naufraghi trovati in mare od a portarsi immediatamente in soccorso di persone in pericolo quando si abbia notizia del loro bisogno di aiuto (Ginevra II,12,1; UNCLOS 98,1). Tale obbligo prescinde dal regime giuridico della zona di mare in cui avviene il soccorso nel senso che può esplicarsi tanto nelle acque internazionali (v.) come nella zona economica esclusiva (v.) o nella zona contigua (v.) di uno Stato diverso da quello di bandiera. Il soccorso a persone o navi in pericolo è altresì possibile nelle acque territoriali (v.) straniere (UNCLOS 18, 2) come deroga al principio del «passaggio continuo e rapido» previsto dal regime del transito inoffensivo (v.), ferma restando la competenza esclusiva dello Stato costiero sia per il coordinamento dell'operazione sia per l'intervento di mezzi, quali rimorchiatori, specificatamente adibiti a prestare assistenza a navi in difficoltà.

Tutti gli Stati provvisti di litorale marittimo sono altresì tenuti a creare e mantenere un servizio di ricerca e salvataggio (indicato come SAR dall'acronimo di Search and Rescue), facendo ricorso, ove opportuno, ad accordi regionali di mutua assistenza con gli Stati confinanti (Ginevra, II,12,2; UNCLOS 98,2) basati sul principio che le autorità dello Stato costiero responsabili dei servizi di ricerca e salvataggio, qualora venga-

no informate dalle autorità di un altro Stato che vi sono persone in pericolo di vita nella zona SAR di propria competenza, sono tenute ad intervenire «senza tener conto della nazionalità o della condizione giuridica» di dette persone. Disposizioni specifiche in materia sono contenute nella Convenzione di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo (ratificata dall'Italia con L. 3 aprile 1984, n. 147).

Zona di Ricerca e Soccorso (Zona SAR)

La Convenzione di Amburgo del 1979 prevede anche la stipula di accordi regionali per la delimitazione tra Stati frontisti o contigui delle zone SAR di competenza nazionale relative sia alle acque territoriali, sia alle acque internazionali adiacenti. La delimitazione di queste zone non è legata a quella delle frontiere marittime esistenti né pregiudica il regime giuridico delle acque secondo la Convenzione del Diritto del Mare del 1982. L'Italia è stato il primo Paese del Mediterraneo a prendere l'iniziativa di stipulare accordi di questo tipo con i Paesi frontisti. Nel corso della Conferenza di Ancona del 19 maggio 2000 (v. Mare Adriatico) sono stati firmati specifici Memorandum of understanding sulla cooperazione nelle operazioni di ricerca e soccorso con la Slovenia, la Croazia, l'Albania e la Grecia. I limiti delle zone SAR di rispettiva pertinenza dell'Italia e degli altri Stati definiti con tali Memorandum sono stati del tutto svincolati da quelli degli accordi di piattaforma continentale (v.) esistenti a rimarcare il principio che simili delimitazioni sono svincolate da quelle delle frontiere marittime. Unica eccezione è stato il limite della zona SAR italo-slovena che ha dovuto coincidere ipso jure con la delimitazione delle acque territoriali dei due Paesi nel Golfo di Trieste stabilita dall'Accordo di Osimo del 10 novembre 1975 (v. acque territoriali-Mediterraneo).

In assenza di accordi di delimitazione i limiti delle zone SAR sono concordati in ambito IMO. Per quanto riguarda il Mar Mediterraneo (v.) nel corso della Conferenza IMO di Valencia del 1997 si è provveduto ad approvare un «General Agreement on a Provisional SAR Plan» in cui sono stabiliti i limiti delle zone SAR mediterranee. Un'eccezione in questo processo di definizione concordato delle zone SAR mediterranee è stata quella di Malta. La zona SAR stabilita unilateralmente da questo Paese, come risultante dal *Global SAR Plan* elaborato dall'IM, con l'intento di dare informazioni sulle organizzazioni nazionali dei servizi responsabili in materia SAR, ha un'estensione vastissima che coincide con la «Flight Information Region» (FIR) (v. Regione per le informazioni di volo). Essa si sovrappone nella parte a Nord e ad Ovest con la corrispondente zona SAR italiana definita con il DPR 664/1994, coprendo addirittura le acque territoriali di Lampedusa e Lampione. A Ovest la zona SAR lambisce le acque territoriali della Tunisia impedendo a questo Paese di svolgere in autonomia operazioni SAR a poche miglia dalle proprie coste. Queste anomalie della zona SAR mal-

tese potranno essere corrette a seguito di specifici accordi di delimitazione. Riserve sull'estensione della zona SAR di Malta in rapporto alla limitata capacità dei mezzi adibiti al soccorso, sono in passato state espresse dall'Italia nel corso delle ricorrenti ondate migratorie (v. Traffico e trasporto illegale di migranti in mare). Il problema stava nel fatto che, in assenza di interventi di soccorso delle autorità di Malta, l'organizzazione SAR italiana si attivava nella zona di competenza maltese per dare assistenza a migranti in pericolo. Questi venivano condotti in Italia.

Convezione internazionale del 1989 sul salvataggio

La Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio (*Convention on Salvage*), recepita nell'ordinamento italiano con legge di ratifica 12 aprile 1995, n. 129, ha sostituito la Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di assistenza e salvataggio marittimi. Le innovazioni normative introdotte mirano principalmente a incentivare l'attività di assistenza e di salvataggio in mare, e in particolare quella svolta dalle navi armate a tale scopo, specie in presenza di situazioni di pericolo sul piano ecologico.

L'ambito di applicazione della Convenzione comprende le operazioni di soccorso rese da navi o galleggianti di qualsiasi genere in acque navigabili o in qualsiasi altro corso d'acqua, «per assistere una nave o ogni altro bene in pericolo». La Convenzione disciplina da un lato i doveri del soccorritore, dall'altro del comandante e del proprietario della nave soccorsa. Di particolare interesse sono le previsioni in materia di diritti del soccorritore nei confronti dei vari interessati alla spedizione secondo criteri che, per incentivare l'attenzione da parte dei soccorritori alle esigenze di salvaguardia e tutela dell'ambiente marino, si basano anche sulla «la cura e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o ridurre danni all'ambiente». Il compenso non può superare in ogni caso il valore dei beni salvati.

Di rilievo, infine, le previsioni secondo cui:

- le operazioni di salvataggio che hanno avuto un risultato utile danno diritto ad una remunerazione (un compenso speciale, in deroga al tradizionale principio *no cure no pay* è tuttavia stabilito per le operazioni di soccorso che abbiano consentito di prevenire o ridurre danni all'ambiente da parte della nave o del suo carico);
- nessuna remunerazione è dovuta dalle persone che sono state tratte in salvo;
- nessuna remunerazione è dovuto qualora i servizi di salvataggio siano stati resi «malgrado il divieto espresso e ragionevole del proprietario e del capitano della nave»;
- la disciplina della Convenzione non si applica alle navi da guerra (v.) e alle navi in servizio governativo non commerciale (v.) che beneficiano, al momento delle operazioni di salvataggio, dell'immunità sovrana (v.).

Particolare importanza riveste, dopo gli incidenti delle petroliere *Erika* e *Prestige*, la norma (art. 11) della *Salvage Convention* secondo cui gli Stati parte dovrebbero am-

mettere nei loro porti navi in difficoltà al fine di salvare vite e mezzi in pericolo e prevenire danni all'ambiente marino (v. Protezione dell'ambiente marino). Sulla base di questa norma l'IMO ha elaborato la nozione di «luoghi rifugio» (*Plage of Refuges*) facendone oggetto della Risoluzione A.949 (23) *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance* approvata nel novembre del 2003. Questo documento (costituente semplice raccomandazione non obbligatoria) riconosce che, quando una nave è in difficoltà e non si profila un'attività SAR di assistenza alla vita umana, il miglior modo per evitare una catastrofe ecologica, è quello di trasferire il suo carico e il suo carburante, svolgendo l'operazione in un porto o in qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto appositamente individuati da uno Stato membro.

Regolamentazione interna italiana

L'ordinamento italiano assegna all'Autorità marittima il compito istituzionale di prestare soccorso a navi in pericolo ed a naufraghi alla ricezione di notizie di sinistri (CN 69); analogo compito è attribuito al «direttore di aeroporto» che abbia notizia della caduta di un aeromobile in mare in vicinanza dello scalo (727 CN).

Il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (MARICOGECAP) è l'organismo nazionale che, nella veste di «Centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo» assicura l'organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio nell'ambito delle zone SAR di giurisdizione italiana, tenendo i contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati secondo la su citata Convenzione di Amburgo del 1978. Queste funzioni sono state attribuite a MARICOGECAP dal DPR. 28 settembre 1994, n. 662 «Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla Convenzione internazionale sulla ricerca e salvataggio marittimo, adottata a Amburgo il 27 aprile 1979»

La regolamentazione del concorso degli Organi dello Stato a tale Autorità nelle operazioni di ricerca e salvataggio è prevista nel Decreto Interministeriale 1° giugno 1978. Il concorso della Marina Militare in questo settore è disciplinato dallo stesso Decreto, per la parte ancora applicabile dopo l'entrata in vigore del suindicato DPR 662/1994 che ne ha determinato l'abrogazione relativamente alle attribuzioni dei Comandi periferici della Marina Militare competenti per giurisdizione sulle zone d'altura ad una distanza dalla costa superiore alle 20 miglia, nei casi in cui l'Autorità marittima (v.) avesse deciso di passare la direzione del coordinamento. Norme in materia sono anche previste dal Decreto Legislativo 28 novembre 1997, n. 664 ove si stabilisce che la Difesa fornisce, «compatibilmente con le capacità tecniche del personale e dei mezzi in dotazione (...) contributo di personale e mezzi alle amministrazioni istituzionalmente preposte alla salvaguardia della vita umana in terra e in mare. Prescinde ovviamente da tale concorso l'obbligo di intervento che incombe in navigazione ai coman-



Le zone FIR del Mediterraneo.

danti delle Unità della Marina Militare, al pari dei comandanti di qualsiasi mercantile, che abbiano comunque notizia che una nave o un aeromobile sono in *pericolo di perdersi* in mare (489 CN). L'inosservanza di tale obbligo è sanzionata penalmente (1158 CN). L'assistenza e il salvataggio, non effettuati contro il rifiuto del comandante, danno diritto, entro il valore dei beni salvati, al risarcimento dei danni e delle spese sostenute nonché, ove vi sia stato un risultato utile, a un compenso ragguagliato al pericolo corso dai beni salvati, ai rischi, alle spese generali ed agli sforzi del soccorritore (CN 491). La determinazione di tale compenso costituisce dunque una valutazione da effettuare caso per caso; non esiste viceversa alcun principio giuridico secondo cui lo stesso compenso debba essere rapportato a un valore percentuale dei beni salvati (questo può essere al più considerato un criterio di calcolo per pervenire ad uno specifico ammontare). Il nostro Paese ha provveduto, dopo la ratifica della Convenzione di Amburgo del 1979, a stabilire unilateralmente con il DPR 664/1994 i limiti delle zone cir-

costanti la penisola sottoposte alla giurisdizione SAR nazionale. Tali limiti, come detto, sono confermati o modificati a seguito della stipula di specifici accordi di delimitazione con i Paesi frontisti.

In materia di «luoghi di rifugio» delle navi in pericolo, il recepimento nell'ordinamento italiano delle linee guida della pertinente Risoluzione IMO A.949(23) è stato attuato con il D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196: l'art. 20 di questo provvedimento demanda al capo del Compartimento marittimo le procedure per accogliere le navi in pericolo tenendo conto degli interessi ambientali e paesaggistici e delle caratteristiche della nave in pericolo.

RICERCA SCIENTIFICA IN MARE

Gli stati costieri hanno il diritto esclusivo di condurre ricerche scientifiche nelle loro acque territoriali (v.); le navi straniere possono tuttavia essere autorizzate, previo consenso espresso (UNCLOS 21, 1 lett. g.), a compiere tali attività che possono riguardare anche le prospezioni idrografiche.

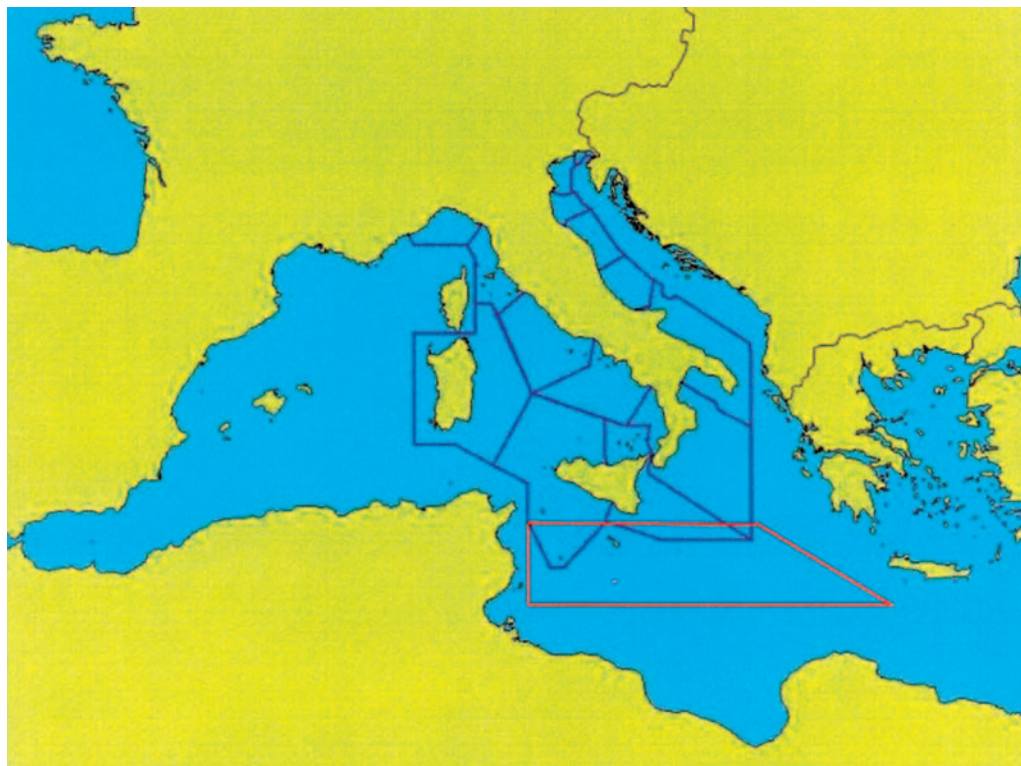
Il principio del consenso esplicito dello Stato costiero è anche la regola per la ricerca che navi straniere intendono effettuare nella zona economica esclusiva (v.) o nella piattaforma continentale (v.). Hanno una posizione preferenziale, a questo scopo, le ricerche condotte «a fini esclusivamente pacifici per accrescere le conoscenze scientifiche sull'ambiente marino a vantaggio dell'umanità intera» (UNCLOS 246, 3) in settori come la oceanografia, la biologia marina, l'esecuzione di prospezioni geologiche o geofisiche.

La concessione del consenso è subordinata a varie condizioni, quali la partecipazione dello stato costiero alla campagna di ricerca o la comunicazione dei risultati della stessa.

L'Italia ha regolamentato questa materia con la circolare ministeriale dell'11.7.1984 (diramata per via diplomatica a tutti i Paesi interessati) relativa alle «ricerche in zone ricadenti sotto la giurisdizione italiana», termine con il quale, in mancanza di una ZEE nazionale, si fa riferimento alle acque territoriali e alla piattaforma continentale italiana (v. Piattaforma continentale-Mediterraneo).

Quanto alla ricerca scientifica per fini militari (che comprende sia l'esecuzione di prospezioni idro-cartografiche sia la raccolta di dati oceanografici, chimici, biologici, acustici o di altra natura a fini non offensivi) vanno distinte le situazioni a seconda che venga condotta nelle acque territoriali straniere o al di fuori di esse.

Nessun dubbio che tali attività, ove condotte in acque territoriali straniere senza il consenso esplicito dello Stato costiero, costituiscano una violazione dei principi del transito inoffensivo (v.) e siano perciò vietate (UNCLOS 19, 2, lett. j.). Eguale regime



A confronto la zona SAR italiana (DPR 664 1994) e quella dichiarata unilateralmente da Malta.

vige negli stretti internazionali (v.) (UNCLOS 40).

Diverso il discorso per la loro esecuzione sulla piattaforma continentale o nella ZEE: in assenza di norme espresse di diritto positivo è da ritenersi consentita in quanto al libero e legittimo uso del mare e alle libertà associate alle attività operative (UNCLOS 58, 1; 78, 2; 87, 1). Tenuto conto, tuttavia, che in materia non esiste uniformità di prassi applicativa (alcuni Stati pretendono, per esempio, che l'esecuzione di campagne idrografiche sulla loro piattaforma continentale sia soggetta a preventiva notifica o autorizzazione) va sottolineato che la scelta da parte delle Marine di svolgere autonomamente ricerche militari o idrografiche in tali zone costituisce materia di rilievo politico-diplomatico che va preliminarmente definita a livello di Autorità di governo tenendo conto di possibili eventuali contenziosi.

Vedi anche: Zona archeologica.

IL REGIME DEL SAR NEL MAR EGEO

Anche in materia di SAR è aperto un contenzioso tra Grecia e Turchia.

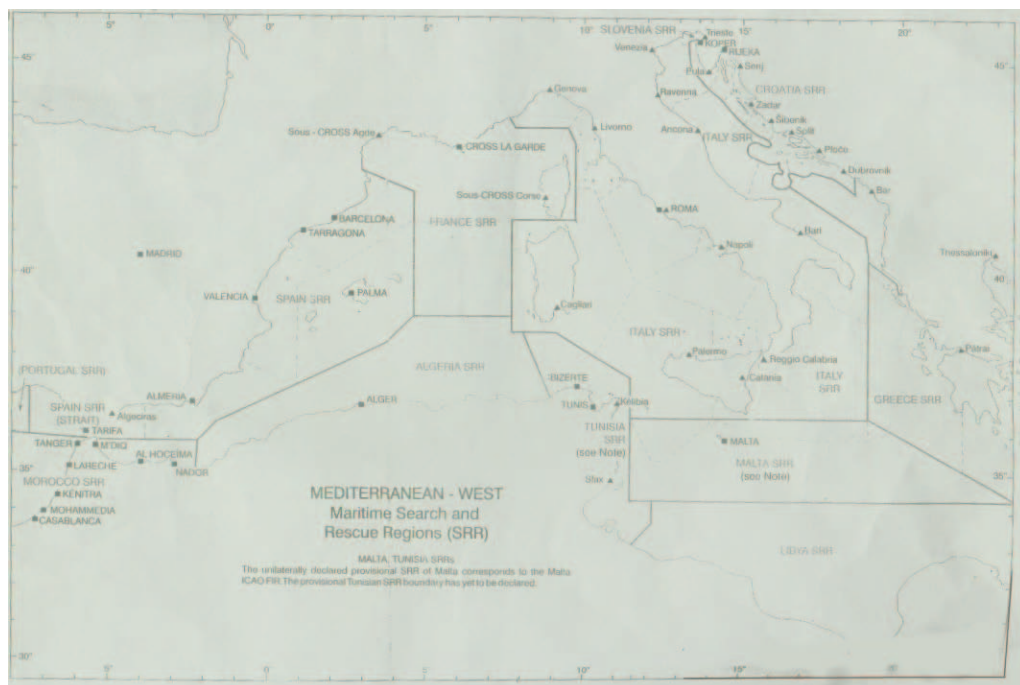
La Grecia ha infatti istituito una zona SAR di propria giurisdizione che comprende tutte le zone di acque internazionali dell'Egeo, oltre ovviamente alle acque territoriali greche. Il criterio seguito dalla Grecia è stato quello di far coincidere la zona del SAR marittimo con quella del SAR aereo ricadente nella propria FIR (v. Regione per le Informazioni di Volo).

La Turchia, per parte sua, ritiene invece che la propria giurisdizione SAR si estenda sino alla metà dell'Egeo. È evidente che questa posizione è in linea con le altre pretese riguardanti la piattaforma continentale (v.) e la FIR.

La questione della competenza in materia di SAR è oltretutto alla base del noto caso dell'isolotto di Imia/Kardak appartenente al Dodecanneso e rivendicato da Grecia e Turchia. L'incidente che ha dato origine alla questione è stato infatti l'incaglio, avvenuto il 25 dicembre 1995 di un mercantile turco sulle coste dell'isolotto: l'intervento SAR delle autorità greche venne rifiutato assumendo che la competenza in materia spettava alla Turchia trattandosi di proprio territorio.

RIFUGIO TEMPORANEO

In passato la prassi internazionale riteneva applicabile alle navi da guerra (v.) e alle navi in servizio governativo (v.) il così detto «asilo marittimo» inteso come possibilità, durante la permanenza in un porto o in acque territoriali-interne (v.) estero, di concedere protezione a cittadini stranieri che fossero saliti a bordo, per esempio in occasione di tumulti, per sfuggire ad un pericolo grave e imminente alla propria persona perché perseguitati per motivi politici, religiosi o razziali (tra le persone da proteggere non erano in ogni caso comprese quelle ricercate per reati comuni). Tale prassi, che si inquadrava nell'ambito del più generale «asilo extraterritoriale», connesso alla condizione di immunità (v.) delle navi da guerra, non ha trovato riconoscimento in alcuna norma pattizia né ha assunto col tempo valore consuetudinario. Le riserve maggiori al formarsi di una norma venivano dalla constatazione che l'ammissione dell'esistenza di un «diritto di asilo» in favore di cittadini stranieri avrebbe significato una grave violazione della sovranità dello Stato del territorio. Questi, pur non potendo far ricorso alla forza per costringere la nave da guerra a consegnare le persone accolte a bordo, avrebbe comunque potuto adottare le tradizionali misure della protesta diplomatica e/o



dell'intimazione alla nave da guerra di lasciare il porto e uscire dalle acque territoriali (v. transito inoffensivo delle navi da guerra). Peraltro, con l'approvazione della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo del 1948 secondo cui «ognuno ha il diritto di chiedere e ottenere in un altro Paese asilo per sfuggire a una persecuzione» si sono poste le condizioni per la creazione di un diritto che tuttavia non sembra avere carattere incondizionato, in quanto pur sempre è subordinato alle decisioni sovrane dei competenti organi politici dello Stato concedente. Tra i quali evidentemente non può essere compreso il comandante di una nave da guerra che per ovvie ragioni non è in grado di valutare gli elementi socio-politico-religiosi che giustificano l'attribuzione dello status.

Attualmente la prassi internazionale è perciò orientata nel senso che è ammissibile la concessione da parte di navi pubbliche dotate di immunità del *rifugio temporaneo* (sino a che non termini la situazione di pericolo venutasi a creare), nei porti o nelle acque interne e territoriali di uno Stato straniero a:

— connazionali la cui sicurezza sia minacciata da pericolo imminente, purché non si tratti di persone che, sulla base di informazioni ricevute dalle autorità diplomatiche e consolari italiane, risultino ricercate dalle competenti autorità locali per reati comuni o

per crimini internazionali e debbano essere a queste consegnate. Tale protezione è estesa ai cittadini dell'Unione Europea nei porti di Paesi non membri della stessa;

— cittadini stranieri (ivi compresi quelli dello stato costiero) la cui vita sia in grave ed imminente pericolo, per ragioni umanitarie, sempreché la missione della nave e gli ordini ricevuti lo permettano, d'intesa con le autorità diplomatiche e consolari nazionali, sbarcandoli successivamente al termine della necessità;

— cittadini stranieri, in occasione di gravi sconvolgimenti politici, a condizione che non siano persone ricercate dalle Autorità locali per reati comuni.

Vedi anche: Traffico e trasporto illegale di migranti in mare.

RISERVE E PARCHI MARINI

In termini generali riserve e parchi marini rientrano nel *genus* delle zone marine protette definite come aree di fondali con le loro acque sovrastanti e relative flora, fauna e caratteristiche storiche e culturali.

Sono tali secondo la terminologia della L. 31 dicembre 1982, n. 979 sulla Difesa del Mare (art. 25) gli «ambienti marini dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa

ed economica che rivestono» Le norme internazionali di riferimento in materia sono costituite principalmente dalla:

— Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle zone umide di importanza internazionale concernente le zone umide di importanza internazionale;

— Convenzione delle Nazioni Unite di Rio del 5 giugno 1992 sulla diversità biologica;



Il Parco francese delle Bocche di Bonifacio.

— Protocollo di Barcellona sulle zone particolarmente protette e la diversità biologica del Mediterraneo del 10 giugno 1995 che prevede, tra l'altro, l'istituzione di «zone particolarmente protette» nelle zone marine e costiere sottoposte alla sovranità o giurisdizione di uno Stato parte, per salvaguardare ecosistemi marini, habitat in pericolo di estinzione o necessari per la sopravvivenza delle specie animali e vegetali minacciate. Questo Protocollo ha sostituito quello di Ginevra del 3 aprile 1982 sulle aree specialmente protette del Mediterraneo la cui applicabilità era limitata alle acque territoriali. Iniziative in questo campo sono state assunte anche dalla: a) Francia con le riserve naturali di Scandola, Isola di Lavezzi e Port Cros (Hyères); b) Spagna con la riserva marina delle isole Columbretes; c) Grecia, con il parco marino di Alonissos, nelle Sporadi settentrionali, composto da sette isole nelle cui acque vive la «foca monaca»

ROMANIA

Vedi: Mar Nero.

Salvataggio

Vedi: Ricerca e soccorso in mare.

SANTUARIO PER LA PROTEZIONE DEI MAMMIFERI

È una zona di protezione di tutte le specie dei mammiferi marine viventi tra Punta Escampobariou nei pressi di Tolone e Capo Falcone (Sardegna), a ovest, e Capo Ferro (Sardegna) e la Foce del Chiarone a est, che:

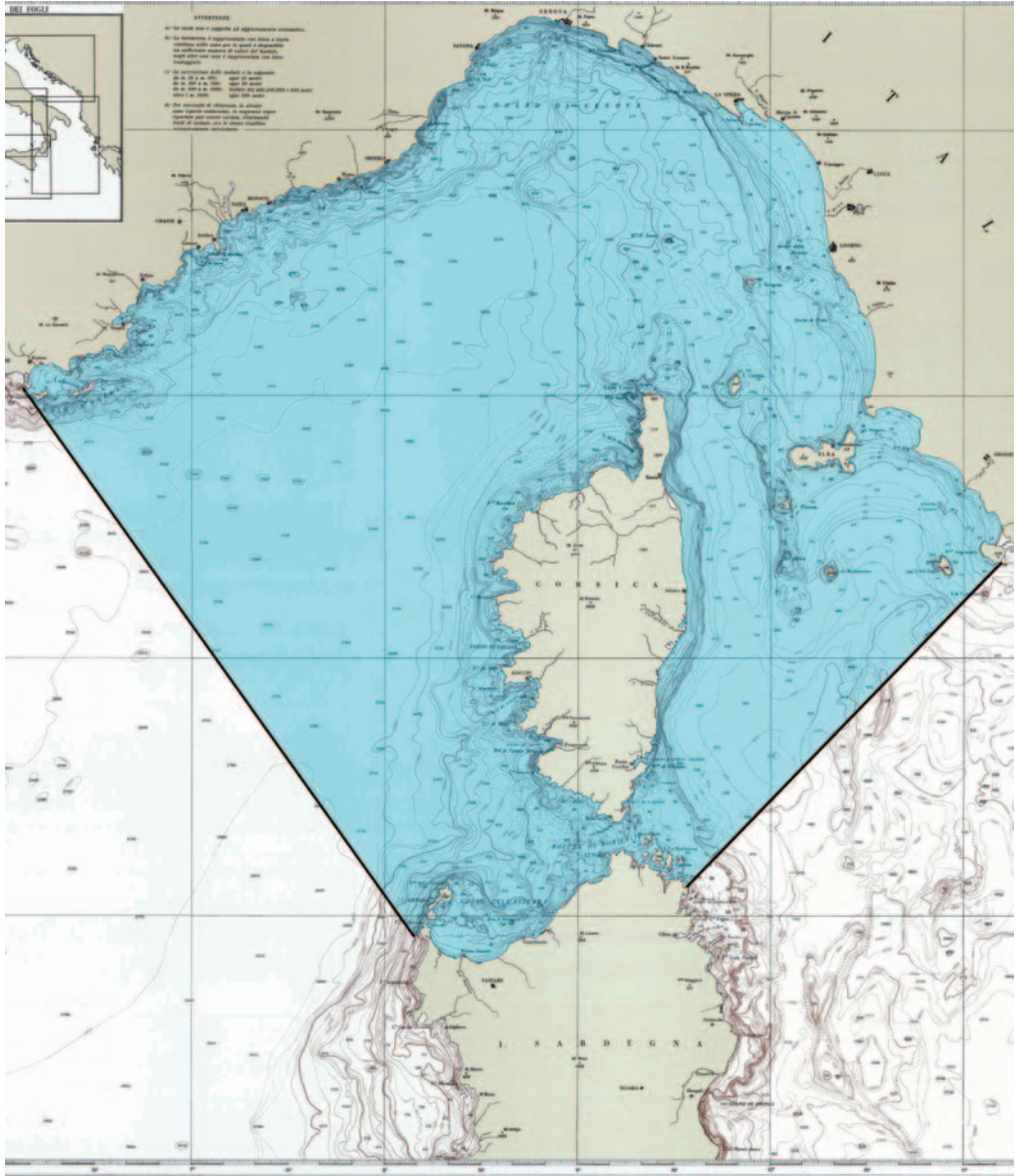
— è stata istituita il 25 novembre 1999 con una accordo firmata da Francia, Monaco e Italia nel quadro del regime giuridico per la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo (v.);

— comprende le acque interne (v.) e territoriali (v.) degli Stati interessati nonché aree di alto mare;

— si propone di vietare la cattura dei mammiferi e la pesca con reti pelagiche derivanti adottando tutte le misure appropriate per la conservazione dei mammiferi marini nel loro *habitat* ivi compresa la lotta a tutte le forme di inquinamento;

— è sottoposta alla giurisdizione nazionale di ciascuna dei Paesi aderenti che la esercitano nei confronti delle navi di bandiera. Tale giurisdizione sarà invece *erga omnes*, nei confronti delle navi di qualsiasi bandiera, nel momento in cui verranno istituite delle zone economiche esclusive (v.) ovvero le zone di protezione ecologica (v. Protezione dell'ambiente marino-Mediterraneo);

— non pone limitazioni al transito delle navi da guerra (v.) e delle navi in servizio governativo non commerciale (v.) facendo salva la loro immunità sovrana (v.). Ciascuno



Il Santuario della protezione dei mammiferi.

I PARCHI E LE RISERVE MARINE ISTITUITI IN ITALIA

La normativa quadro in materia di «aree protette» è costituita dalla L. 6 dicembre 1991, n. 394 che disciplina sia i parchi (nazionali e regionali) sia le riserve naturali di tipo terrestre o marino. Le «riserve marine» sono peraltro oggetto di specifica disciplina nella suindicata L. 31 dicembre 1982, n. 979 sulla Difesa del Mare. Competenze primarie in materia sono attribuite al ministero dell'Ambiente.

Sono stati istituiti sinora.

Parchi nazionali comprensivi di aree marine:

- arcipelago Toscano (le aree marine comprendono una limitata fascia di acque attorno alle Isole di Capraia, Giannutri, Montecristo e Gorgonia);
- arcipelago della Maddalena (due zone del parco su cinque sono relative ad aree marine; il regime del transito in queste zone non pone limitazioni al transito delle unità militari; in futuro è prevista la creazione, d'intesa con la Francia, del parco internazionale marino delle Bocche di Bonifacio (v.) in relazione al regime di regolamentazione del traffico ivi esistente);
- Golfo di Orosei e Isola dell'Asinara (è in corso di realizzazione; nel Golfo di Orosei è già stata creata una riserva marina per la protezione della foca monaca);

Riserve marine.

In applicazione della suindicata L. 979/1982 sono state istituite finora le seguenti riserve:

- Isola di Ustica);
- Miramare (Golfo di Trieste);
- Isole Tremiti;
- Isole dei Ciclopi (Aci Castello, Sicilia orientale);
- Torre Guaceto (Brindisi);
- Isola di Capo Rizzuto (Crotone);
- Isole Egadi (Marittimo, Levanzo, Favignana in provincia di Trapani);
- Porto Cesareo (Lecce);
- Penisola del Sinis-Isola del Mal di Ventre (Oristano);
- Isole di Ventotene e di Santo Stefano;
- Isola di Tavolara-Capo Coda Cavallo;
- Punta Campanella (Penisola Sorrentina);
- Cinque Terre (La Spezia);
- Portofino;
- Asinara;
- Capo Carbonara;
- Arcipelago Toscano;
- Arcipelago della Maddalena;
- Pantelleria.

Stato parte deve tuttavia adoperarsi perché le stesse navi operino in maniera compatibile con l'Accordo;

— è simile ad altra zona di analoga finalità istituita dagli stessi Paesi con la Dichiarazione di Bruxelles del 22 marzo 1993 che, avendo semplice valore di principio, presupponeva tuttavia l'emanazione di norme applicative da parte di ogni singolo Paese (l'Italia, con Decreto del 22 maggio 1991 aveva creato una zona di protezione biologica dei cetacei nel mar Ligure).

SIRIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Transito inoffensivo delle navi da guerra;
Zona contigua;
Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

SISTEMA DI IDENTIFICAZIONE AUTOMATICA (*Automatic Identification System*)

Vedi: Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane;
Zona di identificazione marittima.

SISTEMA DI ASSISTENZA AL TRAFFICO MARITTIMO (*Vessel Traffic Service*)

Vedi: Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane.

SLOVENIA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
Baia di Pirano;
Mare Adriatico;
Pesca (Mediterraneo)
Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo)
Ricerca e soccorso;
Successione tra Stati.

SMILITARIZZAZIONE

Vedi: Demilitarizzazione;
Demilitarizzazione (Mediterraneo);
Disarmo navale;
Disarmo navale (Mediterraneo).

SOCCORSO

Vedi: Ricerca e soccorso in mare.

SPAGNA

Vedi: Acque territoriali (Mediterraneo);
 Demilitarizzazione (Mediterraneo);
 Pesca (Mediterraneo);
 Prevenzione attività pericolose in mare;
 Piattaforma continentale (Mediterraneo);
 Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
 Stretti e canali internazionali (*Stretto di Gibilterra*);
 Traffico illecito di stupefacenti in mare.

SPAMI LIST**(List of Specially Protected Areas of Mediterranean Importance)**

Vedi: Bocche di Bonifacio;
Mammellone (Zona di pesca a Sud-Ovest di Lampedusa);
 Area marina specialmente protetta.

SPAZIO AEREO INTERNAZIONALE

È l'area, adiacente allo spazio aereo nazionale (v.) sovrastante la zona contigua (v.), la zona economica esclusiva (v.), l'alto mare (v.) e gli spazi marini non soggetti alla sovranità di alcuno stato (come le zone costiere dell'Antartide) su cui gli aeromobili civili e militari di tutti gli stati hanno piena libertà di sorvolo. Gli aeromobili militari (v.) possono, in particolare, svolgervi esercitazioni di qualsiasi genere con l'unico limite di dover rispettare i diritti corrispondenti delle altre nazioni e la sicurezza del traffico aereo e marittimo internazionale.

Nello spazio aereo internazionale gli aeromobili militari (v.) non hanno in nessun caso, a differenza di quanto previsto per le navi da guerra (v), il diritto di interferire con la navigazione degli aeromobili civili di altra nazionalità, a meno di autorizzazione dello Stato di bandiera. Un'ulteriore eccezione potrebbe tuttavia ipotizzarsi nel caso di aeromobile che a seguito di richiesta di identificazione risulti privo di nazionalità, qualora lo Stato che interviene abbia interesse a dirottarlo nel proprio spazio aereo o in quello di altro Stato che a ciò acconsenta. Questi problemi sono stati affrontati nell'ambito della *Proliferation Security Initiative* (v.) per individuare le misure adottabili nei confronti di aeromobili civili sospetti di trasportare armi di distruzione di massa (WMD). Da ciò consegue che la nozione di intercettazione aerea (*air interception*) è più appropriata, rispetto a quella di interdizione aerea, per indicare le eventuali attività coercitive che gli aeromobili militari possono mettere in atto nello spazio aereo internazionale. Nello spazio aereo internazionale ricadono anche le Regioni per le informa-

zioni di volo (Flight Information Region) (v.).

Vedi anche: Mar Egeo;
Zone pericolose per la navigazione e il sorvolo.

SPAZIO AEREO NAZIONALE

È l'area sovrastante le acque territoriali (v.) in cui lo Stato costiero esercita piena sovranità, analogamente a quanto previsto per il territorio nazionale, le acque interne (v.) e, ove esistenti, le acque arcipelagiche (v.) (UNCLOS 2 e Convenzione Chicago 1944 sull'Aviazione Civile Internazionale, artt. 1 e 2). La giurisdizione relativa si esplica nel diritto di procedere all'identificazione degli aerei stranieri in volo e di regolamentarne del sorvolo, nonché nel potere di interdizione degli aeromobili non identificati o non autorizzati al sorvolo. Nello spazio aereo nazionale non è dunque previsto un regime di passaggio assimilabile al diritto di transito inoffensivo (v.) che vige nelle acque territoriali.

Al di là dello spazio aereo nazionale si estende lo spazio aereo internazionale (v.) Del tutto particolare è il regime dello spazio aereo greco. La Grecia adotta infatti una regolamentazione *ad hoc* contenuta nel decreto del 6.9.1931 concernente «l'ampiezza delle acque territoriali con riguardo alla materia della navigazione e della difesa aerea». Questo provvedimento prevede una zona aerea di 10 miglia (peraltro già stabilita come «zona di sicurezza» dalla precedente Legge n. 4141 del 26.3.1913) sulla quale la Grecia reclama «sovranità piena ed assoluta». Conseguenza di ciò è l'esistenza di una situazione in cui ad una fascia di acque territoriali di 6 miglia si sovrappone uno spazio aereo nazionale di 10 mg.

Vedi anche: Mar Egeo.

SPECIAL AREAS

Vedi: Area marina particolarmente sensibile;
Protezione dell'ambiente marino.

STATI UNITI D'AMERICA

Vedi: Acque territoriali;
Area internazionale dei fondi marini;
Baie storiche;
Baie storiche (Mediterraneo);
Blocco navale;
Diritto del mare (codificazione);
Disarmo navale;

Golfo Persico;
Interdizione marittima;
Libertà dei mari;
Maritime Quarantine;
Piattaforma continentale;
Prevenzione delle attività pericolose in mare;
Proliferation Security Initiative (PSI);
Stretti e canali internazionali;
Canale di Panama;
Stretto di Messina;
Transito inoffensivo delle navi da guerra.

STRETTI E CANALI INTERNAZIONALI

La nozione di stretti internazionali, come codificata nella Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua (Ginevra, I, 16,4) e come risultante dalla giurisprudenza della Corte Internazionale di Giustizia (v.) nel *Corfu Channel Case* (1949), si basa su un elemento funzionale e su uno geografico. Sono infatti considerati stretti internazionali le vie d'acqua usate per la navigazione internazionale, interamente coperte dalle acque territoriali (v.) dei Paesi rivieraschi, che mettono in comunicazione due parti dell'alto mare (v.) o una parte dell'alto mare con le acque territoriali di uno Stato straniero. Secondo la stessa norma della Convenzione di Ginevra in questi stretti il transito inoffensivo (v.) delle navi straniere non può essere sospeso. Circa la qualificazione di «internazionale» da attribuire ad uno stretto, la dottrina la individua in senso negativo, ritenendo che non rientrino nella categoria gli stretti usati unicamente per la navigazione nazionale di cabotaggio. A parere della Corte Internazionale di Giustizia l'elemento geografico è preponderante, ai fini della identificazione degli stretti internazionali, rispetto al criterio funzionale basato sul volume del traffico mercantile che passa attraverso lo stretto o sull'importanza della via d'acqua dal punto di vista delle rotte marittime internazionali. I canali artificiali come il Canale di Suez (v.) non rientrano nella nozione di stretti. La disciplina del transito negli stretti (v.) è stata ampliata dalla Convenzione delle NU sul Diritto del Mare del 1982 aggiungendo al previgente regime del «transito inoffensivo non sospendibile» l'ulteriore regime del «passaggio in transito non impedito» improntato a criteri di maggiore libertà di navigazione (UNCLOS 37 e 38) nel cui ambito è anche previsto il diritto di sorvolo. Ai fini dell'applicazione del pertinente regime di transito sono stabilite le seguenti quattro categorie di stretti usati per la navigazione internazionale e cioè quelli:

— che collegano una zona di alto mare o di ZEE con un'altra zona di alto mare o di

ZEE, come gli Stretti di Gibilterra (v.) di Bab el Mandeb (v.) o di Hormuz (v.) in cui si applica il passaggio in transito;

— che separano un'isola di uno Stato dal suo territorio di terraferma come lo Stretto di Messina (v.), semprechè esista una rotta alternativa di convenienza comparabile o che «si trovano tra una parte di alto mare o una ZEE e il mare territoriale di un altro Stato»; in entrambi i casi si applica il passaggio inoffensivo non sospensibile (UNCLOS 38, 1 e 45);

— nei quali «il passaggio è totalmente o parzialmente regolato da convenzioni internazionali che siano in vigore da lungo tempo» (UNCLOS 35, c), come la Convenzione di Montreux del 1936 relativa agli Stretti Turchi (v.);

— per i quali il regime di transito sia stabilito da un particolare accordo internazionale con regole compatibili con la Convenzione sul Diritto del Mare del 1982 (UNCLOS 311, 2) com'è il caso, per lo Stretto di Tiran (v.), del Trattato di pace del 26 maggio 1979 tra Stati Uniti, Egitto e Israele concluso a seguito degli Accordi di Camp David del 17 settembre 1978.



Lo stretto di Messina.

**I PRINCIPALI STRETTI INTERNAZIONALI CHE COLLEGANO UNA ZONA DI ALTO MARE O DI ZEE
CON UN’ALTRA ZONA DI ALTO MARE O DI ZEE**

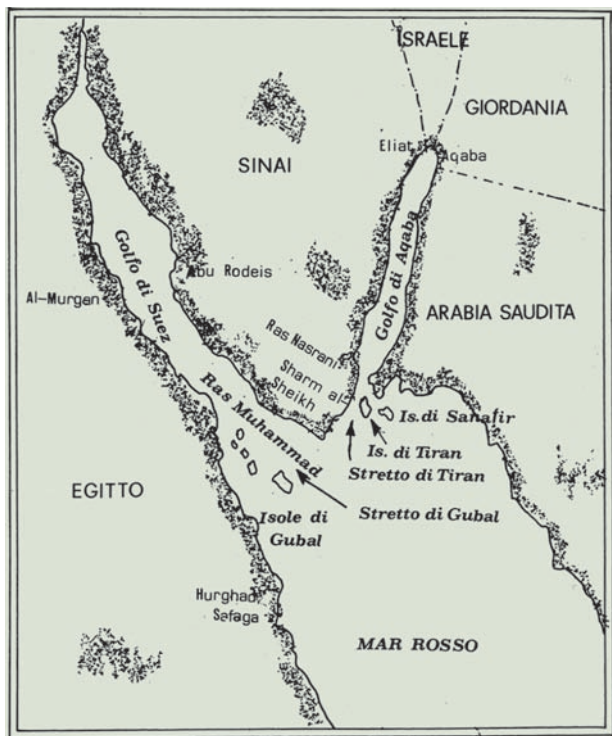
| | |
|---|--|
| <i>Stretto di Bab el-Mandeb</i> | <i>Stretto di Juan de Fuca</i> |
| <i>Bocche di Bonifacio</i> | <i>Canale di Kaiwi</i> |
| <i>Canale di Beagle</i> | <i>Stretto di Magellano</i> |
| <i>Little Belt</i> | <i>Stretto di Malacca</i> |
| <i>Stretto di Bering</i> | <i>Stretto di Massawa</i> |
| <i>Passaggio tra Bharain e Qatar</i> | <i>Canale di Minorca</i> |
| <i>Passaggio tra Bharain e Arabia Saudita</i> | <i>Stretto di Ombai</i> |
| <i>Canale di Bristol</i> | <i>Stretto di Rosario</i> |
| <i>Stretto di Cook</i> | <i>Bocche del Serpente</i> |
| <i>Passaggio di Calais</i> | <i>Stretto di Santa Lucia</i> |
| <i>Stretto di Corsica</i> | <i>Stretto di Santa Lucia e San Vincenzo</i> |
| <i>Stretto di Cerigo</i> | <i>Stretto della Sonda</i> |
| <i>Stretto di Corfù</i> | <i>Stretto di San Bernardino</i> |
| <i>Stretto di Dover</i> | <i>Stretto di Suriago</i> |
| <i>Bocche del Dragone</i> | <i>Canale di San Giorgio</i> |
| <i>Stretto di Dominique</i> | <i>Stretto di Scarpanto</i> |
| <i>Stretto di Formosa</i> | <i>Stretto di Singapore</i> |
| <i>Stretto di Gibilterra</i> | <i>Stretto di Tiran</i> |
| <i>Passaggio di Guadalupe</i> | |
| <i>Stretto di Hormuz</i> | |

In merito al regime vigente per specifici stretti e canali si indica quello dei seguenti casi:

Bocche di Bonifacio

Quale stretto che mette in comunicazione due parti di alto mare (v.) rientra nella categoria degli stretti internazionali. Come tale è sottoposto al regime del passaggio in transito (v.). È interamente ricoperto dalle acque territoriali italiane e francesi delimitate dalla la Convenzione di Parigi del 28.11.1986 tra Italia e Francia relativa alla delimitazione delle frontiere marittime nell’area (v. Acque territoriali-Mediterraneo) e Pesca (Mediterraneo).

In considerazione della pericolosità della navigazione nello stretto, l’Organizzazione Marittima Internazionale (v.), con la Risoluzione IMO MSC 73 (69) approvata a Londra il 20 maggio 1998, ha adottato un sistema di istradamento del traffico e la procedura di rapportazione navale obbligatoria da parte delle navi in transito per prevenire il rischio di sinistri marittimi che possono coinvolgere navi petroliere, gasiere, chimichiere.



Lo stretto di Tiran, il Golfo di Aqaba e le aree marittime adiacenti.

Tale Risoluzione è stata applicata dall'Italia con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 1° dicembre 1998 che:

- stabilisce un sistema di controllo (c.d. «rapportazione obbligatoria») del traffico denominato *Bonifacio traffic* affidandone la gestione al Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera per la parte sotto giurisdizione italiana ;
- istituisce canali di transito in «aree precauzionali» ad alto rischio;
- esclude dal suo ambito di applicazione le navi da guerra e quelle di piccolo tonnellaggio.

La sua esecuzione da parte della Francia è avvenuta con *Arrête Prefectoral* n. 84/98 del 3 novembre 1998.

Ulteriori limitazioni al transito nella zona, per esigenze di protezione dell'ambiente marino (v.), in applicazione della Convenzione di Londra del 17 febbraio 1978 (MAR-POL), sono state adottate, nelle aree di rispettiva giurisdizione nei confronti esclusivi

delle navi nazionali:

— dall'Italia con DM del 26 febbraio 1993 che interdice la navigazione a navi «petroliere, gasiere e chimichiere» trasportanti idrocarburi o sostanze chimiche nocive all'ambiente;

— dalla Francia con «Arrête Prefectoral» n. 1 - 93 del 15 febbraio 1993 della Prefettura Marittima di Tolone che vieta il transito, salvo deroga espressa, alle navi francesi trasportanti idrocarburi o altre sostanze pericolose indicate in una lista annessa.

In futuro, in relazione a tale regime di transito, Italia e Francia intenderebbero procedere all'istituzione nelle Bocche di Bonifacio di un parco marino (v.). L'internazionalizzazione dell'iniziativa avverrebbe inserendo l'area nella «SPAMI List» (v.), elenco delle Aree marine del Mediterraneo specialmente protette,

Canale di Corinto

Inaugurato nel 1893, questo Canale — che mette in comunicazione le acque territoriali del Golfo di Corinto con quelle del Golfo di Salamina — risponde unicamente alla esigenza commerciale di ridurre i tempi di navigazione.

In relazione a questa caratteristica deve essere considerato un canale interno, sottoposto quindi interamente alla sovranità della Grecia, e non una via d'acqua internazionale aperta al libero transito di tutte le Nazioni;

Canale di Corsica

È compreso tra Capo Corso e l'Isola della Capraia la cui distanza, dalla linea di costa, è inferiore alle 24 mg. Al pari delle Bocche di Bonifacio è interamente ricoperto dalle acque territoriali italiane e francesi e, quale stretto che mette in comunicazione due parti di alto mare, rientra nella categoria degli stretti internazionali. Come tale è sottoposto al regime del passaggio in transito (v.).

Canale di Kiel

Costruito nel 1896 per l'esigenza strategica di mettere in comunicazione il Mare del Nord con il Mar Baltico, questo Canale fu inizialmente sottoposto alla sovranità esclusiva della Germania. Successivamente, al termine della prima Guerra Mondiale, con l'art. 380 del Trattato di Pace di Versailles del 28 giugno 1919, fu stabilito che il Canale «e le sue vicinanze dovessero essere lasciate libere e aperte alle navi mercantili e da guerra di tutte le Nazioni in pace con la Germania, a condizioni di completa parità». Tale regime di libertà di transito in tempo di pace fu riaffermato dalla Corte Permanente di Giustizia Internazionale in relazione al caso, avvenuto nel 1921, di un mercantile britannico il cui transito era stato impedito dalla Germania, sulla base del principio per

cui il Canale aveva cessato di essere un canale navigabile interno per divenire una via d'acqua internazionale, aperta, in tempo di pace, a tutte le Nazioni per l'accesso al Mar Baltico;

Canale di Panama

Aperto al traffico il 14 agosto 1914, il Canale di Panama era stato costruito sulla base del Trattato di Hay-Bunau-Varilla del 18 novembre 1903 con cui Panama accordava la sovranità agli Stati Uniti sulla costruendo via d'acqua stabilendo che «il Canale ed i suoi ingressi saranno neutrali in perpetuo, e saranno liberi e aperti alle navi mercantili e da guerra di tutte le Nazioni che osservano queste norme, e gli Stati Uniti accettano la missione di assicurare l'osservanza delle norme della inviolabilità stabilite per il Canale di Suez». Lungo complessivamente 77 km., il Canale riduce di circa 8.000 la distanza tra New York e San Francisco via Capo Horn. Le dimensioni delle navi che possono transitarvi (tempo medio 9 ore) sono in funzione delle chiuse in cui devono essere immesse per superare i salti di quota; esse sono fissate in 320 m di lunghezza, 30 m di larghezza e 12 m di pescaggio.

Il Trattato di Washington del 7 settembre 1977 tra Stati Uniti e Panama, formato da due distinti Accordi, ha in parte modificato il regime del Canale previsto dal precedente Trattato del 1903. Il primo Accordo, noto come «Neutrality Treaty» riconosce lo status di via d'acqua internazionale a carattere neutrale del Canale di Panama prevedendo che esso, sia in tempo di pace che in tempo di guerra, «rimanga sicuro ed aperto al pacifico transito da parte delle navi di tutte le nazioni in termini di completa eguaglianza», in modo che «... le navi da guerra di tutte le nazioni avranno diritto in ogni momento di transitare per il Canale... senza essere assoggettate a condizioni per il transito, a ispezioni, perquisizioni o sorveglianza». Agli Stati Uniti viene riconosciuto il ruolo di garanti della libertà di transito nel Canale e del suo status di neutralità. Con il secondo Accordo è stato invece previsto il passaggio dagli Stati Uniti alla *Panama Canal Authority* del controllo sul Canale, a decorrere dal 1° gennaio 2000. Per il futuro è previsto un ampliamento del Canale, mediante la costruzione di nuove chiuse, in modo da permettere il passaggio di navi di maggiori dimensioni.

Canale di Suez

Il regime del transito nel Canale di Suez è regolato dalla Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888 firmata da Italia, Austria-Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Russia, Spagna e Turchia il cui testo è riportato in Annesso C. Fondamentale è, al riguardo, l'art. I di questa Convenzione il quale prevede che «Il Canale sarà sempre libero, in tempo di guerra come in tempo di pace, a ogni nave mercantile o da guerra, senza distinzione di bandiera. Esso non sarà mai soggetto all'esercizio del diritto di blocco». Sulla stessa linea si colloca l'art. IV secondo cui

L'ITALIA ED IL CANALE DI SUEZ

L'interesse dell'Italia nell'impresa per l'apertura (avvenuta il 17 novembre 1869) dell'Istmo di Suez si presentò chiaro sin dai primi studi per la realizzazione dell'opera. Com'è noto studiosi italiani del livello di Luigi Negrelli, cui spetta il merito di aver predisposto il progetto preliminare per la realizzazione del Canale, e degli ingegneri Pietro Paleocapa ed Eduardo Gioja collaborarono attivamente con Ferdinand de Lesseps nell'esecuzione dell'impresa. Non va egualmente dimenticata l'appassionata opera del conte Luigi Torelli che da Ministro del Regno d'Italia, nel 1865, si adoperò per spingere la Nazione a entrare in gara con le altre Potenze europee nello sfruttamento della nuova via commerciale tra il Mediterraneo e l'Oriente che stava per aprirsi. Collaboratore del Torelli in questo lucido disegno strategico fu il missionario Giuseppe Sapeto che compilò nel 1865 una relazione sull'opportunità che l'Italia acquistasse un porto in Mar Rosso. A lui si deve, in particolare, in concomitanza con l'apertura del Canale, la stipulazione di un contratto d'acquisto della Baia di Assab, vicina allo Stretto di Bab el Mandeb, per conto dell'armatore Genovese Rubattino che formalmente figurava come acquirente privato dal Sultano della regione, ma che in realtà agiva nell'interesse del neo proclamato Regno d'Italia.

L'Italia, per quanto interessata alla gestione del Canale, non partecipò che in misura marginale al capitale della Compagnia costituita nel 1858 dal de Lesseps con 200.000.000 di Franchi oro, ripartiti in 400.000 azioni. Al contrario la Gran Bretagna rafforzò la sua posizione nel 1875 acquistando dal Kedivè d'Egitto Ismail Pashà (le cui finanze erano in difficoltà) il pacchetto finanziario egiziano, escludendo in tal modo l'Egitto: il Canale si trasformò, in sostanza, in una società franco-britannica.

Benché assente sul piano finanziario, l'Italia cercò di esercitare un ruolo diplomatico nella definizione dello status giuridico del Canale. È interessante ricordare, da tale punto di vista, l'iniziativa assunta dal nostro Paese in concomitanza con l'azione militare britannica del 1882 che portò all'occupazione del canale e dell'intero Egitto per ristabilire l'ordine a seguito della rivolta antiturca del colonnello Arabi Pashà. Nel corso della conferenza internazionale convocata a Costantinopoli per concertare misure contro i rivoltosi, prima dell'occupazione britannica, il rappresentante italiano presentò, infatti, una proposta volta a far riconoscere l'urgente necessità di creare un'organizzazione internazionale, con il concorso della Turchia, per la sicurezza della libertà di passaggio nel Canale. La proposta, nonostante fosse stata giudicata favorevolmente, non ebbe tuttavia seguito per le riserve manifestate da vari Paesi. A riprova del ruolo ricoperto nell'affermazione della libertà di transito nel Canale, l'Italia fu invitata, nel 1885, a far parte della commissione incaricata di predisporre uno statuto internazionale del Canale. Tale commissione portò a termine i suoi lavori nel 1888 redigendo quella Convenzione per la libera navigazione nel Canale di Suez che, firmata a Costantinopoli il 29 ottobre 1888 da Italia, Austria-Ungheria, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Russia, Spagna e Turchia, è tuttora in vigore.

«Nessun atto di ostilità o nessun atto volto a impedire la libera navigazione nel Canale potrà essere eseguito al suo interno e nei suoi porti d'accesso sino al raggio di 3 miglia, anche se la Turchia fosse una delle Potenze belligeranti». Come è stato acutamente osservato, il Canale è soggetto a un regime di demilitarizzazione (v.) sia nel senso che nessun atto di ostilità può essere compiuto al suo interno, sia nel senso che può essere usato da nazioni belligeranti, in tempo di guerra, per azioni il cui obiettivo sia esterno al Canale. Tale regime di neutralità, peraltro, fu strettamente osservato nel corso delle due guerre mondiali. Durante la crisi anglo-italiana del 1936, all'epoca dell'occupazione italiana dell'Etiopia, la Gran Bretagna rinunciò inoltre al progetto di inibire il transito delle navi italiane quale misura da adottare in applicazione delle sanzioni decretate dalla Società delle Nazioni contro il nostro Paese, ritenendolo evidentemente un atto contrario al diritto internazionale. È un fatto incontestabile, per il vero, che la Gran Bretagna, sin da quando divenne «Potenza protettrice» dell'Egitto nel 1882, ha sempre svolto con equilibrio un suo ruolo (non scritto nella Convenzione) di garante della libertà di passaggio nel Canale ritenendolo il più consono ai propri interessi vitali di collegamento con l'India e le altre colonie. In proposito non va però dimenticato che la stessa Gran Bretagna, per non pregiudicare tale ruolo di fat-



to, si oppose a che divenisse operante il principio giuridico della vigilanza di tutte le Nazioni firmatarie della Convenzione del 1888, sulla regolare applicazione del regime di transito nel Canale stabilito, nell'art. VIII, in questi termini: «Gli Agenti in Egitto delle Potenze firmatarie del presente Trattato saranno incaricati di vigilare sulla sua esecuzione. In caso di eventi che minaccino la sicurezza della libertà del Canale, essi si incontreranno su convocazione di tre di loro». La posizione della Gran Bretagna contraria a un attivo ruolo di vigilanza delle Nazioni aderenti alla Convenzione fu ufficializzata nell'ambito della Dichiarazione franco-inglese dell'8 aprile 1904.

Il ruolo esercitato dal Regno Unito in Egitto ebbe fine, com'è noto, a seguito della nazionalizzazione della Compagnia del Canale, operata il 26 luglio 1956 dal presidente Nasser, e del fallimento politico diplomatico dell'occupazione del Canale tentata nell'ottobre 1956 da una Forza di intervento franco-inglese. L'Egitto, al termine della crisi, s'impegnò con la Dichiarazione del 24 luglio 1957 a «mantenere libero il Canale e non interrompere la navigazione a favore di tutte le Nazioni entro i limiti e in accordo con le previsioni della Convenzione di Costantinopoli del 1888». L'impegno dell'Egitto a rispettare tale regime non impedì tuttavia di applicare, a partire dal 1948, il divieto di transito nei confronti delle navi di bandiera israeliana. Il divieto fu successivamente esteso a qualsiasi carico diretto in Israele, a prescindere dalla bandiera della nave utilizzata per il trasporto con motivazioni di vario genere riconducibili, in sostanza, alla tesi che il Governo egiziano avesse il diritto, in ragione delle ostilità in atto, di adottare misure difensive nel Canale. La situazione di ostilità tra i due Paesi sfociò, come si ricorderà, nella «Guerra dei 6 giorni» del giugno 1967 durante la quale Israele occupò la Penisola del Sinai sino alle rive del Canale, mentre l'Egitto bloccò il transito della via d'acqua mediante l'affondamento di quindici navi.

La chiusura del Canale si prolungò per otto anni determinando gravissime conseguenze per l'economia dei Paesi mediterranei. L'Italia ne subì in particolare gli effetti negativi in quanto dovette cercare in Libia e in Nigeria fonti di approvvigionamento petrolifero alternative rispetto a quelle dei Paesi del Golfo Persico. Contemporaneamente si ridusse in modo considerevole l'attività portuale di scali come quello di Trieste. Si ebbe per conseguenza la spinta a sviluppare la navigazione lungo la rotta di Buona Speranza utilizzando superpetroliere di gigantesche dimensioni (sino a 400.000 t) e si ebbero elementi a favore della tesi, già espressa in passato al momento dell'avvio dell'impresa della Compagnia, di chi considerava il Canale un'entità di significato regionale, obsoleto dal punto di vista economico e strategico. Ciononostante, grazie all'impegno della Comunità internazionale e in concomitanza con il miglioramento delle relazioni tra Egitto e Israele, il Canale fu riaperto il 5 giugno 1975. Successivamente sono stati intrapresi lavori per ampliarne le dimensioni portando la profondità a 22,5 m e la larghezza massima a 364 m in modo da consentire il transito di navi di grosso ton-

nellaggio (240.000 t stazza lorda). L'attraversamento del Canale, che è attualmente lungo 190 km, richiede in media 11 ore; il convoglio in partenza da Port Said alle 01.00 arriva a Suez alle 13.00; quello da Suez (in partenza alle 06.00) arriva a Port Said alle 16.00. Aree di incrocio dei convogli sono previste a Ismailia e ai Laghi Amari. Il carattere internazionale del Canale è stato riaffermato dall'Egitto in tempi recenti con la Dichiarazione del 24 aprile 1957. L'applicazione della Convenzione di Costantinopoli del 1888 è stata successivamente richiamata anche dall'art. V del Trattato di pace tra Israele ed Egitto del 26 marzo 1975 al fine di sancire il diritto di Israele di far passare proprie unità (militari e mercantili) attraverso il Canale.

Su richiesta dell'Italia, per porre termine agli arrivi in Mediterraneo, attraverso il Canale, di navi in precarie condizioni di sicurezza trasportanti migranti (v. Traffico e trasporto illegale di migranti in mare), l'Egitto si è impegnato nel 2002 a che la *Suez Canal Authority*, in accordo con le proprie «Rules of Navigation», verifichi il possesso da parte delle navi in transito delle condizioni di navigabilità prescritte dalla Convenzione di Londra su «Safety of Life at Sea» del 1974 (SOLAS). Questo, in linea con la Risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle NU 95 (1951) secondo cui l'Egitto non ha il diritto di imporre restrizioni al passaggio di navi straniere «beyond that essential to the safety of shipping in the Canal itself and to the observance of the international conventions in force». A seguito dell'intesa raggiunta con l'Italia, l'Egitto si è impegnato, in definitiva a non concedere il diritto di transito attraverso il Canale alle imbarcazioni *unsafe* prive di requisiti di navigabilità, riconoscendo che queste restrizioni non sono incompatibili con la libertà di transito stabilita dalla Convenzione di Costantinopoli del 1888.

Stretto di Bab el Mandeb

Lo Stretto di Bab el Mandeb, avente un'ampiezza massima di 16 km. nella parte centrale, mette in comunicazione l'Oceano Indiano con il Mar Rosso (v.) e, attraverso il Canale di Suez (v.), con il Mar Mediterraneo (v.). Qualificabile, dal punto di vista della navigazione, come una via d'acqua internazionale, esso è coperto integralmente dalle acque territoriali di Gibuti e Yemen e appartiene, sulla base di quanto previsto dall'art. 37 della Convenzione del Diritto del mare del 1982, alla categoria degli stretti che, mettendo in comunicazione una parte di alto mare o ZEE con altra parte di alto mare o ZEE, sono sottoposti al regime del «passaggio in transito» (libertà di navigazione e sorvolo non sospensibile, con possibilità, per i sommergibili, di navigare in immersione). Grande è l'importanza strategica di questo stretto, in quanto, come può facilmente intuirsi, un suo blocco determinerebbe l'interruzione dei collegamenti marittimi che transitano per il Canale di Suez. Non va dimenticato, al riguardo, che nel 1972 un cacciatorpediniere francese fu bombardato dall'isola yemenita di Perim (posta

al centro dello Stretto) e che nel 1971 la petroliera liberiana *Coral Sea*, noleggiata da Israele per trasportare petrolio da Eilat, fu colpita da due missili.

Nel quadro di questa situazione gli Stati Uniti hanno stipulato nel 1975 un Memorandum of Agreement con Israele nel quale si afferma con chiarezza l'impegno statunitense nella difesa della libertà di transito nello Stretto nei seguenti termini: «In accordo con il principio della libertà di navigazione in alto mare e di libero e non impedito passaggio attraverso ed al di sopra degli stretti che collegano le acque internazionali, il Governo degli Stati Uniti considera lo Stretto di Bab el Mandeb e lo Stretto di Gibilterra come vie d'acqua internazionali. Esso sosterrà il diritto di Israele al libero e non impedito passaggio attraverso tali stretti. Allo stesso modo il Governo degli Stati Uniti riconosce il diritto di Israele alla libertà di sorvolo sul Mar Rosso e su tali Stretti e appoggerà per via diplomatica l'esercizio dello stesso diritto»

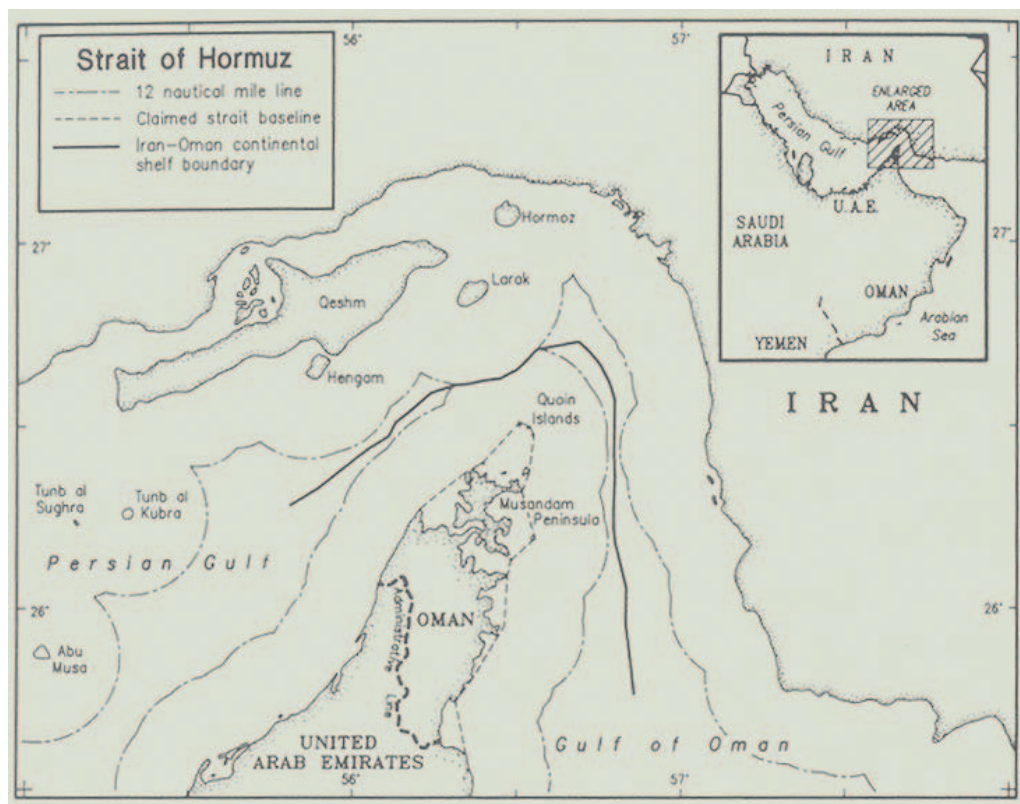
Nel 1978 lo Yemen, con dichiarazione emanata nel 1978, ha affermato di essere consapevole dell'importanza dello Stretto nella navigazione internazionale «confermando il suo rispetto per la libertà di traffico aereo e marittimo di tutti gli Stati». Al di fuori di tale dichiarazione non esiste per il vero alcun altro atto che garantisca a tutte le Nazioni la libertà di passaggio nello Stretto in situazione di conflitto armato. La Convenzione del Diritto del Mare del 1982 stabilisce infatti il principio di carattere generale del regime del «passaggio in transito» negli stretti internazionali come quello di Bab el Mandeb che è senz'altro di ampia portata e mette al riparo da qualsiasi illegittima limitazione al transito attuata in tempo di pace dagli Stati rivieraschi. Quale però la situazione in caso di conflitto armato nell'ipotesi in cui uno degli Stati che si affacciano su Bab el Mandeb decidesse di porre in atto il blocco dello Stretto? In assenza di norme convenzionali o consuetudinarie espressamente applicabili a tale caso, la definizione dei principi che dovrebbero regolare la materia è stata tentata nel *Manuale di Sanremo applicabile ai Conflitti Armati Internazionali sul Mare*. La soluzione adottata in tale testo (che, com'è noto, è privo di per sé di valore giuridico, costituendo una compilazione privata riflettente lo stato attuale e le linee evolutive del diritto internazionale) è quella di prevedere che il diritto di passaggio in transito negli stretti internazionali spetta sia alle navi da guerra e agli aeromobili militari dei belligeranti negli stretti coperti dalle acque territoriali dei neutrali, sia alle medesime navi e aeromobili dei neutrali negli stretti coperti dalle acque territoriali dei belligeranti. Se così è, stando all'incertezza di un quadro giuridico in cui le norme di diritto internazionale generale sicuramente applicabili agli stretti sono quelle valide per il tempo di pace, si deve concordare con chi ha espresso l'idea che «I Paesi rivieraschi del mar Rosso dovrebbero ricercare una politica comune per fare di questo mare semichiuso una zona di pace aperta al traffico internazionale del Canale di Suez, che beneficerebbe di una neutralità di fatto (...). Uno degli elementi principali di questa politica dovrebbe essere la

demilitarizzazione dello Stretto di Bab el Mandeb (...). Attualmente i missili di Perim, controllati dalla Repubblica dello Yemen, possono ostacolare il libero passaggio delle flotte (...). Questa minaccia unilaterale in uno stretto internazionale ricoperto dalle acque territoriali di due altre Nazioni, la Repubblica di Gibuti e l'Eritrea, non è accettabile». In tal modo si realizzerebbe tra l'altro un vecchio piano della Gran Bretagna di internazionalizzare l'area che prevedeva di affidare l'isolotto di Perim alle Nazioni Unite.

Stretto di Hormuz

Via d'acqua di accesso al Golfo Persico (v.), che rientra nella categoria degli stretti internazionali ove vige il regime del passaggio in transito (v.). La sua ampiezza, nel punto più stretto che è interamente ricoperto dalle acque territoriali di Iran e Oman, è di 21 miglia: al suo interno vi è uno schema di separazione del traffico costituito da due canali di traffico larghi ciascuno 1 miglia, ricadenti rispettivamente nelle acque territoriali dei due Paesi, separati da una *buffer zone* di 2 miglia, posta a cavallo della mediana (v.). Lo stretto prende nome dall'Isola iraniana di Hormuz. In vicinanza di Oman vi sono anche gli isolotti di Quain che sono inseriti nelle linee di base (v.) di quel Paese. In prossimità dello Stretto, all'interno del Golfo Persico, vi è l'Isola di Abu Musa che è in possesso dell'Iran assieme ai vicini isolotti della Grande e della Piccola Tunb. L'Iran, nel firmare la Convenzione di Montego Bay del 1982, ha dichiarato di ritenere che il diritto di passaggio nello Stretto possa essere esercitato soltanto dalle Nazioni che hanno aderito alla Convenzione. Questa posizione non è accettata dagli Stati Uniti, quale Stato che non è ancora parte della stessa, ritenendo infatti che il regime del passaggio in transito regolamentato dalla Convenzione non ha valore «contrattuale» ma rappresenta la codificazione della prassi consuetudinaria. In aggiunta l'Iran, ha preteso di imporre la sospensione del transito nella parte dello Stretto rientrante nelle proprie acque territoriali dichiarate «war zone» durante la crisi del Golfo nel 1987, motivandola con la necessità di dover svolgere esercitazioni militari. L'ipotesi che il transito possa essere interdetto è stata successivamente indicata dall'Iran come una opzione militare da adottare in caso di minaccia alla propria sicurezza.

Il mantenimento della libertà di navigazione nello Stretto di Hormuz è vitale per l'approvvigionamento energetico dei Paesi occidentali: si calcola che circa il 25 % delle esportazioni mondiali di petrolio vi passi attraverso e che il Giappone riceva il 75% del proprio fabbisogno. Il transito giornaliero è stimato in 15 milioni di barili. Vie alternative di trasporto degli idrocarburi sono rappresentate dall'oleodotto che attraversa l'Arabia Saudita da Abqaiq a Yanbu in Mar Rosso (v.) o da quello che passando per l'Iraq raggiunge il Mar Nero (v.) a Ceyhan in Turchia.



Da A.-Roasch R.Smith.

Stretto di Gibilterra

Largo 7,5 mg nella sua parte più stretta ed interamente coperto dalle acque territoriali di Marocco e Spagna, rientra nella categoria degli stretti internazionali ove vige il regime del passaggio in transito (v.) che prevede il diritto di navigazione (in immersione per le unità subacquee) e di sorvolo in favore di tutti gli Stati.

Tale regime di libertà di transito è anche sancito dalla Dichiarazione di Londra dell'8 aprile 1904 tra Gran Bretagna e Francia (cui aderì successivamente la Spagna con la Dichiarazione di Parigi del 3 ottobre 1904) che ha per oggetto la smilitarizzazione della costa marocchina dello stretto. Lo stretto prende il nome dalla rocca di Gibilterra che è ancora possesso della Corona Britannica dopo essere stato occupato dalla Gran Bretagna nel 1704 ed essere stato ceduto dal Regno di Spagna, al termine



Da A.-Roasch R.Smith.

della guerra di successione spagnola, con il Trattato di pace di Utrecht del 13 luglio 1713. Un contenzioso esiste tuttora tra i due Paesi sia per quanto riguarda la restituzione del possedimento sia per la pretesa britannica di attribuire a esso uno spazio di acque territoriali (v. Acque territoriali (Mediterraneo)). La Spagna, nel firmare la Convenzione di Montego Bay del 1982, ha espresso l'intenzione di regolamentare il regime del transito nello Stretto. Il punto di vista spagnolo è stato contestato nel 1985 dagli Stati Uniti i quali hanno messo in risalto il fatto che la pretesa spagnola non è conforme al Diritto Internazionale, soprattutto per ciò che riguarda la possibilità di porre vincoli al diritto di sorvolo sullo Stretto degli aeromobili militari (v.). Al riguardo, all'atto della ratifica (20 dicembre 1996) della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 la Spagna ha formulato la seguente dichiarazione:

— la propria ratifica non può essere interpretata in nessun modo come riconoscimento di qualsiasi diritto o situazione relativa agli spazi marittimi di Gibilterra che non sono compresi nell'art. 10 del Trattato di Utrecht del 1713 (questo articolo stabilisce che

«Gibilterra spetta all'Inghilterra, *senza nessuna giurisdizione territoriale* e senza comunicazione aperta con la regione attigua, dalla parte di terra»);

— il regime di passaggio in transito stabilito nella Parte III della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 è compatibile con il diritto dello Stato costiero di stabilire in uno stretto internazionale le sue proprie regolamentazioni;

— nell'art 39, 3 di detta Convenzione la parola «normalmente» (riferita all'obbligo per gli aeromobili di stato in transito sullo stretto di rispettare le Regole dell'Aria emanate dall'ICAO e di tener conto della sicurezza della navigazione) va interpretata come «salvo forza maggiore o pericolo grave».

Stretto di Messina

Quale stretto internazionale che mette in collegamento due parti di alto mare, che è formato da un'isola e dalla costa del continente (l'ampiezza minima è di 3,1 km) ed il cui transito può essere sostituito da una rotta alternativa di convenienza simile, è sottoposto al regime del transito inoffensivo non sospensibile (v.).

Il passaggio nello Stretto di Messina, a seguito del sinistro tra due petroliere avvenuto nella zona il 21 marzo 1985, è stato specificatamente regolamentato con il DM 8 maggio 1985 che ha interdetto, ai fini della salvaguardia dell'ambiente, il transito alle petroliere e alle navi con carichi nocivi di stazza lorda pari o superiore alle 50.000 t, stabilendo nel contempo, per la sicurezza della navigazione, il pilotaggio obbligatorio per particolari categorie di navi e rotte di separazione del traffico.

Gli Stati Uniti, con nota diplomatica del 5.4.1985, hanno espresso riserve nei confronti dell'iniziativa italiana manifestando l'opinione che:

— la regolamentazione non debba intendersi riferibile alle navi da guerra (v.);

— le limitazioni al transito nello Stretto di specifiche categorie di navi costituiscano una violazione del regime di transito inoffensivo non sospensibile che si applica per consolidata normativa consuetudinaria e pattizia;

— sia egualmente in contrasto con tale regime la prescrizione del pilotaggio obbligatorio.

Stretto di Sicilia

La denominazione di Stretto di Sicilia è stata introdotta dall'Autorità cartografica nazionale, in adempimento di una raccomandazione del Bureau Hydrographic International (BHI) volta ad uniformare i toponimi marini.

Il termine indica il tratto di mare tra la Tunisia e la Sicilia, in passato genericamente definito come Canale di Sicilia, compreso tra Capo Bon e Capo Lilibeo.

Dal punto di vista giuridico quello di Messina non è uno stretto internazionale, in quanto esiste, nella sua parte centrale, una zona di acque internazionali (v.) compresa

tra le acque territoriali di Italia e Tunisia (v. acque territoriali (Mediterraneo), larga circa 50 miglia, nella quale è pacifica l'esistenza della libertà di transito e di sorvolo.

Stretto di Tiran

Il regime di tale stretto è sancito dall'art. V del Trattato di Pace tra Israele ed Egitto del 26 marzo 1979 (con gli Stati Uniti nel ruolo di garanti) che così stabilisce: «Le Parti considerano lo Stretto di Tiran e il Golfo di Aqaba vie d'acqua internazionali aperte a tutte le Nazioni, che dispongono quindi di un diritto non limitabile e non sospendibile alla navigazione e al sorvolo di esso.». Di rilievo, dal punto di vista italiano, è il ruolo che il nostro Paese ricopre nell'ambito della *Multinational Force and Observers* (MFO) sulla base dell'Accordo del 16 marzo 1982 più volte prorogato, che prevede, appunto, lo svolgimento di «pattugliamenti navali intermittenti attraverso tale via d'acqua internazionale e nelle immediate vicinanze» da parte del contingente navale italiano costituito da tre Pattugliatori della Marina Militare. La missione affidata alle unità italiane può considerarsi, per le sue caratteristiche che la contraddistinguono e per il contesto geo-politico in cui si svolge, un classico esempio di *peace-keeping navale* (missione di interposizione tra due o più Paesi per la quale non è previsto l'uso della forza al di fuori della difesa legittima).

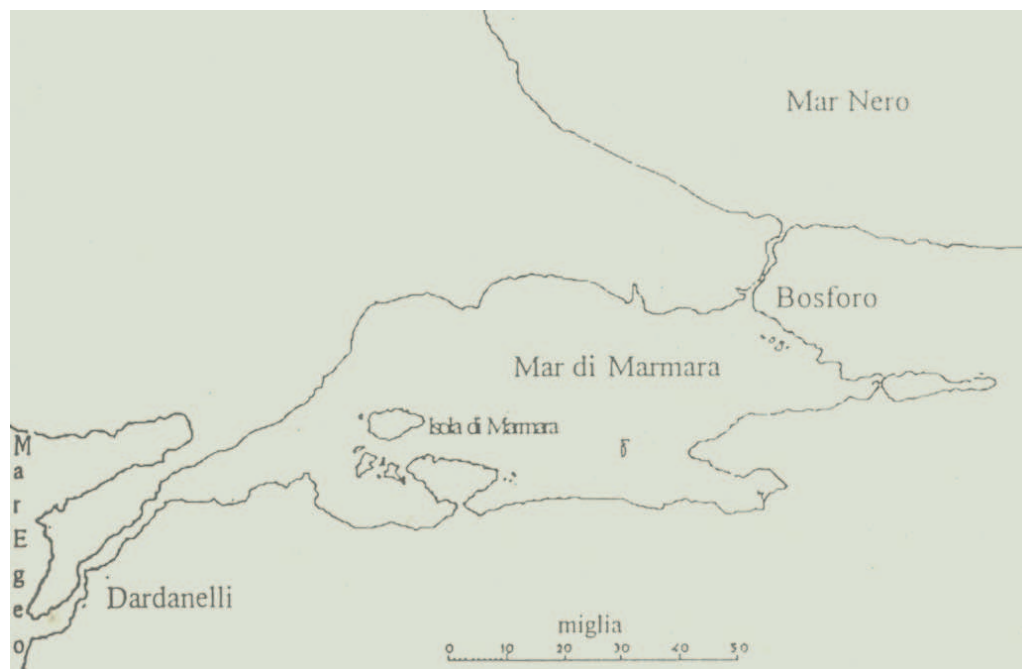
Stretti Turchi

Il regime applicabile al passaggio e alla navigazione nello Stretto dei Dardanelli, nel Mar di Marmara e nel Bosforo (compresi tutti sotto la denominazione di Stretti Turchi) è previsto dalla Convenzione firmata a Montreux il 20 luglio 1936 da Turchia, Francia, Grecia, Bulgaria, Giappone e Unione Sovietica (l'Italia, pur non avendo preso parte alla Conferenza preparatoria, aderì, successivamente, il 2 maggio 1938), il cui testo è riportato in Annesso D.

Il principio base affermato nella Convenzione è quello di riconoscere, nel quadro della sicurezza della Turchia e degli Stati rivieraschi del Mar Nero (v.):

- in tempo di pace, sia di giorno che di notte, senza alcuna formalità, a meno di disposizioni sanitarie, la completa libertà di transito in favore delle navi mercantili di qualsiasi bandiera;
- in tempo di guerra, qualora la Turchia non sia belligerante, il medesimo regime di transito alle navi mercantili di qualsiasi bandiera;
- in tempo di guerra, qualora la Turchia sia belligerante, la libertà di passaggio e navigazione in favore dei mercantili appartenenti a Paesi non in conflitto con la Turchia, a condizione che essi non assistano il nemico, e transitino di giorno rispettando rotte obbligate.

Per quanto riguarda le navi da guerra (v.), è altresì riconosciuto il diritto di passag-



Gli Stretti Turchi regolamentati dalla Convenzione di Montreux.

gio, sia pure con particolari restrizioni e con l'obbligo di informare il Governo turco, otto giorni prima del transito, per le:

- navi di dislocamento superiore alle 15.000 t (il diritto di passaggio è previsto per le sole navi delle Potenze rivierasche del Mar Nero, purché esse passino singolarmente);
- navi di dislocamento inferiore alle 15.000 t (il diritto di transito è riconosciuto alle unità di qualsiasi bandiera a condizione che il passaggio avvenga di giorno, che il tonnellaggio globale di una Forza in transito non superi le 15.000 t e che la stessa non sia composta da più di 9 unità);
- unità subacquee a condizione che si tratti di battelli Potenze rivierasche del Mar Nero costruiti e acquistati all'estero (al di fuori di questa ipotesi il passaggio delle unità subacquee è proibito).

La Convenzione non contiene alcuna disposizione che autorizzi espressamente il transito delle navi portaerei pur dando, nell'Annesso II, una loro definizione come «bastimenti da guerra di superficie che, quale che sia il loro dislocamento, sono costruiti o predisposti principalmente per trasportare e far operare aeromobili in mare».

All'art. 15 viene inoltre stabilito che «le unità da guerra un transito non possono in nessun caso utilizzare gli aerei imbarcati». Questa formula viene generalmente intesa come indice del fatto che, se è proibito il transito delle navi portaerei in senso stretto, corrispondenti alla suindicata definizione dell'Annesso II, è da ritenersi invece consentito quello delle navi portaelicotteri.

Il regime di transito stabilito nella Convenzione di Montreux del 1936, anche se non è cambiato nei suoi fondamentali aspetti politico-militari, ha subito di recente modifiche per effetto di emergenze ambientali causate da collisioni tra navi trasportanti carichi inquinanti. Al fine di limitare il transito negli Stretti di grosse petroliere, la Turchia ha emanato nel 1994, a seguito di approvazione dell'IMO (v.), le «Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region» che stabiliscono tra l'altro le misure di:

- comunicazione, da parte delle navi di stazza lorda superiore alle 500 t trasportanti carichi pericolosi, del proprio piano di navigazione a un centro di controllo del traffico;
 - temporaneo fermo del traffico, a discrezione dell'autorità marittima, per operazioni antinquinamento o di ricerca e soccorso (v.) ovvero in caso di avverse condizioni meteoriche;
 - autorizzazione preventiva del transito per le navi trasportanti materiali nucleari o nocivi;
 - possibilità di pilotaggio e rimorchio obbligatorio per particolari categorie di navi.
- In parallelo con le Regulations turche, l'IMO ha predisposto nel 1994 una Circolare per la creazione di uno schema di separazione del traffico (TSS) negli Stretti. Come base giuridica del proprio provvedimento, da parte della Turchia è stata espressa la tesi che il regime del transito negli Stretti è un tipo *sui generis* di passaggio inoffensivo (v.); di qui la conseguenza che sarebbe lecito adottare misure per la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino.

La Russia ha espresso forti riserve sulle *Regulations* turche eccependone la contrarietà con la Convenzione di Montreux soprattutto per la mancanza di consultazione con gli Stati parte. Il punto è che la Turchia sostiene di avere piena autorità per la regolazione e gestione del transito negli Stretti per aver ereditato le funzioni della preesistente Commissione Internazionale per gli Stretti). A seguito di ciò la Turchia, nel 1998, ha emendato le Regulations eliminando le parti delle precedenti disposizioni relative alla sospensione e autorizzazione del transito che più erano risultate controverse.

Secondo alcune opinioni l'iniziativa della Turchia tendeva a stabilire limitazioni al transito di mercantili trasportanti petrolio di produzione russa diretto in Europa per favorire invece il trasporto in Mediterraneo del grezzo estratto nelle repubbliche ex sovietiche transcaucasiche (v. Mar Caspio) attraverso oleodotti collocati sul suo territorio.

SUCCESSIONE TRA STATI

La disciplina della successione tra Stati, rispetto ai diritti sovrani su un territorio nel caso in cui uno o più Stati subentrino a un altro nel loro esercizio, è contenuta nella Convenzione di Vienna del 1978 sulla successione degli Stati rispetto ai trattati.

La Convenzione, entrata in vigore nel 1996, contiene in materia i principi, considerati corrispondenti al diritto internazionale consuetudinario, secondo cui lo Stato successore è vincolato *ipso iure* al rispetto dei trattati riguardanti il possesso del territorio e la definizione delle frontiere conclusi dal predecessore. Gli accordi di tal natura continuano dunque a essere vincolanti per lo Stato successore, alla data della successione, a meno di dichiarazione contraria. Tale principio è perciò da ritenersi senz'altro applicabile per ciò che concerne l'osservanza dei trattati relativi alla delimitazione (v.) delle frontiere marittime da parte delle Repubbliche:

— componenti la Federazione Russa, succeduta all'Unione Sovietica a seguito della sua dissoluzione nel dicembre 1991 (da notare che la Federazione, in data 27.1.1992, aveva dichiarato che avrebbe continuato ad onorare tutti gli accordi internazionali conclusi dall'ex URSS)

— che hanno proclamato la loro indipendenza rispetto alla ex Jugoslavia distaccandosene. In relazione a ciò c'è da considerare che in Adriatico (v.) sono subentrate alla ex Jugoslavia nei trattati di delimitazione marittima stipulati da questo Paese con l'Italia: a) la Slovenia e la Croazia, per quel che concerne la delimitazione del Golfo di Trieste (v. Acque territoriali (Mediterraneo) stabilita dagli Accordi di Osimo del 10.11.1975 (la Slovenia ha notificato all'Italia di essere subentrata alla ex Jugoslavia in tali Accordi con nota del 31 luglio 1992); b) la Croazia e riguardo al Trattato di Roma dell'8.1.1968 sulla delimitazione della piattaforma continentale (v. Piattaforma continentale (Mediterraneo). Analoga la situazione del Montenegro (che a seguito di referendum del 15 maggio 2006 ha acquisito l'indipendenza dalla Repubblica di Serbia e che il 28 giugno 2006 è stata ammessa alle NU con la Ris. 60/264) rispetto al suindicato Trattato di delimitazione della piattaforma continentale.

THALWEG

Vedi: Delimitazione;
Golfo di Trieste (Acque territoriali-Mediterraneo);
Golfo Persico.

TERRORISMO MARITTIMO

Rientrano in questa nozione tutti i casi di violenza commessi per finalità politiche o terroristiche a bordo di una nave privata che, difettando del requisito dell'aggressione

di una nave ai danni dell'altra, non possono essere considerati come pirateria (v.). La materia costituisce oggetto della Convenzione di Roma del 10.3.1988 per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima la quale è stata conclusa sotto gli auspici della Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) (v.) per porre rimedio alle lacune della normativa internazionale messe in evidenza nel caso della *Achille Lauro* (v. Pirateria).

Le ipotesi criminose previste sono:

- a) atti di violenza e minaccia per impadronirsi di una nave o causare danno a una persona imbarcata;
- b) distruzione di una nave o danni al carico o installazioni di bordo;
- c) comunicazione dolosa di informazioni marittime erranee.

La Convenzione si applica nel caso in cui le azioni suindicate — che debbono essere commesse per mettere in pericolo la sicurezza della navigazione (intesa come *safety*) — vengano compiute quando la nave è in acque site «al di là dei limiti esterni del mare territoriale di un solo Stato» o, in base alla sua rotta, stia per navigare in tali acque o provenga dalle stesse. Le Parti contraenti nel cui territorio si trovi l'autore del reato hanno l'obbligo di perseguirlo penalmente e di estradarlo. Il comandante di una nave di uno Stato parte, a bordo della quale siano avvenuti fatti di terrorismo marittimo ha altresì la facoltà di consegnare il colpevole alle Autorità di ogni altro Stato parte (cosiddetto «stato destinatario») perché agisca nei modi previsti dalla Convenzione. La Convenzione si applica anche, in base a uno specifico Protocollo aggiuntivo, alle attività criminose commesse sulle piattaforme fisse in permanenza sul fondo del mare ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento della piattaforma continentale (v.).

Non è disciplinato l'esercizio di poteri di intervento in alto mare da parte di una nave da guerra (v.) di un Paese che abbia interesse a reprimere fatti di terrorismo marittimo, sicché vi sono dubbi sulla possibilità di usare la forza verso mercantili di bandiera straniera controllate da terroristi. In proposito vanno distinte le ipotesi in cui l'intervento avvenga con il consenso o quanto meno l'acquiescenza dello Stato di bandiera da quella in cui lo Stato di bandiera lo neghi perché connivente con i terroristi. In questo caso l'intervento della nave da guerra potrebbe costituire una forma di autotutela classificabile come rappresaglia inquadrabile nell'ambito delle misure di interdizione marittima (v.).

Per fronteggiare le nuove minacce alla sicurezza marittima (intesa come *security*), l'IMO si è attivata, all'indomani dell'11 settembre 2002, con l'obiettivo di rendere la Convenzione di Roma più adeguata alle nuove realtà del terrorismo marittimo. A questo fine è stato redatto un Protocollo di modifica che, unitamente a un ulteriore Protocollo dedicato agli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse, è stato approvato il 14 ottobre 2005 nel corso di apposita conferenza diplomatica.

Punti rilevanti del nuovo strumento sono:

- richiamo nel preambolo alla UNSCR 1540 (2004) che stabilisce la necessità di adottare misure per contrastare la proliferazione di armi nucleari, chimiche e biologiche di distruzione di massa (WMD), nonché al vigente diritto del mare;
- previsione di fattispecie di illecito quali: a) usare una nave in modo da causare massicce distruzioni di luoghi pubblici; b) trasportare su una nave armi di distruzioni di massa e materiali relativi con finalità di terrorismo; c) scaricare da una nave sostanze pericolose o nocive in quantità tale che possano causare lesioni mortali o estesi danni ambientali;
- configurazione di responsabilità per la commissione dolosa di tali illeciti o per il trasporto intenzionale di persone implicate nella loro commissione;
- definizione di procedure per la cooperazione tra le Parti contraenti nell'esecuzione in acque internazionali, da parte di proprie navi da guerra (v.) o navi in servizio governativo non commerciale (v.), di controlli nei confronti di mercantili sospetti di essere implicati nelle attività vietate, secondo i seguenti criteri: a) obbligo di acquisire l'autorizzazione dello Stato di bandiera, a seguito di espressa richiesta, come condizione per condizione per l'abbordaggio; b) clausola di «opting in» per cui le Parti dichiarano che è da considerare concessa l'autorizzazione ad abbordare ed ispezionare una nave di propria bandiera se non vi è stata risposta entro quattro ore dalla richiesta di autorizzazione; c) stringenti misure di salvaguardia per la tutela dell'integrità fisica, dei diritti umani e della dignità delle persone trasportate e della sicurezza dei mezzi e del carico, tenendo conto che i pericoli connessi all'esecuzione di abbordaggi in mare possono consigliarne la loro esecuzione in porto; d) responsabilità dello Stato che interviene per eventuali danni patrimoniali; e) giurisdizione preferenziale dello Stato di bandiera.

Tra i risultati più significativi dell'iniziativa va segnalato quello di aver dato veste giuridica pattizia ai principi della *Proliferation Security Initiative (PSI)* (v.) in linea con gli obblighi di cooperazione in materia posti dalla UNSCR 1540 (2004).

Quanto all'esercizio di poteri dei *enforcement* in mare nei confronti di navi sospette di attività terroristiche sono stati confermati i tradizionali principi della libertà dei mari (v.) secondo cui nessuno Stato può interferire in alto mare con la navigazione di un mercantile a meno di espressa autorizzazione del Paese di bandiera. Al riguardo, va notato che, per non intaccare tali principi, non è stata accolta la proposta formulata dall'Italia nel corso dei lavori preparatori di fissare un «time limit period» per la risposta alla richiesta di abbordaggio. Scaduto tale termine il Paese richiedente avrebbe potuto, configurandosi una minaccia alla *security*, eseguire l'abbordaggio unilateralmente nel presupposto che lo Stato di bandiera sia *unable* o *unwilling* come potrebbe verificarsi nel caso di navi con bandiera di convenienza (v.). La proposta concerneva l'art. 8 bis ed era redatta nei seguenti termini: «Notwithstanding the foregoing paragraphs, the requesting Party, if there is no response from the first Party within the established

period of time, may board the ship and search its cargo and persons on board, if there is a clear ground to believe that the flag State is unable or unwilling to exercise proper jurisdiction and control over the ship and a serious offence under Article 3 is being committed or it is likely to be committed».

Vedi anche: Zona di identificazione marittima.

TRAFFICO DI STUPEFACENTI IN MARE

L'illecito consiste nel detenere a bordo di una nave mercantile (nella cui nozione rientrano ovviamente le imbarcazioni da diporto) sostanze stupefacenti o psicotrope al fine di fabbricarle, distribuirle, trasportarle, trasbordarle o venderle. Esso è, come naturale, perseguibile nelle acque interne (v.), nelle acque territoriali (v.) e nella zona contigua (v.) secondo la legislazione nazionale dello Stato costiero; la sua commissione in queste zone giustifica anche l'esercizio del diritto di inseguimento (v.).

In alto mare (v.) tale illecito non costituisce viceversa, allo stato attuale del diritto internazionale, un illecito internazionale (*crimen juris gentium*) con la conseguenza che non è perseguibile né dalle navi da guerra (v.), né dalle navi in servizio governativo (v.), né dagli aeromobili militari (v.) aventi bandiera diversa della nave che effettua il traffico di droga. Poteri di intervento in alto mare, in presenza di casi del genere, sono invece riconosciuti alle unità militari, soltanto ove ciò:

- sia previsto da un apposito accordo bilaterale, come nel caso del trattato tra l'Italia e la Spagna del 23.3.1990 per la repressione del traffico di sostanze stupefacenti che riconosce poteri di *enforcement* alle unità militari delle due parti nei confronti di navi mercantili dell'altra parte;
- sia stato autorizzato dallo Stato di bandiera della nave dedita all'attività illecita, nell'ambito di una richiesta di collaborazione rivolta agli altri stati (UNCLOS 108);
- sia stato concesso dallo Stato di bandiera della nave incriminata, su esplicita richiesta dello Stato che intende far intervenire proprie unità militari per stroncare il traffico illecito. La normativa di riferimento per questo caso è costituita dall'art. 17 della Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di sostanze stupefacenti e psicotrope adottata a Vienna il 20.12.1988;
- derivi dal fatto che la nave sospetta di attività illecite, a seguito di accertamenti svolti presso lo Stato cui dichiara di appartenere, risulti non autorizzata a battere bandiera e, quindi, debba considerarsi priva di nazionalità.

Un'iniziativa concreta intesa a rafforzare gli sforzi della comunità internazionale per contrastare il traffico di droga in mare è stata assunta dal Consiglio d'Europa con l'Accordo di Strasburgo del 31 gennaio 1995, «Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in

Narcotic Drugs and Psychotropic Substances» riportato in Annesso E. Esso è applicativo dell'art. 17 della Convenzione di Vienna del 1988 e, senza introdurre sostanziali varianti al regime consensuale del diritto di visita (v.) codificato nella Convenzione del Diritto del Mare del 1982, si limita a introdurre misure per facilitare la cooperazione tra i Paesi aderenti al Consiglio d'Europa (Organizzazione garante della sicurezza democratica basata sul primato del diritto, che è distinta dall'Unione Europea ma di cui fanno tuttavia parte tutti i Paesi che compongono l'Unione).

Di rilievo sono le disposizioni dell'Accordo che prevedono la possibilità per gli Stati parte di: a) intervenire in alto mare nei confronti di mercantili senza bandiera (v. Nazionalità della nave) sospetti di essere coinvolti nel traffico di droga; b) esercitare giurisdizione verso tali navi «stateless»; c) usare la forza «minima necessaria» durante le azioni di fermo e abbordaggio tenendo conto che «The use of firearms against, or on, the vessel shall be reported as soon as possible to the flag State»; d) richiedere l'assistenza di altri Stati parte, con il consenso dello Stato di bandiera, per il dirottamento di navi che, a seguito di visita in mare, risultino implicate nell'illecito.

Un ulteriore esempio di cooperazione regionale è quello adottato dai Paesi caraibici (Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna e Olanda compresi) con l'«Agreement concerning co-operation in suppressing Illicit Maritime and Air Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances in the Caribbean Area of 10 April 2003» (così detto *Aruba Agreement*).

La legislazione italiana sulla disciplina degli stupefacenti (D.P.R. 9.10.1990, n.309, art. 99) stabilisce in materia, nel quadro della normativa suindicata, che:

— la nave italiana da guerra o in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o in alto mare una nave nazionale, anche da diporto, che si sospetta essere adibita al trasporto di sostanze stupefacenti o psicotrope, può fermarla, sottoporla a visita e a perquisizioni del carico, catturarla e condurla in un porto dello stato o nel porto estero più vicino, in cui risiede un'autorità consolare;

— gli stessi poteri possono esplicarsi su navi non nazionali nelle acque territoriali e, al di fuori di queste, nei limiti previsti dalle norme dell'ordinamento internazionale quando ricorrano i presupposti per l'esercizio del diritto di inseguimento;

— le disposizioni su menzionate si applicano, in quanto compatibili, anche agli aeromobili militari.

Vedi anche: Diritto d'inseguimento;
 Polizia dell'alto mare.

TRAFFICO E TRASPORTO ILLEGALE DI MIGRANTI IN MARE

È contraria ai principi del transito inoffensivo (v.), ed è perciò vietata, la presenza

nelle acque territoriali (v.) di una nave straniera che trasporti clandestinamente persone per favorirne l'ingresso sul territorio in violazione delle leggi nazionali sull'immigrazione. È egualmente vietata tale attività quando sia svolta nell'ambito della zona contigua (v.) dello Stato costiero. Le navi da guerra (v.) e le navi di Stato (v.) sono autorizzate a esercitare il diritto di inseguimento (v.), in alto mare (v.), nei confronti di una nave che sia sospetta di agevolare l'immigrazione illegale. Altro problema è quello se lo Stato costiero possa o debba intervenire nei confronti di una nave o un'imbarcazione in transito nelle proprie acque territoriali che trasporti migranti clandestini e che sia tuttavia diretta verso un altro Stato. La prassi non evidenzia, al di fuori di vere e proprie ipotesi di pericolo alla vita umana (v. Ricerca e soccorso in mare), azioni dello Stato costiero. In alcuni casi le imbarcazioni in transito sono state anzi rifornite di viveri e combustibile sì da far sorgere dubbi su un possibile «favoreggiamento». Nel caso di Malta riserve sono state espresse dall'Italia in passato per il fatto che questo Paese, non avendo sufficienti capacità di condurre operazioni di soccorso nella propria zona SAR (v.), lasciava che i migranti fossero assistiti da mezzi italiani.

Nessuna norma di diritto internazionale, né consuetudinaria né pattizia, qualifica come illecito internazionale (*crimen juris gentium*) il traffico e trasporto illegale di migranti da uno stato ad un altro. In via teorica potrebbe ipotizzarsi l'inquadramento di tale attività nell'ambito della tratta degli schiavi (v.). In realtà questa interpretazione non è corretta in quanto la nozione di schiavitù secondo la Convenzione di Parigi del 1956 (stato o condizione di un individuo sul quale si esercitano le prerogative del diritto di proprietà) postula una condizione nella quale il soggetto passivo sia privato della sua capacità giuridica e del suo stato di libertà. Queste condizioni non si rinvencono in sostanza nell'attuale fenomeno del traffico e trasporto di migranti che è invece caratterizzato da situazioni di disagio, di inferiorità e di sfruttamento delle condizioni di bisogno di soggetti trasportati che scelgono volontariamente la via dell'immigrazione illegale per cercare condizioni di vita migliori di quelle del Paese d'origine.

Tale fatto non è perciò perseguibile di per sé, in alto mare, dalle navi da guerra di qualsiasi bandiera, nell'ambito delle funzioni della Polizia dell'alto mare (v.) che sono limitate (UNCLOS 110) alle fattispecie della pirateria (v.), tratta degli schiavi (v.) e trasmissioni non autorizzate (v.).

Resta fermo ovviamente che lo stato di bandiera di un mercantile sospetto di essere impegnato in una simile attività può concedere l'autorizzazione all'intervento di una nave da guerra di altra bandiera, in alto mare, ove se ne acquisisca il consenso per i canali ufficiali.

Diverso il caso qualora venga adibita al traffico dei clandestini una nave priva di nazionalità o con bandiera di convenienza (v.) ovvero un'imbarcazione di fortuna priva, oltre che di bandiera, dei requisiti di navigabilità e di sicurezza. In ipotesi del gene-

re una nave da guerra che voglia compiere accertamenti preliminari può avvalersi del diritto di visita (v.) procedendo, ove il mercantile risulti effettivamente privo di nazionalità (*stateless*) a seguito di esame delle carte di bordo, al suo accompagnamento in un porto nazionale per ulteriori accertamenti, qualora sussista un interesse ad adottare eventuali provvedimenti giudiziari.

Strettamente connesso al fenomeno del traffico e trasporto di migranti illegali in mare è il problema della sicurezza della vita umana in mare e della navigazione. Questo aspetto della questione è stato affrontato dalla Raccomandazione concernente *Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the trafficking or Transport of Migrants by Sea* adottata nel 1998 in sede IMO che:

- individua uno degli aspetti più rilevanti del fenomeno migratorio nel fatto che i migranti sono spesso trasportati su navi che non sono adeguatamente gestite o equipaggiate per trasportare passeggeri in viaggi internazionali;
- precisa il fondamentale principio che «se è adottata una misura contro una nave sospetta di trasporto illegale di migranti, lo Stato che interviene dovrebbe prendere in considerazione la necessità di non porre in pericolo la sicurezza della vita umana in mare e la sicurezza della nave e del carico e di non pregiudicare gli interessi legali o commerciali dello stato di bandiera o di qualsiasi altro stato interessato».

Il Protocollo di Palermo del 2000 contro il traffico illecito di migranti

Il problema del carattere non vincolante (essa è, giuridicamente, una semplice *Raccomandazione*) della Circolare IMO 896/1998 è stato superato nel momento in cui è stato firmato a Palermo, il 15 dicembre 2000, il III Protocollo contro il traffico illegale (*smuggling*) di migranti per terra, mare e aria aggiuntivo rispetto alla Convenzione delle Nazioni Unite contro la Criminalità organizzata transnazionale siglata nella stessa data. La genesi del nuovo strumento internazionale (entrato in vigore il 28 gennaio 2004, novanta giorni dopo il deposito del quarantesimo strumento di ratifica) va individuata nella Risoluzione delle Nazioni Unite 53/111 del 9 dicembre 1999 con cui l'Assemblea Generale richiese al Comitato *ad hoc* per l'elaborazione della Convenzione sul crimine transnazionale di predisporre uno strumento internazionale dedicato al traffico e trasporto di migranti in mare. Un testo base fu inizialmente proposto da Italia e Austria; successivamente il Comitato decise di estendere il contenuto del Protocollo al traffico terrestre e aereo di migranti. Esclusa la qualificazione dell'illecito come *crimine internazionale (crimen juris gentium)* al pari della pirateria e abbandonato il primitivo progetto che prefigurava per gli Stati parti la possibilità di mettere in atto, nei confronti delle navi dedite al trasporto illegale di migranti, provvedimenti coercitivi di tipo particolare come il dirottamento verso il porto di partenza o di uno Stato parte, la soluzione adottata è in linea con il regime della Convenzione del Diritto

del Mare del 1982. In particolare viene preso a modello di cooperazione il principio stabilito dall'art. 17, n. 1 della Convenzione di Vienna delle NU del 1988 contro il traffico illecito di sostanze stupefacenti (v. traffico di stupefacenti in mare).

Punti rilevanti dell'accordo riportato in Annesso F sono:

- nozione di *smuggling of migrants* come l'azione di procurare — al fine di ottenere, direttamente indirettamente, un beneficio finanziario o di altro genere — l'ingresso clandestino in uno Stato Parte di una persona che non ne sia cittadino o residente;
- definizione di «nave» (*vessel*) come imbarcazione di qualsiasi tipo, incluse quelle plananti sull'acqua, usate come mezzi di trasporto sull'acqua, eccettuati navi da guerra, navi militari ausiliari e altre navi governative adibite a servizio non commerciale;
- cooperazione tra gli Stati Parti per prevenire e reprimere, in accordo con il diritto internazionale del mare, il traffico di migranti anche a mezzo della conclusione di accordi regionali;
- introduzione negli ordinamenti nazionali di adeguate figure di reato relative al trasporto di migranti (è però espressamente stabilito che i migranti, come tali, non possano essere penalmente responsabili);
- possibilità per uno Stato Parte che abbia sospetti nei confronti di una nave di propria bandiera, senza bandiera o con falsa bandiera straniera (ma in realtà di propria nazionalità) di richiedere l'assistenza degli altri Stati per impedire l'attività illecita di questa nave;
- facoltà per uno Stato Parte che abbia sospetti nei confronti di una nave di bandiera straniera che eserciti la libertà di navigazione secondo il diritto internazionale di chiedere allo Stato di bandiera conferma della nazionalità ovvero autorizzazione ad adottare, tramite proprie navi da guerra (v.), aeromobili militari (v.) o navi in servizio governativo non commerciale (v.), le misure di abbordaggio, visita e ispezione o, nel caso in cui i sospetti si rivelino fondati, altri provvedimenti da concordare con lo Stato interessato (anche senza tale autorizzazione è però possibile prendere le misure necessarie a salvare persone in imminente pericolo di vita);
- designazione da parte dei Paesi aderenti di una o più autorità competente a ricevere da altri Stati richieste di assistenza o di autorizzazione anzidette;
- obbligo, per lo Stato che adotti le misure suindicate, di assicurare la sicurezza ed il rispetto dei diritti umani delle persone trasportate, tenendo nel dovuto conto, nello stesso tempo, delle esigenze di tutela ambientale e della necessità di non mettere in pericolo la sicurezza della nave e del suo carico e di non pregiudicare gli interessi commerciali dello Stato di bandiera o di altri Stati interessati;
- non interferenza del Protocollo con le altre fonti di diritto internazionale compreso il diritto umanitario internazionale, i diritti umani e la convenzione di Ginevra del 1951 sui rifugiati che prevedono diritti e obblighi per gli Stati parte.

La normativa italiana

Una prima proposta di legge d'iniziativa popolare in materia di immigrazione fu presentata nel 1999 da alcuni partiti che, in materia di attività in mare, si proponeva di attribuire «alle navi italiane o in servizio di polizia» il potere, a certe condizioni, di fermare, visitare, perquisire e catturare nelle acque territoriali e in alto mare imbarcazioni trasportanti clandestini. Ripresentata nella successiva legislatura come proposta governativa e approvata con la Legge 30 luglio 2002, n. 189 (Legge «Fini-Bossi»), l'iniziativa ha finalmente realizzato la disciplina delle competenze delle Forze operanti in mare per il controllo del traffico dei migranti secondo un modello che può dirsi consolidato e sperimentato. Le premesse di tale regime erano peraltro già state poste da precedenti atti concernenti l'ordine e la sicurezza pubblica in mare e in particolare dal DM 25 marzo 1998 («Decreto Napolitano») di cui si è già detto. Nello stabilire le attribuzioni delle «navi in servizio di polizia» e di quelle della Marina Militare il nuovo provvedimento si è infatti ispirato a criteri spaziali e funzionali riconoscendo: a) alle navi in servizio di polizia all'interno delle acque territoriali e della zona contigua, poteri di fermo, ispezione e sequestro di natanti sospetti di essere coinvolti nel traffico di migranti; b) alle navi della MM analoghi poteri, in forma concorsuale, nelle acque territoriali e nella zona contigua; c) ad entrambe le categorie di navi, in forma paritetica, negli spazi extraterritoriali poteri simili «nei limiti consentiti dalla legge, dal diritto internazionale o da accordi bilaterali o multilaterali, se la nave batte la bandiera nazionale o anche quella di altro Stato, ovvero si tratti di una nave senza bandiera o con bandiera di convenienza». Il raccordo tra le attività svolte dai due dispositivi è demandato ad un decreto interministeriale (Interno, Difesa, Finanze, Trasporti) che stabilisca le modalità di intervento delle unità interessate.

Sulla base del suindicato quadro normativo i cui contorni sono sì netti ma presentavano tuttavia delle aree di incertezza e sovrapposizione tra i vari organismi operanti in mare, è stato elaborato il decreto interministeriale del 19 giugno 2003 che è stato emanato in applicazione dell'art. 11, comma 9 quinquies della Legge 30 luglio 2002, n. 189. Il nuovo decreto individua nel Dipartimento della PS, Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia di Frontiera del Ministero dell'Interno l'Autorità (denominata brevemente come «Direzione Centrale») responsabile del raccordo degli interventi operativi in mare tra i mezzi della MM delle Forze di Polizia (Polizia di Stato Guardia di Finanza, Carabinieri) e delle Capitanerie di Porto attribuendo alle unità navali in servizio di polizia la responsabilità del controllo dell'immigrazione clandestina nelle acque territoriali italiane. Le unità della MM e delle Capitanerie di Porto (fatte salve le competenze istituzionali in materia di difesa nazionale e le autonome attribuzioni in materia di SAR), esplicano nelle stesse acque territoriali funzioni di concorso; esse devono comunicare tempestivamente l'avvistamento di natanti sospetti e, in casi

di necessità e urgenza, possono effettuare attività di scorta di imbarcazioni con clandestini verso un porto nazionale o altre attività di sostegno tecnico o sanitario.

Al di là delle acque territoriali viene previsto che, al fine di rendere più efficace l'azione delle Forze di Polizia nelle acque territoriali, sia stabilita una fascia di coordinamento di 12 miglia coincidente con l'estensione dell'area ipoteticamente definibile come «zona contigua» (v.). In questa fascia il coordinamento dell'attività dei mezzi delle varie amministrazioni è affidata alla Guardia di Finanza (l'area mantiene dunque a tutti gli effetti il regime delle acque internazionali, essendo quello della zona contigua un mero termine di riferimento spaziale per indicare una superficie che si estende per 12 miglia oltre il limite esterno delle acque territoriali italiane).

Oltre tale fascia di coordinamento di 12 miglia (a 24 miglia, quindi, dal limite delle linee di base italiane), in acque internazionali, il provvedimento riconosce alle unità della MM: «per le specifiche caratteristiche e capacità dei mezzi di comunicazione di cui dispongono» la funzione di assumere il coordinamento operativo nei casi in cui si trovino ad operare sulla scena d'azione i mezzi aeronavali delle Forze di polizia e delle Capitanerie di Porto che a questo fine devono stabilire collegamenti radio con le unità della Marina Militare. Analoga funzione è assegnata ai velivoli di pattugliamento marittimo dell'Aviazione per la Marina (MPA) nei confronti dei mezzi aerei di pattugliamento di Guardia di Finanza e Capitanerie di Porto.

Da segnalare infine che è stabilita la competenza della «Direzione centrale» del Ministero degli Interni a dare direttive ai mezzi di tutte le Amministrazioni operanti per esercitare il diritto di visita in acque internazionali (subordinato al preventivo consenso del Paese di bandiera, acquisito per via diplomatica, qualora di tratti di nave battente straniera) nei confronti di navi sospette di essere coinvolte nel traffico dei migranti, anche al fine di un loro possibile rinvio nei porti di provenienza, tenendo altresì conto dell'ipotesi in cui si tratti di natanti privi di bandiera. L'esercizio del diritto di visita può essere anche autorizzato dall'«Ufficio centrale» nell'ipotesi di interventi da effettuarsi su natanti privi di bandiera e dei quali non si conosca il porto di partenza. In accordo con il quadro giuridico che porta a escludere la liceità di interventi coercitivi verso le imbarcazioni trasportanti clandestini e che privilegia invece la salvaguardia della vita umana, il decreto limita infine l'uso della forza alla sola ipotesi della legittima difesa. Viene difatti previsto che «ove si renda necessario l'uso della forza, l'intensità, la durata e l'estensione della risposta devono essere proporzionate all'intensità dell'offesa, all'attualità e all'effettività della minaccia».

Come ulteriore iniziativa finalizzata a migliorare il coordinamento delle unità aeronavali operanti nel contesto dell'attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare è stata inoltre concordato un accordo tecnico-operativo tra i Comandi interessati, ivi compresa l'Arma dei Carabinieri, che definisce in

maniera capillare le procedure per l'impiego degli assetti dedicati al controllo dei natanti dediti al trasporto di migranti clandestini e per lo svolgimento di interventi SAR nei confronti delle stesse imbarcazioni quando sussistano i necessari presupposti di pericolo. L'eventuale concessione dello *status di rifugiato* ai migranti non rientra nelle attribuzioni delle navi da guerra operanti in mare cui compete unicamente, come detto, di assolvere il compito primario del salvataggio della vita umana in mare. Esula peraltro dalla questione il problema del rifugio temporaneo (v.), istituto di natura consuetudinaria la cui applicazione può ipotizzarsi, in senso stretto, in un porto o nelle acque interne e territoriali straniere soltanto nel caso in cui la vita di un individuo sia minacciata da un pericolo grave ed imminente. La materia della tutela dei «rifugiati» (intesi come categoria giuridica) costituisce invece oggetto della Convenzione di Ginevra del 1951 che stabilisce il fondamentale principio secondo cui nessuno può essere respinto o rimpatriato in un Paese in cui la sua incolumità risulti essere a rischio per motivi di razza, religione, nazionalità, appartenenza a particolari gruppi sociali o opinioni politiche. L'attribuzione della relativa qualifica, sulla base di tale Convenzione, spetta in Italia alla «Commissione centrale per il riconoscimento dello status di rifugiato». Va comunque precisato che il fenomeno dei migranti clandestini, nella misura in cui è motivato prevalentemente da ragioni economiche, non sembra rientrare del tutto nell'ambito di tale regime in quanto, come indicato nel Manuale dell'Alto Commissariato dell'ONU per i Rifugiati (UNHCR) «gli emigranti economici sono soggetti mossi da considerazioni economiche e, come tali, non possono considerarsi rifugiati». Da notare infine che il diritto di asilo territoriale (politico) previsto dall'art. 10, n. 3 della Costituzione italiana ha una portata più ampia rispetto allo status di rifugiato, in quanto attiene all'esercizio delle libertà democratiche garantite dall'ordinamento della Repubblica Italiana. Sullo stesso indirizzo si pone il Consiglio di Stato (Sez. IV, del 10 marzo 1998, n. 405) laddove afferma che: «Pur potendosi ammettere che nel genus del concetto di asilo, sia enucleabile la species della figura del rifugiato politico, allo stato attuale della disciplina positiva nazionale (art. 10, terzo comma, Cost., art. 1 legge n. 39 del 28 febbraio 1990, D.P.R. n. 136 del 15 maggio 1990), e internazionale di matrice patrizia (Convenzione di Ginevra del 28 luglio 1951..., Dichiarazione Universale dei diritti dell'uomo del 1948...), va ribadita l'ontologica differenza tra diritto d'asilo e status del rifugiato politico. Lo status di rifugiato, in base alla Convenzione di Ginevra va infatti riconosciuto solo a chi ha il fondato timore di essere perseguitato nel paese d'origine con pericolo attuale di vita. La generica gravità della situazione politico-economica e la mancanza dell'esercizio delle libertà democratiche (che costituiscono i presupposti dell'asilo), non sono di per sé sufficienti a costituire i presupposti per il riconoscimento dello status di rifugiato, essendo necessario che la specifica situazione soggettiva del richiedente, in rapporto alle caratteristiche oggettive sussistenti nel

**JOINT STATEMENT BY THE UNITED STATES AND SOVIET UNION, WITH
UNIFORM INTERPRETATION OF RULES OF INTERNATIONAL LAW GOVERNING
INNOCENT PASSAGE, SEPTEMBER 23, 1989**

Since 1986, representatives of the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics have been conducting friendly and constructive discussions of certain international legal aspects of traditional uses of the oceans, in particular, navigation.

The Governments are guided by the provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, which, with respect to traditional uses of the oceans, generally constitute international law and practice and balance fairly the interests of all States. They recognize the need to encourage all States to harmonize their internal laws, regulations and practices with those provisions.

The Governments consider it useful to issue the attached Uniform Interpretation of the Rules of International Law Governing Innocent Passage. Both Governments have agreed to take the necessary steps to conform their internal laws, regulations and practices with this understanding of the rules.

*FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:
James W. Baker III*

*FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:
E. Shevardnadze*

Jackson Hole, Wyoming

September 23, 1989

suo paese, siano tali da far ritenere l'esistenza di un grave pericolo per l'incolumità della persona». Altro problema è quello se il rimpatrio di immigrati clandestini condotti in porto dopo essere stati salvati in mare costituisca una limitazione alla possibilità di ottenere il riconoscimento dello status di rifugiato. Queste temi sono trattati nel testo di linee guida «Soccorso in mare; Guida a principi e pratiche da applicarsi a migranti e rifugiati» elaborato congiuntamente dall'Alto Commissariato dei rifugiati (UNHCR) e dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Vedi anche:

Blocco navale;
Canale di Suez;
Unione Europea.

TRANSITO INOFFENSIVO

È il diritto di passaggio di cui godono le navi di tutti gli Stati attraverso il mare terri-

UNIFORM INTERPRETATION OF THE RULES OF INTERNATIONAL LAW GOVERNING INNOCENT PASSAGE

- 1) The relevant rules of international law governing innocent passage of ships in the territorial sea are stated in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Convention of 1982), particularly in Part II, Section 3 (Innocent Passage in the Territorial Sea)*
- 2) All ships, including warships, regardless of cargo, armament or means of propulsion, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea in accordance with international law, for which neither prior notification nor authorization is required.*
- 3) Article 19 of the Convention of 1982 sets out in paragraph 2 an exhaustive list of activities that would render passage not innocent. A ship passing through the territorial sea that does not engage in any of those activities is in innocent passage.*
- 4) A coastal State which questions whether the particular passage of a ship through its territorial sea is innocent shall inform the ship of the reason why it questions the innocence of the passage, and provide the ship an opportunity to clarify its intentions or correct its conduct in a reasonably short period of time.*
- 5) Ships exercising the right of innocent passage shall comply with all laws and regulations of the coastal State adopted in conformity with relevant rules of international law as reflected in Articles 21, 22, 23 and 25 of the Convention of 1982. These include the laws and regulations requiring ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and traffic separation schemes as it may prescribe where needed to protect safety of navigation. In areas where no such sea lanes or traffic separation schemes have been prescribed, ships nevertheless enjoy the right of innocent passage.*
- 6) Such laws and regulations of the coastal State may not have the practical effect of denying or impairing the exercise of the right of innocent passage as set forth in Article 24 of the Convention of 1982.*

toriale (v.) straniero per attraversarlo senza entrare nelle acque interne (v.) o per proseguire verso una rada (v.) o un porto situati nelle acque interne.

Il passaggio deve essere continuo e sollecito.

È ammessa la sosta e l'ancoraggio nei casi di forza maggiore o pericolo, o per fornire assistenza a persone, imbarcazioni o aerei in difficoltà (Ginevra, I, 14 UNCLOS 17 e 18). Il transito è qualificato inoffensivo se «non è pregiudizievole alla pace, al buon ordine o alla sicurezza dello stato costiero» (Ginevra, I, 14, 4 UNCLOS 19,1). A prescindere dai principi di carattere generale contenuti nell'anzidetta formula, per qualificare come offensivo il transito di una nave è sufficiente che questa sia impegnata in una qualsiasi attività non avente rapporto diretto con il passaggio, oppure, più specificamente, in una delle seguenti attività (UNCLOS 19, 2):

— minaccia o uso della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dello Stato costiero, nonché esercitazioni con armi di qualsiasi tipo e opera-

zioni di volo;

- propaganda ostile volta a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero ovvero attività di disturbo delle comunicazioni;
- svolgimento di attività di ricerca scientifica (v.) o di rilevamento idrografico;
- esercizio della pesca (v.) o grave inquinamento doloso;
- imbarco e sbarco di persone o merci in violazione di norme interne dello stato costiero in materia doganale, fiscale, sanitaria o di immigrazione (v. Traffico e trasporto illegale di migranti in mare).

Restrizioni al diritto di passaggio inoffensivo possono stabilirsi dallo Stato costiero, per la sicurezza della navigazione o per la protezione dell'ambiente marino (v.) purché non si tratti di misure che risultino chiaramente discriminatorie verso le navi di una determinata bandiera. In questo ambito rientra l'adozione di rotte marine e di schemi di separazione del traffico. In linea con questi principi le navi a propulsione nucleare o che trasportano materiale nucleare possono essere obbligate a transitare in tali spazi.

Il transito è in ogni caso condizionato al rispetto delle speciali misure precauzionali stabilite dalla normativa che regola la loro attività (UNCLOS 22, 2 e 3).

Temporanee restrizioni al transito inoffensivo nelle acque territoriali possono inoltre essere decretate in specifiche aree del mare territoriale quando ciò sia necessario per la sicurezza dello stato costiero o per lo svolgimento di esercitazioni con armi. Si tratta delle zone interdette alla navigazione (v.) che devono essere adeguatamente pubblicizzate.

Vedi anche:

- Acque arcipelagiche;
- Acque interne;
- Ricerca e soccorso in mare;
- Transito inoffensivo delle navi da guerra;
- Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane;
- Transito negli stretti.

TRANSITO INOFFENSIVO DELLE NAVI DA GUERRA

La regolamentazione prevista per il transito inoffensivo (v.) si applica integralmente alle navi da guerra (v.).

Le unità militari, qualunque sia il loro armamento o il loro mezzo di propulsione (e questo vale quindi anche per le navi a propulsione nucleare (v.)), hanno perciò il diritto di navigare nelle acque territoriali (v.) straniere senza dover notificare il passaggio o essere autorizzate dallo Stato costiero.

Tale principio è stato riaffermato nell'ambito della Dichiarazione congiunta firmata da Stati Uniti e la ex Unione Sovietica il 23 settembre 1989 (vds riquadro a pag.184),

concernente l'interpretazione uniforme delle regole di Diritto Internazionale che disciplinano il passaggio inoffensivo attraverso le acque territoriali, la quale ha posto fine a una pluriennale disputa esistente in materia tra i due Paesi.

In passato l'Unione Sovietica aveva infatti ostacolato il transito nelle proprie acque territoriali da parte di navi da guerra statunitensi, ammettendo unicamente il passaggio di unità militari straniere in limitate zone del Baltico, del Mare di Okhotsk e del Mar del Giappone.

Per riaffermare il principio gli Stati Uniti avevano dato corso, d'altro canto, nell'ambito del Freedom of Navigation programme (V. Libertà dei mari), ad azioni navali di protesta in acque territoriali sovietiche, l'ultima delle quali era stata la missione delle navi *Caron* e *Yorktown*, il 12.2.1988, le quali, nel transitare a circa 10 miglia dalla Penisola di Crimea, a Sud Est di Sebastopoli, furono speronate da unità sovietiche.

Nella prassi internazionale, nonostante il mutamento del punto di vista sovietico, permangono tuttavia posizioni divergenti da parte di Paesi che richiedono tuttora la previa notifica del transito di navi da guerra (come Albania, Croazia, Egitto, Libia, Malta, Siria) o la preventiva autorizzazione (come Albania, Algeria, Iran, Somalia, Sudan e Yemen e, per le navi a propulsione nucleare, l'Egitto).

La prassi di tali Stati non è accettata dall'Italia. Il nostro Paese, al momento di depositare, il 13 gennaio 1995, l'atto di ratifica della Convenzione del Diritto del Mare del 1982, ha infatti formulato la seguente dichiarazione già fatta in occasione della firma della stessa Convenzione:

Nessuna delle disposizioni della Convenzione, che corrispondono in questa materia al diritto consuetudinario internazionale, può essere considerata come autorizzante lo Stato costiero a far dipendere il passaggio inoffensivo di particolari categorie di navi straniere dalla preventiva notifica o consenso.

Condizione perché le navi da guerra esercitino il diritto di passaggio inoffensivo è che si conformino alle norme internazionali o alla regolamentazione dello Stato costiero astenendosi dal compiere ogni genere di attività non avente diretta attinenza con la semplice navigazione di trasferimento. Da questo punto di vista sono espressamente considerate «offensive», e perciò vietate (UNCLOS, 19, 2), le seguenti attività:

- qualsiasi esercitazione o pratica con armi di ogni genere, ivi compreso il dragaggio e l'uso del radar del tiro (è invece da ritenersi consentito l'impiego del radar nautico);
- la raccolta di informazioni in pregiudizio della difesa o della sicurezza dello Stato costiero, come l'esecuzione di rilievi fotografici o elettronici;
- il decollo o l'appontaggio di aeromobili e, quindi, il sorvolo del mare territoriale, il lancio, lo sbarco o l'imbarco di congegni militare quali missili, siluri, o boe idrofoniche.

L'esecuzione da parte di una nave da guerra di una attività vietata del tipo suindicato comporta che lo Stato costiero può intimarle di lasciare immediatamente le acque

territoriali (Ginevra, I, 23; UNCLOS 30). Tra le attività vietate non sembra che possano includersi i casi di inquinamento grave (UNCLOS 19, 2, (h)), in quanto le navi da guerra, pur dovendo fare ogni sforzo per rispettare la normativa antinquinamento, sono espressamente dispensate dall'osservanza delle disposizioni in materia di protezione e conservazione dell'ambiente marino (UNCLOS 236). Alle stesse condizioni previste per le navi da guerra è soggetto il transito dei sommergibili. Unico requisito particolare è che essi devono navigare in emersione mostrando la bandiera (nel caso di transito negli stretti ove vige il «passaggio in transito» (v.) è però ammessa la navigazione in immersione).

TRANSITO NEGLI STRETTI

All'unico regime del transito inoffensivo (v.) non sospendibile (Ginevra, I, 16, 4) si sono attualmente sostituiti, per ciò che concerne gli stretti internazionali (v. Stretti e canali internazionali), i seguenti due differenti regimi:

- il passaggio in transito che non può essere impedito o sospeso valevole per gli stretti che mettono in comunicazione aree di alto mare (v.) e di zone economiche esclusive (v.). Il termine indica l'esercizio del diritto di navigazione e di sorvolo ai fini esclusivi del passaggio continuo e spedito (UNCLOS, 38, 2). I sommergibili possono navigare in immersione; le navi da guerra (v.) hanno invece la facoltà di effettuare operazioni di volo con aeromobili imbarcati;
- il traffico inoffensivo non sospendibile negli stretti formati da un'isola di uno Stato e dalla parte continentale dello stesso, quando vi sia una rotta alternativa di convenienza simile, o negli stretti che collegano una parte di alto mare o di zona economica esclusiva con il mare territoriale (v.) dello stesso (UNCLOS 45). In questo caso i sommergibili devono navigare in emersione mostrando la bandiera.

Non è previsto il diritto di sorvolo. Non è soggetto ad alcuno specifico regime, e rientra perciò nell'ambito della libertà di navigazione e di sorvolo vigente in alto mare, il transito negli stretti che non sono completamente coperti da acque territoriali di stati rivieraschi e attraverso i quali esiste un corridoio di alto mare o di zona economica esclusiva che può essere usato per la navigazione (UNCLOS 36).

TRANSITO INOFFENSIVO NON SOSPENSIBILE

Vedi: Transito negli stretti.

TRANSITO E SOGGIORNO NELLE ACQUE TERRITORIALI ITALIANE

Il passaggio e la sosta di navi straniere nelle acque territoriali italiane è improntato al

regime vigente per il transito inoffensivo (v.). Benché le disposizioni in materia risalgano in parte al periodo prebellico, la normativa che regola il settore è pienamente conforme ai principi vigenti in materia.

In particolare:

— la legge 16 giugno 1912, n. 612 sul transito e soggiorno delle navi mercantili prevede che limitazioni al passaggio e alla sosta in determinate zone del mare territoriale possano essere stabilite, nell'interesse della difesa nazionale, con decreto (questo è stato fatto, con Regi Decreti in data 16 settembre 1939, per le acque adiacenti l'Isola di Pantelleria, la base di Augusta e l'Arcipelago della Maddalena);

— il RD 24 agosto 1933, n.2423 per l'accesso e soggiorno di navi da guerra straniere in tempo di pace che stabilisce limitazioni alla sosta nei porti italiani (sia per ciò che concerne il numero delle navi autorizzate al soggiorno che per la durata della sosta) prevede il divieto di eseguire nelle acque territoriali attività militari incompatibili con il carattere inoffensivo del transito (v. transito inoffensivo delle navi da guerra) e pone l'obbligo, per i sommergibili, di navigare in emersione;

— l'art. 83 del CN attribuisce al Ministro dei Trasporti il potere di «limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale. Per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'Ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino»

— la vigilanza sulla osservanza di tali disposizioni spetta all'Autorità Marittima, e, in concorso a quella militare. Le unità militari e mercantili italiane che rilevino la violazione da parte di navi straniere delle prescrizioni suddette devono darne notizia a tali Autorità competenti.

— le violazioni rilevanti possono riguardare, oltre che lo svolgimento di specifiche attività contrastanti con la sovranità italiana, anche l'inosservanza dei principi generali che regolano il transito inoffensivo i quali consentono il passaggio di navi straniere nelle acque territoriali a condizione che esso sia «continuo e rapido». La sosta e l'ormeggio non autorizzati o la navigazione con rotte incongrue sono vietate, a meno che non costituiscano normali avvenimenti nel corso della navigazione o siano necessari per forza maggiore; il loro verificarsi può essere connesso alla preparazione o all'esecuzione di attività illecite.

Nell'ambito delle proprie competenze in materia il Ministero dei Trasporti ha sviluppato il «sistema di assistenza al traffico marittimo» (*Vessel Traffic Service* - VTS), la cui gestione è stata affidata al Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera dal D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196 relativo all'«Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale». Il VTS è un sistema, previsto dalla L. 7 marzo 2001, n. 51 per essere dedicato al «controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale». Esso si propone di

incrementare il livello di sicurezza (inteso come safety) della navigazione marittima ed evitare il rischio di collisioni attraverso una rete di sensori e sistemi di comunicazione (radar, radiogoniometri, apparati satellitari, ricetrasmittitori radio, telecamere a circuito chiuso) opportunamente dislocati lungo le coste e collegati con le strutture delle Capitanerie di Porto. In effetti le potenzialità del VTS vanno oltre la tutela della safety. Il sistema è infatti del tutto adeguato a verificare, attraverso il controllo del traffico marittimo, che il transito nelle acque territoriali italiane sia realmente inoffensivo. Tale funzione potrà essere espletata anche nella futura zona di protezione ecologica italiana (v. Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo). Un ulteriore strumento per il monitoraggio dei mercantili in navigazione in acque italiane è costituito dall'«Automatic Identification System» (AIS) — in gestione operativa al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto — che, mediante un ricetrasmittitore automatico in grado di «dialogare» con le stazioni a terra, consente la trasmissione di tutti i dati relativi alla nave e al viaggio in corso. Tali dati, secondo quanto previsto dall'art. 9, n. 3 del suindicato D.Lgs. 196/2005 sono resi disponibili, *rationae materiae*, (...)agli organi preposti alla difesa nazionale, alla sicurezza pubblica, alla difesa civile e al soccorso pubblico(...)» assieme a quelli derivati dagli altri sistemi di reportazione navale. Da notare che il medesimo provvedimento stabilisce l'obbligo, per tutti i mercantili diretti in un porto italiano, di comunicare con almeno 24 ore di anticipo, i propri dati identificativi e quelli relativi al viaggio.

Vedi anche:

Zona interdetta alla navigazione.

TRASMISSIONI NON AUTORIZZATE

Le trasmissioni radio o televisive non autorizzate effettuate da una nave o installazione fissa in alto mare (v.) e destinate alla ricezione del pubblico sono vietate (UNCLOS 109, 2). Hanno giurisdizione nei confronti di queste attività illecite lo Stato di bandiera della nave o dell'installazione e qualsiasi Stato in cui le trasmissioni possano essere ricevute o causare interferenze alle comunicazioni. Le navi da guerra (v.) dello stato avente giurisdizione nel modo suindicato possono esercitare il diritto di visita (v.) verso la nave sospetta di essere dedita a trasmissioni non autorizzate, adottando, in caso di comprovato illecito, provvedimenti coercitivi (UNCLOS, 109, 4).

TRATTA DEGLI SCHIAVI

Benché quasi certamente estinta l'attività criminosa della tratta degli schiavi continua a essere prevista (Ginevra, II, 22; UNCLOS 110) come situazione in cui è lecito l'esercizio del diritto di visita (v.) da parte di una nave da guerra (v.).

Nel caso in cui, a seguito del fermo e della visita, venga accertata la commissione dell'illecito, la nave da guerra può procedere a cattura del mercantile qualora abbia la propria bandiera (CN 202).

Nell'ipotesi di mercantile straniero dedito alla tratta, la nave da guerra può soltanto raccogliere le prove dell'attività criminosa trasmettendo un dettagliato rapporto alle Autorità nazionali per l'inoltro allo stato di bandiera della nave.

Qualora uno schiavo, nel corso del fermo e della visita, riesca a trovare rifugio sull'Unità militare, è ipso facto libero (Ginevra II, 14; UNCLOS 99).

La nozione di *schiavitù* è prevista dalla Convenzione di Parigi del 7 settembre 1956 sull'abolizione della schiavitù e della tratta degli schiavi come uno *stato o condizione di un individuo sul quale si esercitano le prerogative del diritto di proprietà o alcune di esse*. Tale nozione postula evidentemente una condizione di nella quale il soggetto passivo sia privato della sua capacità giuridica e del suo stato di libertà. Queste condizioni ben difficilmente si rinvencono nell'attuale fenomeno del traffico e trasporto di migranti che è sì caratterizzato da situazioni di disagio, di inferiorità e di sfruttamento delle condizioni di bisogno di soggetti trasportati, ma che rappresenta anche la scelta volontaria di individui che scelgono la via dell'immigrazione illegale per cercare condizioni di vita migliori di quelle del Paese d'origine (v. Traffico e trasporto illegale di migranti in mare).

TRIBUNALE INTERNAZIONALE DEL DIRITTO DEL MARE

Come mezzi per la soluzione delle controversie relative all'applicazione della Convenzione del Diritto del Mare ogni Stato parte della Convenzione del 1982 (UNCLOS 287) può scegliere: a) il Tribunale internazionale per il diritto del mare; b) la Corte internazionale di giustizia; c) un tribunale arbitrale ad hoc; d) un tribunale arbitrale speciale costituito da esperti, iscritti in appositi elenchi tenuti da organismi internazionali competenti, nelle materie della pesca (v.), della protezione e conservazione dell'ambiente marino (v.), della ricerca scientifica in mare (v.), della navigazione, incluso inquinamento da navi e da immissioni.

Il Tribunale internazionale del diritto del mare è stato costituito nel 1996 ad Amburgo. Esso è composto da 21 membri, di riconosciuta e indiscussa imparzialità e competenza nel diritto del mare, eletti per un periodo di nove anni dagli Stati parti della Convenzione (UNCLOS, Allegato VI) che giudicano applicando le disposizioni della Convenzione e «le altre norme del diritto internazionale non incompatibili» con la Convenzione medesima o, se le parti concordano, *ex aequo et bono* (UNCLOS 293).

La competenza del Tribunale del diritto del mare, subordinatamente all'accettazione preventiva della sua giurisdizione da parte degli Stati aderenti alla Convenzione (UN-

CLOS 287, 1), verte su:

- qualsiasi controversia relativa all'interpretazione o all'applicazione della Convenzione;
- dispute relative alle attività condotte nell'Area internazionale dei fondi marini (v.) la cui soluzione è demandata a una speciale Camera (UNCLOS, 187; Allegato VI, 14);
- procedura di immediato rilascio, trascorsi 10 giorni dal momento del fermo (o prima se v'è uno specifico accordo delle parti sulla competenza del Tribunale) di una nave sottoposta a procedure coattive (UNCLOS 73, 2; 220, 6) perché accusata di aver pescato nella zona economica esclusiva (v.) o di aver violato, nella medesima ZEE o nelle acque territoriali norme in materia di protezione dell'ambiente marino (v.). Questa procedura non può tuttavia essere esperita per le navi fermate per violazioni alle regole del passaggio inoffensivo (v.), al regime della zona contigua (v.), o perché sospette di pirateria (v.).

Il ricorso alla giurisdizione del Tribunale internazionale del diritto del mare viene auspicato dall'Unione Europea (v.) come clausola di carattere generale da inserire in specifici accordi marittimi.

TUNISIA

Vedi:

Acque territoriali (Mediterraneo);
 Baie storiche (Mediterraneo);
 Cavi e condotte sottomarine (Mediterraneo);
 Linee di base (Mediterraneo);
 Pesca (Mediterraneo);
 Piattaforma continentale (Mediterraneo);
 Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
 Prevenzione delle attività pericolose in mare;
 Zona archeologica;
 Zona contigua;
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

TURCHIA

Vedi:

Acque territoriali (Mediterraneo);
 Diritto del mare (codificazione);
 Mar Egeo;
 Mar Nero;
 Piattaforma continentale (Mediterraneo);
 Regione per le informazione di volo;

Ricerca e Soccorso in mare;
Stretti e canali internazionali.

TURKMENISTAN

Vedi: Mar Caspio.

UCRAINA

Vedi: Mar Nero.

UNIONE EUROPEA

La Comunità Europea è divenuta parte della Convenzione del Diritto del Mare del 1982 con firma in data 7 dicembre 1984 e successiva conferma formale in data 1° aprile 1998. Al momento della firma la Comunità ha dichiarato che «la Convenzione costituisce, nell'ambito del Diritto del Mare, il maggior sforzo nella codificazione e progressive sviluppo del diritto internazionale» nelle materie in cui la competenza è stata trasferita alla Comunità dagli Stati membri. Queste materie di competenza comunitaria sono esclusive nei settori della conservazione e della gestione delle risorse di pesca (v. Pesca (Regime comunitario)) e concorrenti con gli Stati membri in quelli della protezione dell'ambiente marino (v.) e della sicurezza (*safety*) della navigazione. Nessuna competenza è stata viceversa trasferita alla Comunità in materia di delimitazione (v.) dei confini degli spazi marittimi degli Stati membri, sia che essi riguardino Stati extra comunitari, sia che definiscano frontiere all'interno dello «spazio marittimo comune dell'Unione Europea». Anche se, tuttavia, le questioni attinenti le delimitazioni marittime possono assumere una valenza politica e, quindi, essere trattate nelle pertinenti sedi comunitarie, come accaduto nel caso della decisione unilaterale assunta dalla Croazia (v.) nel 2003 di istituire una zona di protezione della pesca e dell'ambiente. La Comunità nel 1985 inviò inoltre una nota di protesta alla Libia per il problema del Golfo della Sirte (v. Baie storiche (Mediterraneo)). La Commissione delle Comunità Europee ha affidato alla *task force* «Affari Marittimi» la redazione di uno speciale *Libro Verde*. Il testo, presentato nel 2006, e intitolato «Verso la futura politica marittima dell'Unione Europea: Oceani e mari nella visione europea», affronta diversi temi quali quelli attinenti il trasporto marittimo, le costruzioni navali, la protezione ambientale e lo sviluppo turistico delle zone costiere. In questo quadro è stata prevista la costituzione di uno «spazio marittimo comune dell'Unione Europea» in cui applicare norme comuni in materia di sicurezza e protezione ambientale ed aumentare l'efficienza nella gestione delle acque territoriali (v.) e delle zone economiche esclusive (v.) degli Stati membri. Un «Servizio di Guardia Costiera Europea» sarebbe incaricato di

LA ZONA CONTIGUA ITALIANA

L'Italia pur non avendo formalmente provveduto alla proclamazione della zona contigua (tale iniziativa era stata oggetto di proposte di legge presentate nella XIII legislatura) ne ha decretato l'esistenza con l'art. 11 sexies della L. 30 luglio 2002, n. 189 (v. Traffico e trasporto illegale di migranti) che ha modificato l'art. 12 del D.Lgs. 286/1998 nel seguente modo: «La nave italiana in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può fermarla, sottoporla a ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla conducendo la stessa in un porto dello Stato». Sembra che a questo punto che il nostro ordinamento contempli la zona contigua «ratione materiae» nel senso che la preveda ai soli fini dell'immigrazione e non anche a quelli di polizia doganale, fiscale e sanitaria come invece era stabilito dalla L. 25 settembre 1940, n. 1424 che aveva a suo tipo fissato in 12 miglia. Il limite della zona di vigilanza doganale (questo limite, coincidente con quello attuale delle acque territoriali è peraltro confermato dall'art. 29 del TU delle disposizioni legislative in materia doganale). Argomenti a contrario che portano a ritenere come soltanto programmatica la citazione della zona contigua nella Fini- Bossi, si traggono tuttavia dal Decreto del ministero dell'Interno in data 19 giugno 2003 di attuazione della medesima legge. L'art. 6, n.2 di questo provvedimento si limita infatti a farne menzione per relationem ai soli fini operativi nei seguenti termini: «al di là delle acque territoriali è stabilita una fascia di coordinamento che si estende fino al limite dell'area di mare internazionalmente definita come «zona contigua» nelle cui acque il coordinamento delle attività navali connesse al contrasto dell'immigrazione clandestina, in presenza di mezzi appartenenti a diverse Amministrazioni, è

effettuare la vigilanza. La vigilanza delle frontiere esterne dell'Unione (al di là delle acque territoriali degli Stati membri) è affidata all'Agenzia Frontex, avente sede in Polonia, che esercita controlli per impedire il traffico e trasporto illegale di migranti in mare (v.). Centri di controllo delle frontiere marittime sono stati istituiti in Spagna e Grecia. Operazioni addestrative (nel Mediterraneo orientale) e reali (Mediterraneo centrale prospiciente la Libia) sono state organizzate da Frontex con la partecipazione di Unità delle Marine Militari e delle Forze di Polizia e Guardia Costiera di vari Stati dell'Unione come Cipro, Grecia, Italia e Malta e la presenza di osservatori di Paesi nel Nord Africa.

Vedi anche:

Diritto di inseguimento;
Traffico di stupefacenti in mare;
Tribunale internazionale del diritto del mare;

Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

affidato al Corpo della Guardia di Finanza». Stando così le cose è possibile esprimere l'opinione che sussistano dubbi nel nostro Paese sulla effettiva utilità dell'istituto della zona contigua. D'altronde se ne fosse sentita la necessità si sarebbe proceduto alla proclamazione durante la fase calda delle passate crisi migratorie. Certo è che la zona contigua non è uno strumento legale per impedire l'ingresso di migranti clandestini ma vale solo a consentire che le Forze di polizia agiscano prima che i mezzi entrino nelle acque territoriali italiane. In sostanza con la creazione della zona contigua si anticiperebbe la cattura degli organizzatori ed il sequestro dei mezzi ma è pur sempre in un porto italiano che i migranti dovrebbero essere condotti. Ulteriori controindicazioni per l'effettiva adozione dell'iniziativa sono:

- a) rischio di iniziative analoghe da parte dei Paesi frontisti con contenzioni di delimitazione e di giurisdizione;
- b) difficoltà di controllare un'enorme area marina sviluppata su un fronte di circa 60.000 chilometri quadrati.

Tenendo conto di tali fattori, l'istituzione della zona contigua italiana potrebbe essere limitata a particolari aree costiere in cui esiste maggiore minaccia di immigrazione clandestina. Peraltro la zona contigua è citata indirettamente anche dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» la cui Sezione II si intitola «Ricerche e rinvenimenti fortuiti nella zona contigua al mare territoriale».

In questa Sezione è contenuta una norma (Articolo 94) la quale prevede che «Gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi della Convenzione UNESCO del 2001» (v. Zona archeologica).

Unione Sovietica (ex)

- Vedi:
- Area internazionale dei fondi marini;
 - Baie storiche;
 - Demilitarizzazione (Mediterraneo);
 - Disarmo navale;
 - Mare chiuso;
 - Prevenzione attività pericolose in mare;
 - Successione tra Stati;
 - Transito inoffensivo delle navi da guerra.

IUGOSLAVIA (EX)

- Vedi:
- Acque territoriali (Mediterraneo);
 - Linee di base (Mediterraneo);
 - Pesca (Mediterraneo);
 - Piattaforma continentale (Mediterraneo);

Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo);
Successione tra Stati.

IUGOSLAVIA (REPUBBLICA FEDERALE DI)

Vedi: Mare Adriatico;
Blocco navale;
Embargo navale;
Contrabbando di guerra;
Piattaforma continentale (Mediterraneo);
Protezione ambiente marino;
Successione tra Stati;
Zona interdetta alla navigazione;
Zona pericolosa per la navigazione e il sorvolo.

ZONA ARCHEOLOGICA

In aggiunta ai poteri di prevenzione e repressione spettanti allo Stato costiero nell'ambito della zona contigua (v.) è ad esso riconosciuto il diritto di vietare la rimozione dal fondo del mare di oggetti di valore archeologico e storico rinvenuti in aree adiacenti le proprie acque territoriali (v.). La zona in cui può essere esercitata questa forma di giurisdizione finalizzata al controllo del traffico di tali oggetti è detta zona archeologica. Essa coincide con la zona contigua (v.), la cui estensione massima può essere di 24 miglia. dalle linee di base, e non può essere proclamata se non dopo che sia stata istituita la zona contigua medesima. L'asportazione di reperti storico-archeologici senza il consenso dello Stato costiero costituisce una violazione delle leggi e regolamenti vigenti sul proprio territorio e nelle proprie acque territoriali (v.) (UNCLOS 303, 2) e, quindi, può essere oggetto di sanzioni.

La legislazione italiana di riferimento per la protezione dei beni archeologici in mare è costituita dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» Questa normativa, oltre a stabilire che appartengono allo Stato i beni mobili e immobili di interesse archeologico rinvenuti sui «fondali marini» delle acque interne e territoriali, all'art. 94 prevede che «Gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle Regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo allegate alla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo adottata a Parigi il 2 novembre 2001» (v. Protezione del patrimonio culturale subacqueo).

Il ministero dei Beni Culturali e il ministero della Difesa hanno stipulato, in data 14

maggio 1998, una Convenzione per ricerca archeologica in mare che attribuisce alla Marina Militare, nelle zone sottoposte alla giurisdizione nazionale, funzioni di collaborare:

— alla ricerca, alla localizzazione e all'eventuale recupero in fondali superiori ai 40 m, di beni storico-archeologici, mediante l'impiego di unità navali munite di idonee attrezzature;

— all'attività di vigilanza e di indagine per la prevenzione e la repressione degli illeciti concernenti i beni di interesse archeologico rinvenuti sul fondo marino.

Vedi anche: Ricerca scientifica in mare.

ZONA COMUNE DI PESCA

Vedi: Pesca (Mediterraneo).

ZONA CONTIGUA

È la zona adiacente alle acque territoriali (v.) in cui uno stato può esercitare i controlli necessari a prevenire e reprimere le violazioni alle leggi di polizia doganale, fiscale, sanitaria o d'immigrazione vigenti sul suo territorio o nelle sue acque territoriali (Ginevra, I, 24, 1.; UNCLOS 33, 1). Non è riconosciuta ed è perciò contestata la pretesa di alcuni Paesi, come avviene nel Mar Rosso (v.) e nel Golfo Persico (v.) di esercitare anche, nella zona contigua, giurisdizione ai fini della sicurezza nazionale. L'estensione massima della zona contigua è attualmente di 12 mg dal limite esterno delle acque territoriali (24 miglia dalle linee di base (v.)) (UNCLOS 33,2). In precedenza era prevista una ampiezza massima di 12 miglia dalle linee di base (Ginevra, I, 24,2.).

Nel caso in cui due Stati si fronteggino a una distanza inferiore alle 48 miglia, ciascuno di essi, secondo la precedente normativa in materia di delimitazione (v.) non aveva il diritto di estendere la propria zona contigua al di là della linea mediana (v.) (Ginevra I,24,2.). La nuova normativa (UNCLOS 33,2) non ha riprodotto, questa disposizione. Nonostante questa lacuna è da ritenersi che il principio della mediana sia ancora applicabile (v. Delimitazione). Altrimenti dovrebbe ammettersi che tale regola sia cambiata e che le zone contigue di due Stati frontisti il cui limite esterno delle acque territoriali disti meno di 24 miglia possano sovrapporsi. Il che comporterebbe tuttavia problemi di esercizio di giurisdizione e di poteri di polizia.

La zona contigua, che per poter esistere deve essere formalmente proclamata, costituisce una porzione delle acque internazionali (v. Alto mare). Da ciò deriva che, all'interno di essa le navi e gli aeromobili di tutte le nazioni, godano delle libertà dell'alto mare in analogia a quanto espressamente stabilito per la zona economica esclusiva (UNCLOS 58). I battelli stranieri vi possono esercitare la pesca (v.), a meno che

IL PROBLEMA DEL TRANSITO DELLE FORZE NAVALI NELLE ZEE **La posizione dell'Italia**

Al di fuori dei poteri, esplicitamente previsti e regolati dalla Convenzione del Diritto del Mare del 1982, lo Stato costiero non ha il diritto di sottoporre a vincoli, all'interno della propria ZEE, né il traffico marittimo internazionale, né il sorvolo, né «altri usi legittimi del mare come quelli correlati con le operazioni delle navi o la posa di cavi e condotte sottomarine» (UNCLOS 58,1).

Per quanto il testo della Convenzione non contenga alcuna norma che legittimi l'adozione di misure che limitino l'uso delle acque della ZEE da parte di navi da guerra o Stati terzi, da più parti è stato avanzato il dubbio che gli Stati costieri, estendendo in modo strisciante la propria giurisdizione sulla ZEE (fenomeno della *creeping jurisdiction*), finiscano per dare carattere territorialistico ai propri poteri assimilando di fatto la ZEE alle acque territoriali.

Da questo punto di vista potrebbero essere ipotizzabili le seguenti restrizioni agli usi militari delle acque delle ZEE:

- interdire la ZEE a Forze Navali operanti;
- consentire lo svolgimento di esercitazioni militari previa notifica o autorizzazione;
- introdurre, sotto la specie di provvedimenti a difesa della fauna ittica, limitazioni all'addestramento delle Forze Navali con armi attive;

lo Stato costiero non abbia proclamato la zona economica esclusiva o la zona riservata di pesca. Le navi da guerra (v.) possono, in particolare, svolgere attività operative ed addestrative che prevedano anche l'uso di armi, senza che lo Stato costiero possa pretendere di interferire. Resta fermo tuttavia che lo stesso Stato ha il diritto di applicare, anche in modo coercitivo, la propria legislazione in materia doganale, fiscale, sanitaria o d'immigrazione, nei confronti dei mercantili di qualsiasi bandiera, pur in presenza di navi da guerra della stessa nazionalità. Queste potrebbero tuttavia intervenire a protezione di propri connazionali qualora l'uso della forza da parte dello Stato costiero ecceda i limiti imposti dal rispetto dei principi della necessità e proporzionalità. Problemi analoghi si pongono nell'ambito dell'esercizio del diritto d'inseguimento (v.)

Hanno istituito zone contigue, in Mediterraneo, Algeria, Cipro, Egitto, Francia, Marocco, Malta, Siria e Tunisia.

ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA (ZEE)

È un'area esterna e adiacente alle acque territoriali (v.) in cui lo Stato costiero ha la

— vietare il transito delle navi da guerra in aree ove sono poste isole artificiali, installazioni o strutture destinate all'esplorazione, sfruttamento e gestione delle risorse naturali.

Nessuna disposizione proibisce tuttavia le manovre militari nelle ZEE straniere o le sottopone a preventiva autorizzazione dello stato costiero. Da questo punto di vista è perciò da considerare illegittima la pretesa contraria avanzata da alcuni Stati come l'Iran o il Pakistan.

La posizione dell'Italia di contrarietà a tale illegittimo regime di limitazioni al Transito delle Forze navali operanti nelle ZEE è stata espressa, al momento di depositare, il 13 gennaio 1995, l'atto di ratifica della Convenzione del Diritto del Mare del 1982, con la seguente dichiarazione già fatta in occasione della firma della stessa Convenzione:

Lo Stato costiero non gode, secondo la Convenzione, di diritti residuali nella zona economica esclusiva. In particolare, i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero in tale zona non includono il diritto di ottenere la notifica di esercitazioni o manovre militari o di autorizzarle

Del pari consentita deve ritenersi — in assenza di proibizione espressa — la condotta di operazioni navali, durante un conflitto armato, in ZEE di paesi neutrali, a condizione che non vi siano interferenze con i diritti di pesca o di sfruttamento di altre risorse appartenenti allo Stato costiero. Le ZEE non possono dunque considerarsi, sulla base di tali premesse, aree soggette a smilitarizzazione (v.) o neutralizzazione. Le navi da guerra (v.) possono inoltre esercitare nelle ZEE straniere il diritto di visita (v.) loro spettante in alto mare.

titolarità di:

— diritti sovrani (UNCLOS 56, 1, (a)) sulla massa d'acqua sovrastante il fondo marino ai fini dell'esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, viventi o non viventi, compresa la produzione di energia dalle acque, dalle correnti o dai venti;

— giurisdizione (UNCLOS 56, 1, (b)) in materia di installazione ed uso di isole artificiali o strutture fisse, ricerca scientifica in mare (v.) e di protezione e conservazione dell'ambiente marino (v.). La zona economica esclusiva (ZEE) può estendersi sino a 200 miglia dalle linee di base (v.) dalle quali è misurata l'ampiezza delle acque territoriali (UNCLOS 57). Nel caso di acque territoriali di 12 miglia, essa avrà perciò un'estensione massima di 188 miglia.

A similitudine di quanto previsto per la zona contigua (v.), che, ove esistente, è compresa al suo interno, la ZEE, per poter divenire effettiva, deve essere formalmente proclamata nei confronti della comunità internazionale. Questo, a differenza della piattaforma continentale (v.) che, costituendo il naturale prolungamento sommerso della terraferma, appartiene invece *ab initio* a uno Stato e non deve quindi essere né

occupata né proclamata (UNCLOS 77, 3). Non esiste nessun obbligo di far coincidere ZEE e piattaforma continentale, anche se l'ipotesi normale è da ritenersi quella della completa sovrapposizione delle due aree nell'ambito del limite delle 200 mg dalle linee di base del mare territoriale, è possibile che la delimitazione (v.) del fondo marino facente parte della piattaforma continentale di uno Stato diverga da quella della colonna d'acqua sovrastante di cui lo stesso Stato ha la titolarità nell'ambito della ZEE. Tra l'altro, tale divergenza può essere connessa alla sfasatura temporale tra un accordo di delimitazione e il successivo, nel senso che le condizioni di fatto e di diritto poste a base della delimitazione della piattaforma continentale (stipulata, quando l'istituto della ZEE non era ancora contemplato dal diritto internazionale) possono non valere successivamente per quello della ZEE. Da questo punto di vista un problema di divergenza si porrebbe per il confine della zona di protezione ecologica e della pesca (v. Pesca (Mediterraneo) proclamata dalla Croazia fissandone unilateralmente l'estensione sino al limite stabilito per la piattaforma continentale italo-yugoslava dall'Accordo dell'8 gennaio 1968. Un rilevante esempio di confine «pluriliniare» è rappresentato dall'Accordo del 1978 tra Australia e Papua-Nuova Guinea relativo agli spazi marittimi dello Stretto di Torres. Questo accordo prevede una linea di giurisdizione tra i due Paesi, ai fini della pesca, diversa dal confine della piattaforma continentale e istituisce una «zona protetta» congiunta per la conservazione delle risorse marine.

UNCLOS 74,1 stabilisce che la delimitazione delle ZEE tra Stati con coste adiacenti od opposte deve farsi per accordo in modo da raggiungere una soluzione equa. Lo stesso articolo, al para 3, prevede che gli Stati interessati, in attesa di tale accordo, possano addivenire ad «intese provvisorie di natura pratica» (*provisional understandings*). Un recente esempio in materia è costituito dall'Accordo tra Algeria e Tunisia dell'11 febbraio 2002 relativo sia agli spazi di acque territoriali che a quelli di piattaforma continentale e ZEE (v. Acque territoriali (Mediterraneo).

I diritti sovrani di esplorazione, sfruttamento e conservazione delle risorse naturali spettanti a uno Stato nella propria ZEE si esplicano principalmente nel diritto esclusivo di pesca (v.). Le uniche limitazioni a questa incondizionata posizione di preminenza riguardano l'onere di ammettere altri Stati alla cattura della quantità di pesce disponibile in eccedenza rispetto alle proprie capacità di pesca, dando preferenza, su basi eque, agli Stati senza litorale o «geograficamente svantaggiati» (UNCLOS 62; 69 e 70). Lo Stato costiero, nel concedere a Stati terzi l'accesso alla propria ZEE, deve inoltre prendere in considerazione la possibilità che cittadini di questi Stati abbiano esercitato abitualmente la pesca in aree della ZEE, prima della sua istituzione (UNCLOS 62, 3).

Gli Stati terzi hanno piena libertà di navigazione e sorvolo all'interno delle ZEE straniere a condizione di non intaccare i diritti dello Stato costiero, di osservare le

norme da questi emanate nelle materie di propria competenza e di rispettare le zone di sicurezza stabilite attorno a isole e strutture artificiali (UNCLOS 58; 60, 6).

Le disposizioni relative al regime dell'alto mare (v.) non si applicano tuttavia alle aree marine incluse nella ZEE (UNCLOS 86). In sostanza il regime della ZEE non è *pleno jure* quello dell'alto mare in quanto mancante di alcune delle libertà relative. Per questo motivo si fa ricorso alla categoria più generale delle acque internazionali che comprende la zona contigua (v.) e la ZEE, mentre si usa il termine alto mare per indicare gli spazi marini al di là della ZEE. Restrizioni alla libertà di navigazione degli Stati terzi possono in particolare essere stabiliti da parte dello Stato costiero qualora questo si avvalga — al fine di preservare i propri diritti sovrani sulle risorse naturali della ZEE, prime tra tutte quelle della pesca — della facoltà di adottare misure preventive e repressive, quali il fermo, l'ispezione e il sequestro di navi straniere in transito (UNCLOS 73). Le sanzioni per la violazione delle norme sulla pesca nella ZEE non possono tuttavia prevedere la carcerazione o altre forme di pene corporali (UNCLOS 73, 2). Lo Stato che procede al fermo o al sequestro di navi straniere deve prontamente notificare allo Stato di bandiera le azioni intraprese (UNCLOS 73,4). Il rilascio è previsto dietro pagamento di cauzione o prestazione di garanzia.

Nel caso in cui il rilascio della nave fermata non avvenga prontamente lo Stato di bandiera può deferire (UNCLOS 292,1) la questione della revoca del fermo: a) a qualsiasi corte o tribunale designato di comune accordo con lo Stato costiero; b) in mancanza di accordo, ad una corte o un Tribunale la cui giurisdizione sia stata preventivamente accettata dallo Stato che ha proceduto al fermo (UNCLOS 287) ovvero al Tribunale internazionale per il diritto del mare (v.).

Al di fuori di questi poteri esplicitamente previsti e regolati, lo Stato costiero non ha però il diritto di sottoporre a vincoli, all'interno della ZEE, né il traffico marittimo internazionale, né il sorvolo, né altri usi legittimi del mare come «quelli correlati con le operazioni delle navi» o la posa di cavi e condotte sottomarine (UNCLOS 58,1).

ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA (MEDITERRANEO)

Il Mar Mediterraneo (v.) era caratterizzato, sino a circa dieci anni fa, da estese aree di alto mare (v.). Nessun Paese aveva infatti proclamato zone economiche esclusive, pur avendone il diritto, mentre esistevano limitate zone riservate di pesca come il «Mammellone» e o quella maltese di 25 miglia. (v. Pesca (Mediterraneo)). La ragione di ciò stava indubbiamente nella sua configurazione geografica, dato che le coste non distano in nessun punto 400 o più miglia dalle coste opposte di un altro Stato. Di qui l'impossibilità, connessa anche al particolare regime giuridico di «mare chiuso» (v.), che qualche Stato potesse proclamare unilateralmente una ZEE dell'ampiezza di 200 miglia.

L'unica ipotesi legittima non poteva che essere, quindi, quella della delimitazione consensuale realizzata mediante accordo tra gli Stati con coste opposte o adiacenti. Ma il motivo principale andava ricercato nella necessità di preservare le esigenze di libertà di navigazione delle Forze Navali NATO che sarebbero state minacciate dalla possibile «territorializzazione» di proprie ZEE da parte di Paesi non facenti parte dell'Alleanza. Proprio per questo l'Italia aveva assunto una precisa posizione formulando uno statement cautelativo al momento della firma della Convenzione del 1982 (v. finestra dedicata a *Il problema del transito delle Forze navali nelle ZEE. La posizione dell'Italia*). Non ultima infine era la preoccupazione di innescare dinamiche che potessero turbare lo *status quo* del Mare Egeo (v.) caratterizzato da varie dispute tra Grecia e Turchia su estensione delle acque territoriali, delimitazione della piattaforma continentale e regime dello spazio aereo sovrastante l'alto mare.

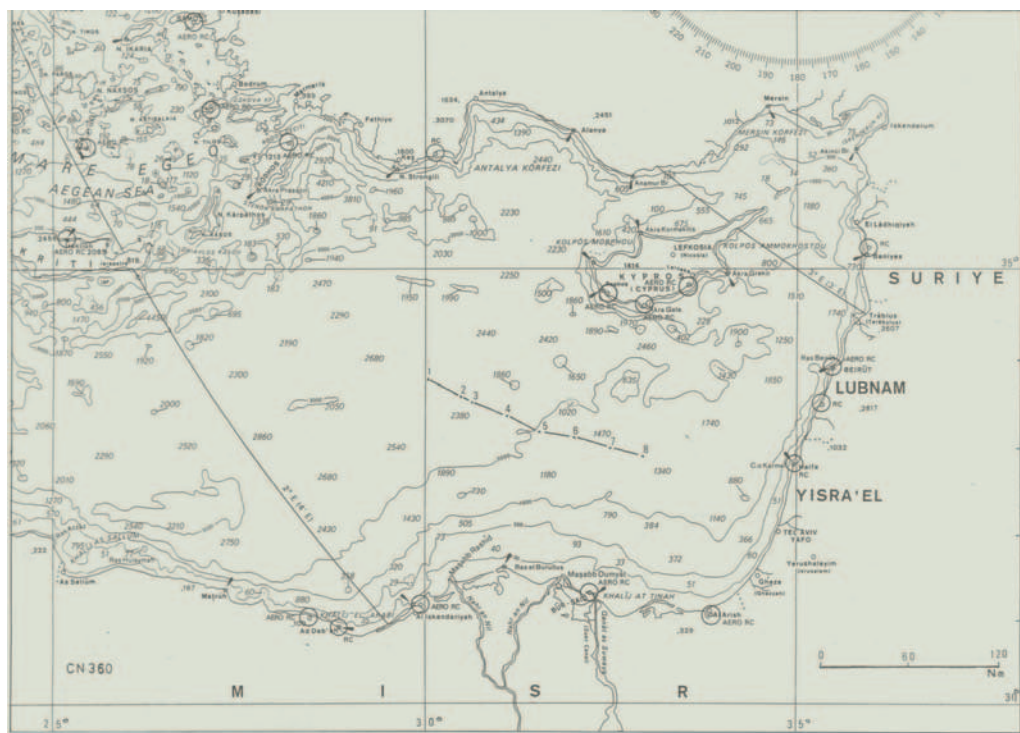
Il fronte contrario all'istituzione di ZEE in Mediterraneo ha cominciato a incrinarsi con la creazione di zone in cui gli Stati costieri si avvalevano di parte dei diritti esercitabili nella ZEE relativamente alla protezione della pesca e dell'ambiente marino (v.). Le iniziative in questo senso, come specificato nelle pertinenti voci del presente Glossario (v. Protezione della pesca-Mediterraneo) e Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo), sono iniziate con la zona riservata di pesca dell'Algeria (1994), la zona di protezione della pesca della Spagna (1997) per poi proseguire con la zona di protezione ecologica della Francia (2003), la zona di protezione ecologica e della pesca della Croazia (2003), la zona di protezione della pesca libica (2005), la zona di protezione ecologica italiana (2006).

Un impulso al processo creazione di zone di giurisdizione funzionale è venuto dalla politica di gestione delle risorse marine dell'Unione Europea (v.) volta a contrastare il proliferare della pesca illegale praticata in molti casi da pescherecci di Paesi asiatici, che ha trovato riconoscimento nella Conferenza ministeriale di Venezia del 2003. In questa sede è stata infatti emanata la «Dichiarazione sullo sviluppo sostenibile della pesca in Mediterraneo» con cui gli Stati Mediterranei sono stati invitati a prendere in considerazione la possibilità di dichiarare proprie zone di protezione della pesca.

A fronte di queste iniziative costituenti un parziale esercizio dei diritti teoricamente spettanti, i seguenti Paesi hanno invece adottato iniziative di creazione di vere e proprie ZEE:

Egitto

L'Egitto, al momento della firma della Convenzione del 1982, in data 26 agosto 1983, si era già detto favorevole all'istituzione della ZEE dichiarando che è sua intenzione farlo in futuro. Con accordo in data 17 febbraio 2003 ha poi proceduto alla delimitazione delle rispettive ZEE con Cipro costituita dalla «linea mediana ciascun punto



La ZEE di Cipro ed Egitto secondo l'accordo del 2003.

della quale è equidistante dal punto più vicino delle linee di base».

Cipro

La Repubblica di Cipro, come detto in precedenza, ha stipulato nel 2003 un accordo con l'Egitto per la delimitazione delle rispettive ZEE. Analoga iniziativa con il Libano nel 2007: Questo accordo risulta essere contrastato dalla Turchia per motivi politici e generali.

Libano

Come detto il Libano ha stipulato il 17 gennaio 2007, un accordo con Cipro per la definizione del confine delle rispettive ZEE.

Siria

La Siria, con la legge n. 28 del 19 novembre 2003, nel ridurre l'estensione delle acque territoriali da 35 miglia a 12 miglia (v. Acque territoriali-Mediterraneo), ha egual-

mente istituito la ZEE che si estende «al di là delle acque territoriali e include l'intera zona contigua, in direzione dell'alto mare per una distanza di non più di 200 miglia misurata dalle linee di base, secondo le norme del diritto internazionale».

Tunisia

Con la legge n. 2005-50 del 27 giugno 2005 la Tunisia ha istituito la ZEE:

- nella quale esercita «diritti sovrani ai fini dello sfruttamento, esplorazione, conservazione, gestione e protezione delle risorse naturali biologiche o non biologiche delle acque sovrastanti, del fondo e del sottofondo del mare»;
- che, senza pregiudizio dei pertinenti accordi internazionali, si estende «sino ai limiti previsti dal diritto internazionale»;
- che sarà oggetto di successivi decreti di applicazione i quali, a questo fine, potranno creare zone di pesca protetta o riservata o zone di protezione ecologica, fatto salvo tuttavia l'attuale regime di zona riservata di pesca del «Mammellone» (v.);
- in cui è garantito agli Stati terzi la libertà di transito e l'esercizio degli altri diritti previsti dalla Convenzione del Diritto del Mare.

ZONA D'IDENTIFICAZIONE AEREA

È la zona di spazio aereo internazionale (v.) adiacente lo spazio aereo nazionale (v.) sovrastante le acque territoriali in cui alcuni Stati (Stati Uniti, Canada, Francia) prescrivono agli aeromobili diretti verso il proprio territorio di fornire alle autorità nazionali informazioni sul volo. Tali prescrizioni sono stabilite, al di fuori delle procedure ICAO delle Regioni per le informazioni di volo (*FIR*) (v.), per esigenze di sicurezza militare. Non è ritenuta fondata la pretesa di assoggettare alla medesima procedura gli aeromobili in transito nello spazio aereo internazionale che non siano diretti nello Stato interessato. In periodo di crisi internazionale o di conflitto armato una zona di identificazione aerea potrebbe essere legittimamente istituita come misura di difesa legittima preventiva.

ZONA DI GUERRA

Vedi: Zona interdetta alla navigazione.

ZONA DI IDENTIFICAZIONE MARITTIMA

Nel 2005 l'Australia ha preannunciato l'intenzione di creare una sorta di frontiera marittima avanzata, in alto mare (v.), per scongiurare l'esecuzione di attacchi terroristici contro il proprio territorio, prevedendo che i mercantili comunichino informazio-

ni su dati identificativi, equipaggio, carico, destinazione, velocità ecc.: a) a 1.000 mg (o a 48 ore di navigazione) dalle coste se diretti verso un porto australiano; b) a 500 miglia (o a 24 ore di navigazione) dalle coste, su base volontaria, se non diretti verso un porto australiano ma intenzionati a transitare nella Zona Economica Esclusiva (v.) o nelle acque territoriali (v.) australiane; c) all'interno della ZEE, come obbligo. In aggiunta verrebbero istituite zone di sicurezza di 500 metri attorno alle installazioni petrolifere esistenti sulla piattaforma continentale (v.) del Mar di Timor. Il progetto australiano sembra inserirsi nell'ambito delle attività per contrastare il terrorismo marittimo (v.) o adottate dai Paesi aderenti alla *Proliferation Security Iniziative* (v.).

Dal punto di vista della Convenzione del Diritto del Mare può notarsi che: a) la creazione di zone di sicurezza di 500 metri attorno alle piattaforme petrolifere è conforme agli artt. 60 ed 80 della UNCLOS; b) possono esprimersi riserve circa l'obbligo di identificazione per il transito nella ZEE; secondo l'art. 58 della stessa Convenzione, gli stati terzi hanno piena libertà di navigazione e sorvolo all'interno delle ZEE straniere a condizione di non intaccare i diritti dello Stato costiero e di osservare le norme da questi emanate nelle materie di propria competenza.

Le procedure di identificazione stabilite dall'Australia potrebbero invece essere considerate una forma di limitazione di tale libertà di transito assimilabile ad una «territorializzazione», che, tra l'altro, avrebbe un effetto imitazione su Stati intenzionati ad allargare la giurisdizione nelle proprie ZEE. In merito alla notifica preventiva per l'ingresso nei porti nazionali, regolamentazioni sono state stabilite da vari Paesi: gli Stati Uniti per esigenze di *homeland security* hanno, per esempio, previsto che i mercantili di stazza lorda pari superiore alle 300 tonn. comunichino dettagliate informazioni con anticipo di 96 ore. Per i mercantili diretti verso porti italiani prescrizioni sono contenute nel dal D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196 (v. Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane).

ZONA INTERDETTA ALLA NAVIGAZIONE

Temporanee restrizioni al transito inoffensivo (v.) delle navi straniere nelle acque territoriali (v.) possono essere stabilite in via eccezionale dallo Stato costiero per esigenze di sicurezza o per consentire lo svolgimento di esercitazioni con armi (UNCLOS, 25, 3). L'interdizione può riguardare *a fortiori* il passaggio nelle acque interne (v.). Il divieto di navigazione in queste zone deve essere adeguatamente pubblicizzato in anticipo. Esso non deve inoltre essere discriminatorio verso specifici Paesi di bandiera delle navi in transito. Non vanno confuse con le zone interdette alla navigazione le zone pericolose per la navigazione e il sorvolo (v.): queste ultime ricadono infatti in acque internazionali (v) e non comportano lo sospensione della navigazione. Secondo la

normativa italiana (art. 83 CN), la competenza a interdire con ordinanza, sia alle navi straniere che alle navi italiane, il transito e la sosta in determinate zone delle acque territoriali e interne spetta all'Autorità marittima (v.).

Il transito può essere interdetto per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e di protezione dell'ambiente marino (v. Transito e soggiorno nelle acque territoriali italiane).

La casistica riguarda prevalentemente interdizioni temporanee di particolari aree (già designate a questo scopo) per esercitazioni navali o aeree. Sanzioni penali sono previste per la mancata osservanza dei divieti di navigazione.

ZONA MARITTIMA DENUCLEARIZZATA

Vedi; Demilitarizzazione.

ZONA MARITTIMA DI PACE E SICUREZZA

Vedi: Demilitarizzazione;
Demilitarizzazione (Mediterraneo).

ZONA PERICOLOSA PER LA NAVIGAZIONE E IL SORVOLO

Limitazioni alla libertà di navigazione e di sorvolo dell'alto mare (v.) non possono essere poste da alcuna nazione (UNCLOS 89).

Ogni stato può tuttavia eseguire esercitazioni con navi da guerra (v.) e aeromobili militari (v.) che prevedano l'esecuzione di tiri di artiglieria, lancio di missili o altri ordigni esplosivi e impediscano, quindi, gli usi pacifici dell'alto mare e dello spazio aereo (v.) internazionale.

Queste attività devono essere effettuate in zone predeterminate la cui pericolosità sia stata annunciata in anticipo con avviso ai naviganti o avviso agli aeronaviganti (NOTAM).

Navi o aerei di altre Nazioni hanno naturalmente la facoltà di accedere, a loro rischio e pericolo nelle zone, a condizione che si astengano dal turbare lo svolgimento delle esercitazioni.

Va collocato in questo ambito il problema delle *jettison areas* vale a dire delle zone di acque internazionali destinate ad aree di sgancio di ordigni da parte di aeromobili militari in caso di necessità. La questione si è posta in occasione del conflitto della Nato con la Repubblica Federale di Jugoslavia (FRY). Nel corso delle operazioni aeree contro la FRY i velivoli partecipanti all'operazione *Allied Force*, di ritorno dalle missioni nei Balcani, erano autorizzati a sganciare materiale esplosivo:

— in aree di acque internazionali del raggio di 5 km, scelte in anticipo dai comandi

NATO in maniera da garantire la sicurezza;

— qualora si fossero verificate situazioni di emergenza in cui i piloti NATO, a evitare i pericoli di un atterraggio in condizioni critiche, avessero avuto bisogno di sganciare ordigni esplosivi (queste situazioni si verificano di regola quando i piloti rientrano da una missione con l'armamento intatto, per non aver individuato il bersaglio o per aver rinunciato a colpirlo al fine di non causare danni ai civili).

Non v'è dubbio che lo sgancio di ordigni esplosivi in mare in situazioni di emergenza sia un fatto lecito dal punto di vista del diritto internazionale. A questo riguardo viene infatti in rilievo l'esistenza delle tradizionali cause di esclusione dell'illecito dello stato di necessità (*state of necessity*), della «forza maggiore e del caso fortuito» (*force majeure and fortuitous event*) o della situazione di pericolo (*distress*) che, benché non ancora codificate, sono previste nel progetto di Convenzione sulla responsabilità internazionale degli Stati elaborata nel 1996 dalla Commissione delle NU del diritto internazionale.

Eguale mente lecita risulta la destinazione di aree di acque internazionali a *jettison areas*. La norma di riferimento è contenuta nella Convenzione del Diritto del Mare del 1982 che, all'articolo 87, n. 2, prevede che tutti gli Stati possono esercitare le «libertà dell'alto mare» (navigazione, sorvolo, posa di cavi e condotte sottomarine, costruzione di isole artificiali, ricerca scientifica e pesca) a condizione di tenere nel dovuto riguardo gli interessi degli altri Stati. Requisito essenziale per la tutela di tali interessi dei terzi è, come detto, la pubblicità delle attività militari compiute in acque internazionali. Al riguardo vanno distinti gli aspetti della definizione potenziale e preventiva delle zone come le *jettison areas* da quelle della loro «attivazione» effettiva, a seguito del loro uso, con avvisi internazionali di pericolosità *Notice to Airmen/Mariners* (NOTAM/NOTMAR) diffusi dall'Istituto idrografico della Marina ed *Avvisi ai naviganti emanati dai Comandi territoriali della Marina Militare*.

A questo riguardo giova ricordare l'importante precedente della Sentenza del 1949 della Corte Internazionale di Giustizia sul caso della controversia tra Albania e Gran Bretagna per lo Stretto di Corfù (49 marinai inglesi deceduti su due navi da guerra incappate in mine posizionate senza preavviso in acque territoriali albanesi soggette al regime del transito negli Stretti). Nell'occasione la Corte affermò:

— l'obbligo dell'Albania «of notifying for the benefit of shipping in general, the existence of a mine field in Albanian territorial waters based not on the VIII Hague Convention applicable in time of war, but on the general principles of... freedom of maritime communications»;

— la responsabilità per danni (875.000 sterline) dell'Albania, per non aver fatto nulla per impedire l'evento.

Vedi anche: Prevenzione delle attività militari pericolose in mare;
 Zone interdette alla navigazione.

ZONA DI PESCA A SUD OVEST DI LAMPEDUSA «MAMMELLONE»

Vedi: Pesca (Mediterraneo);
 Zona economica esclusiva (Mediterraneo).

ZONA DI PROTEZIONE DELLA PESCA

Vedi: Pesca (Mediterraneo).

ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA

Vedi: Protezione dell'ambiente marino (Mediterraneo).

ZONA DI RICERCA E SOCCORSO (ZONA SAR)

Vedi: Ricerca e soccorso in mare.

ZONA RISERVATA DI PESCA

Vedi: Pesca (Mediterraneo).

BIBLIOGRAFIA CONSULTATA

- G. ALLOTTA** *Tutela del patrimonio archeologico subacqueo*, Agrigento, 2001.
- M.M. ANGELONI** *Profili applicativi dei principali istituti del nuovo diritto del mare*, Bari, 1998.
- A. SENESE**
- C. ARVANITPOULOS** *The International Legal Status of the Aegean*, Ministry of Press, Athens, 1998.
- A. SYRIGOS**
- G. BERNARDI** «Sessant'anni di discussioni sul disarmo», *Rivista Marittima*, 10, 1960, 13
- Id** *Nozioni di Diritto Internazionale Pubblico Marittima*, Istituto di Guerra Marittima, Livorno, 1962.
- Id.** *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1975.
- G. BLAKE-**
- D.TOPALOVIC** *The Maritimies Boundaries of the Adriatic Sea*, MB I 8, 1996, University of Durham.
- I.CASTANGIA** *Sovranità, contiguità territoriale e isole in una controversia internazionale del XVIII secolo*, Napoli, 1988.
- Id.** *Il regime internazionale del transito nelle Bocche di Bonifacio*.
- G. CATALDI** *Il passaggio delle navi straniere nel mare territoriale*, Milano, 1990.
- Id (edited by)** *La Mediterranee et le Droit de la Mer a l'Aube du 21^a Siecle*, 2002.
- B. CIALDEA** *La formazione dell'ordinamento marittimo nelle relazioni internazionali*, voll. 2, Milano, 1959.
- C. CHEVALIER** *The Project Of International Marine Park In The Mouths Of Bonifacio in International Law*, IUCN Centre for Mediterranean Cooperation.
- C. J. COLOMBOS** *Diritto Internazionale Marittimo*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1953.
- B. CONFORTI** *Il regime giuridico dei mari*, Napoli, 1957.
- B. CONFORTI** *Lezioni di Diritto Internazionale*, V Ed., Napoli, 1997
- A. DEL VECCHIO** voce «Pesca (regime internazionale)», *Enciclopedia Giuridica*, IEI, Roma, 1991, vol. XXIII.
- Id.** Voce «Piattaforma continentale», *Enciclopedia Giuridica*, IEI, Roma, 1991, vol. XXII.
- A.DE GUTTRY-N: RONZITTI**

- (a cura di)-**
A. DE GUTTRY
I rapporti di vicinato tra Italia e Francia, Padova, 1994.
Lo status delle navi da guerra italiane in tempo di pace ed in situazione di crisi, 1994.
- G P. FRANCALANCI-**
T. SCOVAZZI
Lines in the Sea, Dordrecht, 1994.
- G. P. FRANCALANCI**
P. PRESCIUTTINI
Storia dei trattati e dei negoziati per la delimitazione della piattaforma continentale e del mare territoriale tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo 1966/1992, I.I.M., 2000.
- A. FONTANA**
 «Le linee di base del mare territoriale italiano», *Rivista Marittima*, 1978, 2, 75.
- M. GESTRI**
La gestione delle risorse naturali d'interesse generale per la comunità internazionale, Torino, 1996.
- R. GARABELLO**
La convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, Milano, 2004.
- A. GIOIA**
Titoli storici e linee di base del mare territoriale, Padova, 1990.
- G. GIORGERINI**
Cenni di storia e politica navale russa, *Rivista Marittima*, 1986.
- N. R. GUY**
The relevance of nin-legal technical and scientific concepts in the interpretation and application of the law of the sea, IHO, 2000.
- R LAPIDOTH**
The Red Sea and The Gulf of Aden, Nijhoff Pbl. 1982, 157.
- U. LEANZA (ed.)**
Il regime giuridico internazionale del Mare Mediterraneo, Giuffrè, Milano, 1987.
- Id. – L. SICO (Eds.)**
Mediterranean Continental Shelf: Delimitation and Regimes. International and National Legal Sources, Dobbs Ferry – New York, Oceana Publications Inc., 1988, 4 vols.
- Id.**
Nuovi saggi di Diritto del Mare, Torino, 1988.
- Id.**
 «Polizia marittima e navigazione straniera alla luce del Diritto del Mare», *Studi Marittimi*, 34, 1988, 3.
- Id.**
Le régime juridique international de la Mer Méditerranée, *Recueil de Cours de l'Académie de droit internationale de la Haye*, 1989, III.
- Id.- L. SICO(a cura)**
Zona Economica Esclusiva e Mare Mediterraneo, Napoli, 1990.
- Id.**
 «Problemi di delimitazione dei confini marittimi: Il rapporto Italia – Francia – Spagna - Algeria», *Studi Marittimi*, 1990.
- Id.(a cura)**
Le Convenzioni internazionali sulla protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento marino, Napoli, 1992.
- Id.**
Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo, Torino, 1993.
- Id. (a cura)**
La pesca e la conservazione delle risorse biologiche nel mare Mediterraneo, Napoli, 1993.

- Id.** Il Diritto degli Spazi Internazionali, *Torino*, 1999.
- Id.** *Il diritto internazionale*, *Torino*, 2002.
- Id.** «L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica» *Rivista di Diritto Internazionale*, 2006, 2, 309.
- K. MEHDIYOUN** «Ownership of Oil and Gas Resources in the Caspian Sea», *American Journal of International Law*, 1, 2000, 179.
- A. MARESCA** *Dizionario Giuridico Diplomatico*, Milano, 1991.
- D.P.O'CONNELL** *The International Law of the Sea*, Clarendon Press, Oxford, 1984.
- I. PAPANICOLOPULU** *Il Confine marino: unità o pluralità*, Milano, 2005.
- D.P. PRESCOTT** *I confini politici del mare*, Milano, 1990.
- A. ROASCH- R. SMITH** *United States Responses to Excessive Maritime Claims*, The Hague, 1996.
- N. RONZITTI** «Sommergibili non identificati, pretese baie storiche e contromisure dello stato costiero», *Rivista di Diritto Internazionale*, I, 1983, 10.
- Id.** Voce «Pirateria (diritto vigente)», *Enciclopedia del Diritto*, Giuffrè, Milano, 1983, vol. XXXIII, 911
- Id.** «Stato costiero, archeologia sottomarina e tutela del patrimonio storico sommerso», *Il Diritto Marittimo*, XCI, 1984, 3.
- Id.** «Is the Gulf of Taranto an Historic bay?», *SJILC*, II, 1984, 275.
- Id.** «New Criticism on the Gulf of Taranto Closing Line: A Restatement of a Different View», *SJILC*, 11, 1986, 465.
- Id.** «Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle N.U. sul Diritto del Mare», *Rivista di Diritto Internazionale*, 1985, I, 32.
- Id.** «Demilitarization and neutralization in the Mediterranean», *IYIL*, VI, 1985, 33.
- Id. (Ed.)** *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreement and Documents with Commentaries*, Dordrecht, 1988.
- Id (Ed.)** *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht, 1990.
- Id.** *I rapporti di vicinato dell'Italia con Croazia, Serbia-Montenegro e Slovenia*, Luiss University Press, 2005.
- Id.-A. DE GUTTRY(Eds)** *The Iran-Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare*, Cambridge, 1993.
- Id.** Diritto Internazionale per Ufficiali della Marina Militare, *Supplemento alla Rivista Marittima*, 7, 1996.
- Id.** Le zone di pesca nel Mediterraneo e la tutela degli interessi italiani, *Supplemento alla Rivista Marittima*, 6, 1999.

- Id.** *Introduzione al diritto internazionale, Torino, 2004.*
- Id.** *Diritto Internazionale dei Conflitti Armati, Torino, III ed., 2006.*
- R. SANDIFORD** «Sul cerimoniale marittimo», *Rivista Marittima*, 2, 1931.
- Id.** «Il Canale di Suez e il suo regime internazionale», *Rivista Marittima*, 1935, 11, 140.
- Id.** *Diritto Marittimo di guerra, Ufficio Storico della R. Marina, Roma, 1940.*
- Id.** *Lezioni di Storia e Politica Navale, Roma, 1956.*
- Id.** *Diritto Marittimo, Milano, 1960.*
- San Remo Manual on «International Law applicable to Armed Conflicts at Sea», Cambridge University Press, 1995.*
- T. SCOVAZZI** *La pesca nell'evoluzione del Diritto del Mare, Giuffrè, Milano, 1979.*
- Id.** voce «Pesca (diritto internazionale)», *Enciclopedia del Diritto*, Giuffrè, Milano, 1983, vol. XXXIII, 589.
- Id.** *La linea di base del mare territoriale, Milano, 1986.*
- Id.** «Bays and straight baselines in the Mediterranean», *Ocean Development and International Law*, 19, 1988, 401.
- Id (Ed.)** *Marine Specially Protecte Area: The General Aspects and the Mediterranean Regional System, Kluwer Law International, The Hague, 1999.*
- Id.** *Corso di diritto internazionale, Parte I, Milano, 2000.*
- Id.** *Elementi di diritto internazionale del mare, III ed., Milano, 2002.*
- Id.** *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mar Mediterraneo, Milano, 2004.*
- H.SLIM** «L'ASPIM, outil de legitimation dans la formation d'une norme coumiere regionale», *Revue de l'Indemer*, 4-6 octobre 2001.
- STATO MAGGIORE MARINA** *Norme e disposizioni sul regime dei mari, Roma, 1960 (aggiornata al 2006).*
- T. TREVES** *La Convenzione delle NU sul Diritto del Mare del 10 dicembre 1982, Giuffrè, Milano 1983.*
- Id.** *Codification du Droit International et Pratique des Etats dans le Droit de la Mer Recueil de Cours de l'Academie de droit internationale de la Haye, 1990, IV.*
- Id.** *Il diritto del mare e l'Italia, Milano, 1995.*
- N. VARVESI** «Il Golfo della Sirte», *Lettera Diplomatica*, 1986, 560.
- P. VERRI** *Dizionario di diritto internazionale dei conflitti armati, Roma, 1984.*
- D.VIGNES -G.CATALDI** *Le Droit International de la Pêche Maritime, 2000.*
- R.CASADO RAIGON**
- B. VUKAS (edited by)** *Essays on the New Law of the sea 2, Zagreb, 1990.*

SCRITTI DELL'AUTORE

«Il Golfo di Taranto come baia storica», *Rivista Marittima*, 11, 1986, 73.

«Il “Marmellone”, tormentata e discussa zona di pesca», *Rivista Marittima*, 3, 1988.

«Smilitarizzazione del Mediterraneo? considerazioni storico-giuridiche sulla proposta di Gorbaciov», *Rivista Marittima*, 11, 1989, 23.

«L'accordo di delimitazione delle acque tra la Sardegna e la Corsica», *Rivista Marittima*, 7, 1990.

«Tra naviglio militare e Guardia Costiera», *Difesa Oggi*, 10, 1990

«In missione di pace il 20° Gruppo Navale nell'area del Golfo Persico», *Rivista marittima*, 11, 1990.

«La controversia di pesca con la Tunisia», *Rivista Marittima*, 1, 1991.

«La partecipazione italiana alle operazioni per la liberazione del Kuwait», *Rivista Marittima*, 4, 1991.

«La collaborazione tra Italia e Albania per il controllo delle coste», *Rivista Marittima*, 11, 1991.

«Baie storiche a confronto. I Golfi di Taranto e della Sirte e la Baia di Pietro il Grande nel Diritto Internazionale», *Rivista Marittima*, 11, 1991, 79.

«Il 10° Gruppo Navale Costiero», *Rivista Marittima*, I, 1992, 85.

«Lo status giuridico delle navi da guerra», *Rivista Marittima*, 2, 1992, 17.

«La polizia marittima delle navi da guerra: considerazioni sulla missione di monitoraggio in Adriatico», *Rivista Manttima*, 4, 1993, 81.

Glossario di Diritto del Mare, *supplemento alla Rivista Marittima*, 6, 1993

«Le operazioni per l'applicazione dell'embargo nei confronti della ex Jugoslavia» (in collaborazione con A. Campregher), *Rivista marittima*, 4, 1994.

«La ratifica della Convenzione sul diritto del mare: riflessi sull'ordinamento giuridico italiano», *Rivista Marittima*, 1, 1995, 83.

«La vigilanza pesca», *Rivista Marittima*, 4, 1995.

«Il caso della Nave Dupleix», *Rivista marittima*, 6, 1996, 106.

«Gli spazi aeromarittimi nel Mar Egeo», *Rivista Marittima*, 10, 1996, 125.

«L'accordo tra l'Italia e l'Albania per il controllo e il contenimento in mare degli espatri clandestini», *Rivista Marittima*, 6, 1997, 109.

«La tutela degli interessi da pesca italiani nel canale di Sicilia», *Rivista Marittima*, 2, 1998, 47.

«L'Italia e il Mar Rosso: gli interessi marittimi nazionali nel Medio Oriente», *Rivista Marittima*, 10, 1998, 27.

«Il ruolo delle navi da guerra nella tutela degli interessi marittimi nazionali», *Lega Navale di Agrigento, Atti del XVI Convegno*, «La nave e il mare», 1998

«Le relazioni marittime tra l'Italia e la Tunisia», *Affari Esteri*, 1999, 121, 185

«La dimensione marittima dell'operazione NATO *Allied Forces*», *Rivista Marittima*, 2, 2000, 33

«Il nuovo concetto strategico dell'Alleanza: aspetti d'interoperabilità giuridica», *Informazioni della Difesa*, 2, 2000.

Lecture sul Mar Piccolo di Taranto, Taranto, 2001.

«Immigrazione clandestina via mare», *Supplemento Rivista Marittima*, 10, 2003.

«La forza navale (dell'Unione) Europea», *Informazioni Difesa*, 6, 2003, 16.

«La proclamazione croata della zona di protezione della pesca e dell'ambiente marino», *Rivista Marittima*, 2, 2004, 79.

«Navi da guerra e mercantili», *Rivista Marittima*, 10, 2004, 25.

«A che serve una Marina», *Rivista Marittima* 11, 2005.

«La spartizione del Mediterraneo», *Limes*, 4, 2006, 187.

«Il blocco navale israeliano del Libano», *Rivista Marittima*, 11, 2006, 13.

SITI INTERNET CONSULTATI

<http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

<http://www.oceansatlas.org/>

<http://www.icj-cij.org/>

<http://www.parchi-marini.it/>

www.hydrographicsociety.org/Articles/journal/2000/95-2.htm

www.iucn.org/places/medoffice/documentos/Case-study%20-MPMB.pdf

www.uicnmed.org

www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp

<http://www.unhcr.it/> <http://www.imo.org/>

TABELLA RIASSUNTIVA SPAZI MARITTIMI

L'inserimento di qualsiasi pretesa, anche di quelle contestate dall'Italia, è fatta a fini meramente ricognitivi; la situazione è aggiornata al dicembre 2006

| Stato | Acque territoriali | Zona contigua | Piatt. Continentale | Zona di pesca | ZEE |
|------------------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|-----------------|
| Albania (*) (**) | 12 mg | | (7) | | |
| Algeria (*) (**) | 12 mg | 24 mg | | 32/52 (1) | |
| Angola | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Anguilla | 3 mg | | | 200 mg | |
| Antigua e Barbuda | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Arabia Saudita (*) | 12 mg | 18 mg | (7) | | |
| Argentina (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Australia (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Bahamas | 12 mg | | 200 mg | | |
| Bahrain | 12 mg | 24 mg | (7) | | |
| Bangladesh (**) | 12 mg | 18 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg (2) |
| Barbados (*) (**) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Belgio | 12 mg | | (3) | | (24) |
| Belize (*) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Benin | 200 mg | | | | |
| Bosnia Erzegovina | (23) | | | | |
| Bermuda | 12 mg | | | | 200 mg |
| Brasile (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Brunei | 12 mg | | | | 200 mg |
| Bulgaria (*) | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg (18) |
| Cambogia (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | 200mg | | 200 mg |
| Camerun (*) | 50 mg | | | | |
| Canada (*) | 12 mg | 24 mg | 200mg(MC) | | 200 mg |
| Capo Verde (isole) | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Cile (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC)(6) | | 200 mg |
| Cina (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Cipro | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg (26)(29) |
| Colombia (*) | 12 mg | | 200 mg (E) | | 200 mg |
| Comore | 12 mg | | | | 200 mg |
| Congo, Rep. | 200 mg | | | | |
| Congo, Dem. Rep. (**) | | | | | |
| (ex Zaire) | 12 mg | | | (7) | |
| Corea del Nord | 12 mg | | | | 200 mg |
| Corea del Sud (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | ND | | 200 mg |
| Costa d'Avorio (*) | 12 mg | | 200 mg | | 200 mg |
| Costarica (*) | 12 mg | | 200 mg | | 200 mg |
| Croazia (*) - (**) | 12 mg (4) | | (7) | | |
| (19) | | | | | |

| Stato | Acque territoriali | Zona contigua | Piatt. Continentale | Zona di pesca | ZEE |
|-----------------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|-------------|
| Cuba (*) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Danimarca (*)-(**) | 12 mg | 4 mg | 200 mg (E) (7) | | 200 mg (17) |
| Dominica | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Dominicana (Rep.) (*) | 6 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Ecuador (*) | 200 mg | | 100 mg | | ND |
| Egitto (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg (25) |
| El Salvador | 200 mg | | | | |
| Emirati Arabi | 12 mg | 24 mg | 200mg (MC) | | 200 mg |
| Eritrea | 12 mg | | | | |
| Estonia | 12 mg | | | | (24) |
| Figi | 12 mg | | (E) | | 200 mg |
| Filippine (**) | 12 mg | | (E) | | |
| Finlandia (*) (**) | 12 mg | 6 mg | (E) | 12 mg | |
| Francia (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (E) (7) | (12) | 200 mg (9) |
| Gabon | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Gambia | 12 mg | 18 mg | | | 200 mg |
| Georgia | ND | | | | |
| Germania (*) | 12 mg | | 200 mg (E) (7) | | 200 mg |
| Ghana | 12 mg | 24 mg | 200 mg | | 200 mg |
| Giamaica | 12 mg | 24 mg | 200 mg (E) | | 200 mg |
| Giappone | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Gibuti (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Giordania | 3 mg | | | | |
| Gran Bretagna (*) | 12 mg | | (E) (7) | | 200 mg |
| Grecia | 6 mg (27) | | (E) (7) | | |
| Grenada (**) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Guatemala | 12 mg | | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Guinea | 12 mg | | | | 200 mg |
| Guinea Bissau (*) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Guinea Equatoriale | 12 mg | | | | 200 mg |
| Guyana (**) | 12 mg | | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Haiti | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg |
| Honduras | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| India (**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC)(7) | | 200 mg |
| Indonesia | 12 mg | | (7) | | 200 mg |
| Iran (*) (**) | 12 mg | 24 mg | (7) | | |
| Iraq | 12 mg | | ND | | |
| Irlanda (*) | 12 mg | | (7) | | 200 mg |
| Islanda (*) | 12 mg | | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Israele | 12 mg | (E) | | | |
| Italia (*) | 12 mg | 200 mg (7) | | (12) | |
| Kenia (*) | 12 mg | 200 mg (E) | | | 200 mg |
| Kiribati | 12 mg | | | | 200 mg |
| Kuwait | 12 mg | | | | |
| Lettonia | 12 mg | 200 mg (E) | | | 200 mg |
| Libano | 12 mg | | | | (29) |
| Liberia | 200 mg | | | | |
| Libia (*)-(**) | 12 mg | | (7) | (21) | |

| Stato | Acque territoriali | Zona contigua | Piatt. Continentale | Zona di pesca | ZEE |
|---------------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|-------------|
| Lituania | 12 mg | | | | |
| Madagascar (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Malaysia | 12 mg | | (E) (7) | | 200 mg |
| Maldives (**) | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Malta (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | (E) (13) | 25 mg | |
| Marocco (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg (8) |
| Mauritania (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Maurizio (*)-(**) | 12 mg | | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Messico (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Myanmar (*)-(**) | | | | | |
| (ex Birmania) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | |
| Monaco | 12 mg | | | | |
| Mozambico (*) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Namibia | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Nauru | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Nicaragua | 200 mg | | 200 mg (MC) | | |
| Nigeria | 12 mg | | (E) | | 200 mg |
| Norvegia (*) | 12 mg | 10 mg | 200 mg (7) | | 200 mg |
| Nuova Zelanda | 12 mg | | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Olanda (*) | 12 mg | | (7) | | 200 mg |
| Oman (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Pakistan (**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Panama | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Papua-Nuova Guinea | 12 mg | 200 mg (MC) | (7) | | 200 mg |
| Perù | 200 mg | | 200 mg | | |
| Polonia (**) | 12 mg | | | | |
| Portogallo (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) (7) | | 200 mg |
| Qatar | 12 mg | 24 mg | (7) | | (7) |
| Romania (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg |
| Russia (*) | 12 mg | | (E) | | 200 mg (18) |
| Salomone (isole) | 12 mg | | 200 mg | | 200 mg |
| Samoa | 12 mg | | | | 200 mg |
| S. Vincent Grenadin | 12 mg | 24 mg | 200 mg | | 200 mg |
| Senegal (*) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Seycelles (**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Sierra Leone | 12 mg | 24 mg | 200 mg | | 200 mg |
| Singapore | 3 mg | | | | |
| Siria (*)-(**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Slovenia | (4) | | | (14) | (28) |
| Somalia (**) | 200 mg | | (7) | | |
| Spagna (*) | 12 mg | 24 mg | (E) (7) | (22) | 200 mg (9) |
| Sri Lanka (**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Sud Africa | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Sudan (**) | 12 mg | 18 mg | (E) | | |
| Suriname | 12 mg | | | | 200 mg |
| Svezia (*)-(**) | 12 mg | | (E) (7) | | (7) |
| Taiwan | 12 mg | | | | 200 mg |

| Stato | Acque territoriali | Zona contigua | Piatt. Continentale | Zona di pesca | ZEE |
|-------------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|--------|
| Tanzania (*) | 12 mg | | | | 200 mg |
| Thailandia (*) | 12 mg | | (E) (7) | | 200 mg |
| Togo | 30 mg | | | | 200 mg |
| Tonga | 12 mg | | (E) | | 200 mg |
| Trinidad e Tobago | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Tunisia(*) | 12 mg | 24 mg | (7) | | (15) |
| Turchia (**) | 6-12 mg (20) | | | | (18) |
| Tuvalu | 12 mg | 24 mg | | | 200 mg |
| Ucraina | 12 mg | | (E) | | (18) |
| Uruguay | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg |
| USA | 12 mg | 24 mg | (E) | | 200 mg |
| Vanuatu | 12 mg | 24 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Venezuela (*) | 12 mg | 15 mg | (E) | | 200 mg |
| Viet Nam (*)-(**) | 12 mg | 12 mg | 200 mg (MC) | | 200 mg |
| Yemen(**) | 12 mg | 24 mg | 200 mg | | 200 mg |
| Zaire | 12 mg | | | | 200 mg |

Legenda e note alla Tabella riassuntiva degli spazi marittimi:

- (*) Ha adottato linee di base dritte per la misurazione di acque territoriali, zona contigua e ZEE.
- (**) Pretende di assoggettare a precondizioni (preventiva notifica o autorizzazione) il transito delle navi nelle proprie acque territoriali).
- (E) Limite di esplorazione fino a una profondità di 200 m. o al di là fino al punto in cui è consentito lo sfruttamento.
- 200 (MC)** Limite esterno del margine continentale o 200 m. dalle linee di base.
- (ND)** Proclamata ma non determinata.
- (1) È istituita una zona di pesca che si estende a 32 mg dalle linee di base a Ovest di Ras Tenés e a 52 mg ad Est dello stesso Capo.
- (2) Esclusivamente per controllo inquinamento.
- (3) Estesa fino alla linea mediana rispetto alle coste frontiste.
- (4) Limite acque territoriali ex Jugoslavia. Nel Golfo di Trieste tale limite è definito dagli Accordi italo-iugoslavi di Osimo del 10.11.1975 cui è succeduta la Slovenia.
- (5) Delimitata dall'accordo tra Italia e Jugoslavia del 1968 la cui validità è stata riaffermata dagli Stati successori.
- (6) 350 miglia attorno alle isole di Pasqua e Salò.

- (7) Delimitazioni bilaterali con Paesi frontisti/confinanti.
- (8) Benché il provvedimento che istituisce la ZEE non contenga limiti geografici è opinione corrente che la ZEE sia stata istituita solo in Atlantico.
- (9) In Atlantico e nei possedimenti oltremare, escluso il Mediterraneo.
- (10) È l'estensione della cosiddetta «zona di sicurezza aerea» stabilita dalla legge 5017 del 13.06.1931 che stabilisce «piena e assoluta sovranità sullo spazio aereo di 10 miglia sovrastante il suo territorio».
- (11) Limite di pesca nel Golfo di Oman.
- (12) Italia e Francia, nell'ambito della Convenzione di Parigi del 28 novembre 1986 per la delimitazione della frontiera marittima nell'area delle Bocche di Bonifacio, hanno istituito una zona comune di pesca (posta ad Ovest delle Bocche, all'interno delle acque territoriali dei due Paesi) in cui è consentita l'attività dei battelli italiani e francesi che esercitano tradizionalmente la pesca in loco.
- (13) Delimitazione bilaterale stabilita a nord dal modus vivendi con l'Italia del 1970 relativa alla zona tra Malta e la costa siciliana ed a sud dall'accordo con la Libia del 1987.
- (14) Nel golfo di Trieste era stata istituita una zona di pesca comune con l'Italia in base all'Accordo di Roma tra Italia e Jugoslavia del 1984. Essa non è più in vigore in quanto la Slovenia non ha dichiarato la successione nel trattato.
- (15) È proclamata come zona riservata di pesca l'area a Sud-Ovest di Lampedusa delimitata dalla batimetrica dei 50 metri così come definita nel decreto n° 527 del 11.03.1973. Tale zona è contestata dall'Italia che la considera zona di mare libero sottoposta a divieto di pesca dei cittadini italiani per ripopolamento ittico dal DM 25.09.79. Con la legge 2005/50 del 27 giugno 2005 la Tunisia ha inoltre istituito la Zona Economica Esclusiva prevedendo che:
 - a) si estenda sino ai limiti previsti dal diritto internazionale;
 - b) sia costituita da specifiche zone di protezione ecologica della pesca da definire con successivi decreti.
- (16) Con Atto del CPC 366/1971 è stata istituita una zona di prevenzione dell'inquinamento, nel Mar Artico, di 100 mg.
- (17) Limitatamente alla Groenlandia ed alle Isole Faroer.
- (18) La delimitazione della ZEE nel Mar Nero, di estensione inferiore alle 200 mg., tra la Turchia e l'ex Unione Sovietica (alla quale sono succeduti Ucraina, Russia e Georgia) è stata definita, secondo criteri di equidistanza, con accordo nel 1978. Un ulteriore accordo è stato stipulato nel 1997 tra Turchia e Bulgaria.
- (19) La Croazia, il 3 ottobre 2003 ha decretato l'istituzione della zona di pesca ed ecologica protetta, estesa a titolo provvisorio, sino alla stipula di apposito accordo di delimitazione con l'Italia, sino al limite della piattaforma continentale stabilito dall'Accordo italo-iugoslavo del 1968. In conseguenza delle proteste formulate dall'Italia, a motivo del carattere unilaterale dell'iniziativa e della posizione contraria assunta dall'UE, il Parlamento croato, il 3 giugno 2004 ha stabi-

lito di emendare la Decisione del 3 ottobre 2003 sulla creazione della zona di protezione ecologica e della pesca prevedendo che il regime di questa zona cominci ad applicarsi nei confronti dei Paesi membri dell'UE soltanto dopo la conclusione dei relativi accordi di pesca con la Comunità.

- (20) 6 miglia è l'estensione delle acque territoriali in Egeo a meno di limiti inferiori nel caso di presenza di isole greche; il limite di 12 mg è in vigore in Mar Nero e, in Mediterraneo, a Est della linea di longitudine 29° 5'.
- (21) La Libia ha istituito unilateralmente con decreto 37/2005 una zona di protezione dalla pesca che si estende per 62 miglia a partire dalle acque territoriali. Con successivi decreti n. 104/2005 e 105/2005 la Libia ha stabilito le linee di base delle proprie acque territoriali ed il limite esterno della zona di pesca.
- (22) La Spagna, con Regio Decreto 1315/1997 in data 1° agosto 1997 ha istituito una zona di protezione della pesca ai fini del controllo della normativa CEE sulle Spadare delimitata da una linea che partendo da Capo de Gata si spinge in direzione 181° a distanza di 49 miglia sino al punto di incontro con la linea di equidistanza con i Paesi frontisti, e alla frontiera marittima con la Francia. L'Italia, presa atto dell'iniziativa spagnola, si è riservata di riesaminare l'andamento della linea nel momento in cui decidesse di istituire a Ovest della Sardegna una analoga zona soggetta alla sua giurisdizione funzionale.
- (23) La Bosnia-Erzegovina ha una fascia di acque interne, in vicinanza della città di Neum, inglobate nelle acque interne della Croazia: tale situazione è prevista dagli Accordi di Dayton del 21 novembre 1995.
- (24) ZEE definita da coordinate geografiche.
- (25) L'Egitto ha emanato la dichiarazione del 26 agosto 1983 riguardante l'esercizio dei diritti nella ZEE. A questa dichiarazione non ha fatto seguito alcun altro provvedimento concreto in materia di ZEE; i limiti della ZEE nella parte che fronteggia Cipro sono tuttavia stati definiti con Accordo del 17 febbraio 2003.
- (26) Cipro con la Legge del 2 aprile 2004 ha istituito la ZEE estesa sino a 200 miglia (i limiti della ZEE tra Cipro ed Egitto sono stati fissati con Accordo del 17 febbraio 2003).
- (27) La Grecia mantiene tuttora un limite di 6 mg anche se con l'atto di ratifica della convenzione del 1982 ha previsto di avvalersi della facoltà di estendere il limite a 12 miglia. Nel 1933 la Grecia ha altresì stabilito una zona di sicurezza aerea di 10 miglia che è tuttora in vigore.
- (28) Con legge del 4 ottobre 2005 la Slovenia ha istituito una Zona di Protezione Ecologica che, a partire dal punto T5 della linea di delimitazione degli Accordi di Osimo, si estende sino al parallelo 45°10'.
- (29) Cipro e Libano hanno definito le rispettive ZEE con Accordo del 17.1.2007

Annesso A

**CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUL DIRITTO DEL MARE
DEL 10 DICEMBRE 1982****PARTE I***Introduzione***Articolo 1***Uso dei termini e ambito d'applicazione*

1. Ai fini della presente Convenzione:

1) Per Area s'intende il fondo del mare, il fondo degli oceani e il relativo sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale;

2) per Autorità s'intende l'Autorità Internazionale dei Fondi Marini;

3) per attività nell'Area s'intende ogni attività di esplorazione e sfruttamento delle risorse dell'Area;

4) per inquinamento dell'ambiente marino s'intende l'introduzione diretta o indiretta, a opera dell'uomo, di sostanze o energia nell'ambiente marino ivi compresi gli estuari, che provochi o possa presumibilmente provocare effetti deleteri quali il danneggiamento delle risorse biologiche e della vita marina, rischi per la salute umana, impedimenti alle attività marine, ivi compresi la pesca e altri usi legittimi del mare, alterazioni della qualità dell'acqua di mare che ne compromettano l'utilizzazione, oppure il degrado delle attrattive ambientali;

5) a) Per immissione si intende:

i) ogni scarico volontario in mare di rifiuti o altri materiali da parte di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali;

ii) ogni affondamento volontario in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali;

b) il termine immissione non include:

i) lo scarico in mare di rifiuti o di altri materiali quando sia fortuito o conseguente alle normali operazioni di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali e relative attrezzature, purché, non si tratti dei rifiuti o di altri materiali destinati o trasportati a bordo di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali, la cui funzione sia lo smaltimento di tali materiali, oppure dei residui derivati dalla lavorazione di tali rifiuti o altri materiali, che avvenga a bordo di tali navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali;

ii) il deposito di materiali per fini diversi dalla semplice eliminazione degli stessi, purché, tale deposito non vada contro gli obiettivi della presente Convenzione.

2. 1) Per Stati contraenti si intendono gli Stati che hanno consentito ad essere vincolati dalla presente Convenzione, nei confronti dei quali la presente Convenzione è in vigore.

2) La presente Convenzione si applica, mutatis mutandis, ai soggetti menzionati all'articolo 305, 1, b), c), d), e) ed f), che diventano contraenti la presente Convenzione conformemente alle condizioni a ciascuno pertinenti, ed entro questi limiti la definizione Stati contraenti si riferisce a questi soggetti.

PARTE II*Mare territoriale e zona contigua**Sezione 1—Disposizioni generali***Articolo 2**

Regime giuridico del mare territoriale, dello spazio aereo soprastante il mare territoriale, del relativo fondo marino e del suo sottomuolo

1. La sovranità dello Stato costiero si estende, al di là del suo territorio e delle sue acque interne e, nel caso di uno Stato-arcipelago, delle sue acque arcipelagiche, a una fascia adiacente di mare, denominata mare territoriale.
2. Tale sovranità si estende allo spazio aereo soprastante il mare territoriale come pure al relativo fondo marino e al suo sottomuolo.
3. La sovranità sul mare territoriale si esercita alle condizioni della presente Convenzione e delle altre norme del diritto internazionale.

*Sezione 2 - Limiti del mare territoriale***Articolo 3***Larghezza del mare territoriale*

Ogni Stato ha il diritto di fissare la larghezza del proprio mare territoriale fino a un limite massimo di 12 miglia marine, misurate a partire dalle linee di base determinate conformemente alla presente Convenzione.

Articolo 4.*Limite esterno del mare territoriale*

Il limite esterno del mare territoriale è la linea ciascun punto della quale si trova ad una distanza dal punto più prossimo della linea di base, uguale alla larghezza del mare territoriale.

Articolo 5*Linea di base normale*

Salvo diversa disposizione della presente Convenzione, la linea di base normale dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale è la linea di bassa marea lungo la costa, come indicata sulle carte nautiche a grande scala ufficialmente riconosciute dallo Stato costiero.

Articolo 6*Scogliere affioranti*

Nel caso di isole situate su atolli o di isole bordate da scogliere affioranti, la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale è la linea di bassa marea della scogliera, dal lato del mare aperto, come indicato con simboli appropriati sulle carte nautiche ufficialmente riconosciute dallo Stato costiero.

Articolo 7*Linee di base diritte*

1. Nelle località dove la linea di costa è profondamente incavata e frastagliata, o vi è una frangia di

isole lungo la costa nelle sue immediate vicinanze, si può impiegare il metodo delle linee di base diritte che collegano punti appropriati, per tracciare la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale.

2. Laddove, per la presenza di un delta o di altre caratteristiche naturali, la linea di costa è altamente instabile, i punti appropriati possono essere scelti lungo la linea di bassa marea più avanzata e, anche in caso di ulteriori arretramenti della linea di bassa marea, le linee di base diritte rimangono in vigore fino a quando non vengono modificate dallo Stato costiero conformemente alla presente Convenzione.

3. Il tracciato delle linee di base diritte non deve discostarsi in misura sensibile dalla direzione generale della costa e le zone marine che giacciono all'interno delle linee debbono essere collegate in modo sufficientemente stretto al dominio terrestre per poter essere assoggettate al regime di acque interne.

4. Le linee di base diritte non debbono essere tracciate verso o da bassifondi emergenti a bassa marea, a meno che non vi siano stati costruiti fari o installazioni similari che siano in permanenza emergenti, o il tracciato di linee di base diritte verso o da tali bassifondi abbia ottenuto il generale riconoscimento internazionale.

5. Nei casi in cui il metodo delle linee di base diritte è applicabile in virtù del numero 1, si può tener conto, per la determinazione di particolari linee di base, degli interessi economici propri della regione considerata, la cui esistenza e importanza siano manifestamente dimostrate da lungo uso.

6. Il metodo delle linee di base diritte non può essere impiegato da uno Stato in modo tale da separare il mare territoriale di un altro Stato dall'alto mare o da una zona economica esclusiva.

Articolo 8

Acque interne

1. Con l'eccezione di quanto disposto nella Parte IV, le acque situate verso terra rispetto alla linea di base del mare territoriale fanno parte delle acque interne dello Stato.

2. Quando una linea di base diritta determinata conformemente al metodo descritto all'articolo 7 ha l'effetto di assoggettare al regime di acque interne aree che in precedenza non erano considerate tali, il diritto di passaggio inoffensivo previsto dalla presente Convenzione si estende a quelle acque.

Articolo 9

Foci dei fiumi

Se un fiume sfocia direttamente nel mare, la linea di base è una linea diritta tracciata attraverso la bocca del fiume, tra i punti di bassa marea delle sue rive.

Articolo 10

Baie

1. Il presente articolo si riferisce solamente alle baie le cui coste appartengono a un solo Stato.

2. Ai fini della presente Convenzione, si intende per baia un'insenatura ben marcata la cui penetrazione nella terraferma in rapporto con la larghezza della sua entrata sia tale che le sue acque siano racchiuse dalla costa ed essa rappresenti qualcosa di più di una semplice inflessione della costa.

Comunque un'insenatura non è considerata una baia a meno che la sua superficie non sia almeno uguale a quella di un semicerchio che abbia come diametro la linea tracciata attraverso l'entrata dell'insenatura.

3. La superficie di un'insenatura si misura tra la linea della bassa marea lungo le coste dell'insenatura e la linea che unisce i punti di bassa marea della sua entrata naturale. Quando, a causa della presenza di isole, un'insenatura ha più di una entrata, il semicerchio ha come diametro la somma delle

lunghezze delle linee che chiudono le diverse entrate. La superficie delle isole situate all'interno di un'insenatura è compresa nella superficie delle acque dell'insenatura.

4. Se la distanza tra i punti di bassa marea situati sull'entrata naturale di una baia non supera 24 miglia marine, si può tracciare una linea di delimitazione tra questi due punti di bassa marea e le acque che si trovano all'interno di essa sono considerate acque interne.

5. Se la distanza tra i punti di bassa marea situati sull'entrata naturale di una baia eccede 24 miglia marine, una linea di base diritta di 24 miglia viene tracciata all'interno della baia in modo da racchiudere la massima superficie possibile di acque.

6. Le disposizioni precedenti non si applicano alle cosiddette baie storiche o nei casi in cui si adotta il metodo delle linee di base diritte previsto dall'articolo 7.

Articolo 11

Porti

Ai fini della delimitazione del mare territoriale, le opere portuali permanenti più esterne che formano parte integrante del sistema portuale, sono considerate come facenti parte della costa. Le installazioni situate al largo della costa e le isole artificiali non sono considerate opere portuali permanenti.

Articolo 12

Rade

Le rade che vengono normalmente usate per carico, scarico e ancoraggio delle navi, e che sarebbero altrimenti situate per intero o in parte al di fuori del limite esterno del mare territoriale, sono considerate come facenti parte del mare territoriale.

Articolo 13

Bassifondi emergenti a bassa marea

1. Un bassofondo emergente a bassa marea è un rialzamento naturale del fondo attorniato dalle acque, che emerge a bassa marea ma è sommerso ad alta marea. Quando un bassofondo emergente a bassa marea si trova interamente o parzialmente a una distanza, dalla terraferma o da un'isola, non superiore alla larghezza del mare territoriale, la linea di bassa marea su quel bassofondo può essere usata come linea di base per misurare la larghezza del mare territoriale.

2. Un bassofondo emergente a bassa marea che sia interamente situato a una distanza, dalla terraferma o da un'isola, superiore alla larghezza del mare territoriale, non possiede un proprio mare territoriale.

Articolo 14

Combinazione di metodi per determinare le linee di base

Lo Stato costiero, a seconda delle diverse situazioni, può determinare le linee di base mediante uno qualsiasi dei metodi previsti agli articoli precedenti.

Articolo 15

Delimitazione del mare territoriale tra Stati a coste opposte o adiacenti

Quando le coste di due Stati si fronteggiano o sono adiacenti, nessuno dei due Stati ha il diritto, in assenza di accordi contrari, di estendere il proprio mare territoriale al di là della linea mediana di cui

ciascun punto è equidistante dai punti più prossimi delle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale di ciascuno dei due Stati. Questa disposizione, comunque, non si applica quando, in virtù di titoli storici o di altre circostanze speciali, è necessario delimitare in altro modo il mare territoriale dei due Stati.

Articolo 16

Carte nautiche ed elenchi di coordinate geografiche

1. Le linee di base a partire dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, determinate conformemente agli articoli 7, 9 e 10, o i limiti che ne derivano, e le linee di delimitazione tracciate conformemente agli articoli 12 e 15, sono indicate su carte nautiche a scala idonea a determinare la posizione. In alternativa, può essere impiegato un elenco delle coordinate geografiche dei punti, specificando il datum geodetico utilizzato.

2. Lo Stato costiero d'opportuna diffusione a tali carte nautiche o elenchi di coordinate geografiche e ne deposita una copia presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

Sezione 3 - Passaggio inoffensivo nel mare territoriale

Sottosezione A - Norme applicabili a tutte le navi

Articolo 17

Diritto di passaggio inoffensivo

Alle condizioni della presente Convenzione, le navi di tutti gli Stati, costieri o privi di litorale, godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale.

Articolo 18

Significato del termine passaggio

1. Per passaggio si intende la navigazione nel mare territoriale allo scopo di:

a) attraversarlo senza entrare nelle acque interne n, fare scalo in una rada o installazione portuale situata al di fuori delle acque interne;

b) dirigersi verso le acque interne o uscirne, oppure fare scalo in una rada o installazione portuale.

2. Il passaggio deve essere continuo e rapido. Il passaggio consente tuttavia la fermata e l'ancoraggio, ma soltanto se questi costituiscono eventi ordinari di navigazione o sono resi necessari da forza maggiore o da condizioni di difficoltà, oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà.

Articolo 19

Significato dell'espressione passaggio inoffensivo

1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale.

2. Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività:

a) minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica

dello Stato costiero, o contro qualsiasi altro principio del diritto internazionale enunciato nella Carta delle Nazioni Unite;

b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo;

c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato costiero;

d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero;

e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili;

f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari;

g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero;

h) inquinamento intenzionale e grave, in violazione della presente Convenzione;

i) attività di pesca;

j) la conduzione di ricerca scientifica o di rilievi;

k) atti diretti a interferire con i sistemi di comunicazione o con qualsiasi altra attrezzatura o installazione dello Stato costiero;

l) ogni altra attività che non sia in rapporto diretto con il passaggio.

Articolo 20

Sommergibili e altri veicoli subacquei

Nel mare territoriale, i sommergibili e altri veicoli subacquei sono tenuti a navigare in superficie ed esibire la bandiera nazionale.

Articolo 21

Leggi e regolamenti dello Stato costiero relativi al passaggio inoffensivo

1. Lo Stato costiero può emanare leggi e regolamenti, conformemente alle disposizioni della presente Convenzione e ad altre norme del diritto internazionale, relativamente al passaggio inoffensivo attraverso il proprio mare territoriale, in merito a tutte o a una qualsiasi delle seguenti materie:

a) sicurezza della navigazione e regolamentazione del traffico marittimo;

b) protezione delle attrezzature e dei sistemi di ausilio alla navigazione e di altre attrezzature e installazioni;

c) protezione di cavi e condotte;

d) conservazione delle risorse biologiche del mare;

e) prevenzione delle violazioni delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero relativi alla pesca;

f) preservazione dell'ambiente dello Stato costiero e prevenzione, riduzione e controllo del suo inquinamento;

g) ricerca scientifica marina e rilievi idrografici;

h) prevenzione di violazioni delle leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione dello Stato costiero.

2. Tali leggi e regolamenti non debbono interessare la progettazione, la costruzione, l'armamento o l'allestimento di navi straniere a meno che non diano attuazione a regolamenti o norme internazionali generalmente accettate.

3. Lo Stato costiero d'opportuna diffusione a tali leggi e regolamenti.

4. Le navi straniere che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale si attengono a tali leggi e regolamenti e a tutte le norme internazionali generalmente accettate relative alla prevenzione degli abbordi in mare.

Articolo 22*Corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico nel mare territoriale*

1. Lo Stato costiero può, quando la sicurezza della navigazione lo richieda, esigere dalle navi straniere che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo nel suo mare territoriale, di usare i corridoi di traffico e gli schemi di separazione del traffico da esso indicati o prescritti al fine di disciplinare il passaggio delle navi.
2. In particolare, alle navi cisterna, alle navi a propulsione nucleare o alle navi adibite al trasporto di sostanze o materiali nucleari o di altri materiali o sostanze intrinsecamente pericolose e nocive può essere richiesto di limitare il loro passaggio esclusivamente a tali corridoi di traffico.
3. Nell'indicare i corridoi di traffico e nel prescrivere gli schemi di separazione del traffico ai sensi del presente articolo, lo Stato costiero tiene conto:
 - a) delle raccomandazioni dell'organizzazione internazionale competente;
 - b) di tutti i canali abitualmente utilizzati per la navigazione internazionale;
 - c) delle caratteristiche particolari di certe navi e canali;
 - d) dell'intensità del traffico.
4. Lo Stato costiero indica chiaramente tali corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico su carte nautiche alle quali dà opportuna diffusione.

Articolo 23*Navi straniere a propulsione nucleare e navi adibite al trasporto di materiali nucleari o altre sostanze intrinsecamente pericolose o nocive*

Le navi straniere a propulsione nucleare e le navi adibite al trasporto di materiali nucleari o di altre sostanze intrinsecamente pericolose o nocive, nell'esercitare il diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale debbono avere a bordo i documenti prescritti e osservare le specifiche misure di sicurezza previste per tale tipo di navi dagli accordi internazionali.

Articolo 24*Obblighi dello Stato costiero*

1. Lo Stato costiero non deve ostacolare il passaggio inoffensivo delle navi straniere attraverso il mare territoriale, salvo nei casi previsti dalla presente Convenzione. In particolare, nell'applicazione della presente Convenzione o di ogni altra legge o regolamento adottati conformemente a essa, lo Stato costiero non deve:
 - a) imporre alle navi straniere obblighi che abbiano l'effetto pratico di impedire o limitare il diritto di passaggio inoffensivo;
oppure
 - b) esercitare discriminazioni di diritto o di fatto contro navi di qualunque Stato o contro navi adibite al trasporto di materiali diretti o provenienti da un qualunque Stato o per conto di esso.
2. Lo Stato costiero deve segnalare con adeguata pubblicità ogni pericolo per la navigazione esistente nel suo mare territoriale, del quale sia a conoscenza.

Articolo 25*Diritti di protezione dello Stato costiero*

1. Lo Stato costiero può adottare le misure necessarie per impedire nel suo mare territoriale ogni passaggio che non sia inoffensivo.
2. Nel caso di navi dirette verso le acque interne o allo scalo presso installazioni portuali situate al di fuori delle acque interne, lo Stato costiero ha anche il diritto di adottare le misure necessarie per prevenire ogni violazione delle condizioni alle quali è subordinata l'ammissione di tali navi nelle acque interne o a tali scali.
3. Lo Stato costiero può, senza stabilire una discriminazione di diritto o di fatto tra le navi straniere, sospendere temporaneamente il passaggio inoffensivo di navi straniere in zone specifiche del suo mare territoriale quando tale sospensione sia indispensabile per la protezione della propria sicurezza, ivi comprese le esercitazioni con armi. Tale sospensione ha effetto solo dopo essere stata debitamente pubblicizzata.

Articolo 26*Tasse imponibili alle navi straniere*

1. Nessuna tassa può essere imposta alle navi straniere per il solo motivo del loro passaggio attraverso il mare territoriale.
2. Le tasse possono essere imposte ad una nave straniera che passi attraverso il mare territoriale, a solo titolo di pagamento per specifici servizi resi alla nave stessa. Tali tasse sono imposte senza discriminazione.

Sottosezione B - Norme applicabili alle navi mercantili e alle navi di Stato utilizzate per scopi commerciali

Articolo 27*Giurisdizione penale a bordo di una nave straniera*

1. Lo Stato costiero non dovrebbe esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera in transito nel mare territoriale, al fine di procedere ad arresti o condurre indagini connesse con reati commessi a bordo durante il passaggio, salvo nei seguenti casi:
 - a) se le conseguenze del reato si estendono allo Stato costiero;
 - b) se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale;
 - c) se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure
 - d) se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope.
2. Le disposizioni di cui sopra non invalidano il diritto dello Stato costiero di adottare le misure previste dalle proprie leggi per procedere ad arresti o indagini di bordo di navi straniere che transitano nel mare territoriale dopo aver lasciato le acque interne.
3. Nei casi previsti ai numeri 1 e 2, lo Stato costiero informa, se il comandante della nave lo richiede, un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera prima di adottare qualsiasi misura, e facilita i contatti tra costoro e l'equipaggio della nave. In casi di emergenza tale notifica può

essere comunicata mentre le misure sono in corso di esecuzione.

4. Nel considerare l'opportunità e le modalità di un arresto, le autorità locali tengono in debito conto gli interessi della navigazione.

5. Salvo quanto disposto alla Parte XII o in caso di violazione di leggi e regolamenti adottati conformemente alla Parte V, lo Stato costiero non può adottare alcuna misura a bordo di una nave straniera in transito nel mare territoriale, per procedere a un arresto o condurre indagini a seguito di reati commessi prima dell'ingresso della nave nel mare territoriale se questa, proveniente da un porto straniero, si limita ad attraversare il mare territoriale senza entrare nelle acque interne.

Articolo 28

Giurisdizione civile nei riguardi di navi straniere

1. Lo Stato costiero non dovrebbe fermare o dirottare una nave straniera che passa nel suo mare territoriale, allo scopo di esercitare la giurisdizione civile nei riguardi di una persona che si trovi a bordo della nave.

2. Lo Stato costiero non può procedere a misure esecutive o cautelari nei confronti della nave nell'ambito di un procedimento civile, se non per effetto di obblighi o di responsabilità in cui la nave sia incorsa o che abbia assunte durante o in previsione del suo passaggio nelle acque dello Stato costiero.

3. Il numero 2 non pregiudica il diritto dello Stato costiero, conformemente alle sue leggi, di procedere a misure esecutive o cautelari nell'ambito di un procedimento civile nei confronti di una nave straniera che stazioni nel mare territoriale o che transiti nel mare territoriale dopo aver lasciato le acque interne.

Sottosezione C - Norme applicabili alle navi da guerra e alle navi di Stato in servizio non commerciale

Articolo 29

Definizione di nave da guerra

Ai fini della presente Convenzione, per nave da guerra si intende una nave che appartenga alle Forze Armate di uno Stato, che porti i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità e sia posta sotto il comando di un Ufficiale di Marina al servizio dello stato e iscritto nell'apposito ruolo degli Ufficiali o in documento equipollente, il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare.

Articolo 30

Inosservanza da parte di una nave da guerra delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero

Se una nave da guerra non si attiene alle leggi e ai regolamenti dello Stato costiero relativi al passaggio attraverso il suo mare territoriale, e ignora la richiesta di adeguarvisi, lo Stato costiero può pretendere che essa abbandoni immediatamente il mare territoriale.

Articolo 31

Responsabilità dello Stato di bandiera per danni causati da una nave da guerra o altra nave di Stato in servizio non commerciale

Lo Stato di bandiera si assume la responsabilità internazionale per ogni perdita o danno derivante al-

lo Stato costiero dall'inosservanza da parte di una nave da guerra o altra nave di Stato in servizio non commerciale, delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero concernenti il passaggio nel mare territoriale o delle disposizioni della presente Convenzione o di altre norme del diritto internazionale.

Articolo 32

Immunità delle navi da guerra e di altre navi di Stato in servizio non commerciale

Con le eccezioni contenute nella sottosezione A e negli articoli 30 e 31, nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica le immunità delle navi da guerra e delle altre navi di Stato in servizio non commerciale.

Sezione 4 - Zona contigua

Articolo 33

Zona contigua

1. In una zona contigua al suo mare territoriale, denominata zona contigua, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di:

- a) prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale;*
- b) punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui sopra, commesse nel proprio territorio o mare territoriale.*

2. La zona contigua non può estendersi oltre 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale.

PARTE III

Stretti usati per la navigazione internazionale

Sezione 1 - Norme generali

Articolo 34

Regime giuridico delle acque che formano stretti usati per la navigazione internazionale

1. Il regime del passaggio attraverso gli stretti usati per la navigazione internazionale, quale viene stabilito nella presente Parte, non deve sotto alcun altro aspetto modificare n, il regime giuridico delle acque di tali stretti, n, l'esercizio di sovranità o giurisdizione su tali acque, sui relativi fondi marini, sul loro sottosuolo e sullo spazio aereo soprastante, da parte degli Stati rivieraschi.

2. La sovranità o la giurisdizione degli Stati rivieraschi viene esercitata conformemente alla presente Parte e alle altre norme del diritto internazionale.

Articolo 35

Ambito di applicazione della presente Parte

Nessuna norma della presente Parte si applica:

- a) nelle acque interne che fanno parte di uno stretto, ad eccezione del caso in cui una linea di base dritta, che sia stata tracciata secondo il metodo descritto all'articolo 7, abbia l'effetto di assoggettare al regime di acque interne zone che in precedenza non erano state considerate tali;*
- b) al regime giuridico delle acque situate al di l del mare territoriale degli Stati rivieraschi, che fac-*

ciano parte di una zona economica esclusiva o dell'alto mare;

c) al regime giuridico degli stretti nei quali il passaggio è totalmente o parzialmente regolamentato da convenzioni internazionali che siano in vigore da lungo tempo e riguardino espressamente tali stretti.

Articolo 36

Rotte d'alto mare o rotte che attraversano zone economiche esclusive all'interno di stretti usati per la navigazione internazionale

La presente Parte non si applica agli stretti usati per la navigazione internazionale nei quali esista una rotta, attraverso l'alto mare o una zona economica esclusiva, che sia di convenienza comparabile dal punto di vista della navigazione e delle sue caratteristiche idrografiche; a tali rotte si applicano le altre Parti pertinenti della presente Convenzione, ivi comprese le disposizioni relative alla libertà di navigazione e di sorvolo.

Sezione 2 - Passaggio in transito

Articolo 37

Ambito di applicazione della presente sezione

La presente sezione si applica agli stretti usati per la navigazione internazionale tra una parte di alto mare o zona economicamente esclusiva e un'altra parte di alto mare o zona economicamente esclusiva.

Articolo 38

Diritto di passaggio in transito

1. Negli stretti di cui all'articolo 37, tutte le navi e gli aeromobili godono del diritto di passaggio in transito, che non deve essere impedito; fanno eccezione gli stretti formati da un'isola appartenente a uno Stato rivierasco e dal suo territorio di terraferma, dove il passaggio in transito non è permesso se al largo dell'isola esiste una rotta attraverso l'alto mare o una zona economica esclusiva, che sia di convenienza comparabile dal punto di vista della navigazione e delle sue caratteristiche idrografiche.

2. Si intende per passaggio in transito, conformemente alla presente Parte, l'esercizio della libertà di navigazione e di sorvolo, ai soli fini del passaggio continuo e rapido attraverso lo stretto, tra una parte di alto mare o zona economica esclusiva e un'altra parte di alto mare o zona economica esclusiva. Tuttavia, la condizione che il transito sia continuo e rapido non preclude il passaggio attraverso lo stretto al fine di accedere al territorio di uno Stato rivierasco o di lasciarlo o di ripartirne, nel rispetto delle condizioni che disciplinano l'ingresso in quello Stato.

3. Ogni attività diversa dall'esercizio del diritto di passaggio in transito attraverso lo stretto resta subordinata alle altre disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 39

Obblighi delle navi e degli aeromobili durante il passaggio in transito

1. Le navi e gli aeromobili, nell'esercizio del diritto di passaggio in transito:

a) attraversano o sorvolano lo stretto senza indugi;

b) si astengono da qualsiasi minaccia o uso della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica degli Stati rivieraschi, o da qualunque altra violazione dei principi del diritto

internazionale enunciati nella Carta delle Nazioni Unite;

c) si astengono da qualsiasi attività che non sia inerente alle loro normali modalità di transito continuo e rapido, a meno che non intervengano motivi di forza maggiore o di pericolo;

d) si uniformano alle altre disposizioni pertinenti della presente Parte.

2. Durante il passaggio in transito le navi:

a) si uniformano alle norme, procedure e pratiche internazionali generalmente accettate, relative alla sicurezza della navigazione, ivi comprese le Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare;

b) si uniformano alle norme, procedure e pratiche internazionali generalmente accettate, relative alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento provocato dalle navi.

3. Durante il passaggio in transito gli aeromobili:

a) rispettano le Norme di Volo stabilite dall'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile, relative agli aeromobili civili; gli aeromobili di Stato osservano di norma tali misure di sicurezza e operano in ogni momento nel debito rispetto della sicurezza della navigazione;

b) controllano ininterrottamente la frequenza radio loro assegnata dalla competente autorità internazionale designata al controllo del traffico aereo, o l'apposita frequenza radio internazionale di soccorso.

Articolo 40

Attività di ricerca e di rilievi

Nel corso del passaggio in transito le navi straniere ivi comprese le unità idrografiche e di ricerca marina, non possono eseguire alcuna attività di ricerca o di rilievi senza la preliminare autorizzazione degli Stati rivieraschi.

Articolo 41

Corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico negli stretti per la navigazione internazionale

1. Conformemente alla presente Parte, gli Stati rivieraschi possono indicare i corridoi di traffico e prescrivere gli schemi di separazione del traffico che si rendano necessari per garantire la sicurezza del passaggio delle navi attraverso gli stretti.

2. Tali Stati, quando sia necessario e con il dovuto preavviso pubblico, possono indicare nuovi corridoi di traffico o

prescrivere schemi di separazione del traffico in sostituzione di quelli precedentemente indicati o prescritti.

3. Tali corridoi di traffico e dispositivi di separazione del traffico debbono essere conformi alle norme internazionali generalmente accettate.

4. Prima di indicare o sostituire corridoi di traffico o prima di prescrivere o sostituire schemi di separazione del traffico, gli Stati rivieraschi sottopongono le relative proposte, al fine di ottenerne l'adozione, all'organizzazione internazionale competente. Essa può esclusivamente indicare i corridoi di traffico e prescrivere gli schemi di separazione del traffico che siano stati concordati con gli Stati rivieraschi, e solo allora questi ultimi possono indicarli, prescriverli o sostituirli.

5. Quando la proposta di indicare corridoi di traffico o di prescrivere schemi di separazione del traffico riguarda le acque di due o più Stati rivieraschi, questi debbono collaborare nella formulazione delle proposte di concerto con la competente organizzazione internazionale.

6. Gli Stati rivieraschi indicano chiaramente sulle carte nautiche, alle quali viene data la dovuta diffusione, tutti i corridoi di traffico e gli schemi di separazione del traffico da loro indicati o prescritti.

7. Le navi nel corso del passaggio in transito rispettano i corridoi di traffico e gli schemi di separazione del

traffico indicati o prescritti conformemente al presente articolo.

Articolo 42

Leggi e regolamenti emanati dagli Stati rivieraschi in materia di passaggio in transito

1. Alle condizioni delle disposizioni della presente sezione, gli Stati rivieraschi possono emanare leggi e regolamenti relativi al passaggio in transito negli stretti, in merito a tutte o una qualsiasi delle seguenti materie:

- a) sicurezza della navigazione e regolamentazione del traffico marittimo, secondo il disposto dell'articolo 41;*
- b) prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento, attraverso l'applicazione delle pertinenti norme internazionali relative allo scarico nello stretto di idrocarburi, residui di idrocarburi, e altre sostanze nocive;*
- c) divieto di pesca, quando si tratti di pescherecci, ivi compresa la manovra delle apparecchiature da pesca;*
- d) carico e scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e d'immigrazione degli Stati rivieraschi.*

2. Tali leggi e regolamenti non debbono comportare alcuna discriminazione di diritto o di fatto tra le navi straniere, n, la loro applicazione deve determinare l'effetto pratico di negare, ostacolare o compromettere il diritto di passaggio in transito quale è definito nella presente sezione.

3. Gli Stati rivieraschi danno la debita diffusione a tali leggi e regolamenti.

4. Le navi straniere, nell'esercitare il proprio diritto di passaggio in transito, osservano tali leggi e regolamenti.

5. In caso di violazione di tali leggi e regolamenti o di altre disposizioni della presente Parte da parte di una nave o aeromobile che gode di immunità sovrana, lo Stato di bandiera della nave o lo Stato presso il quale è immatricolato l'aeromobile, si assume la responsabilità internazionale di qualunque perdita o danno che siano derivati agli Stati rivieraschi da tale violazione.

Articolo 43

Ausili alla sicurezza e alla navigazione e altre attrezzature, e prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento

Gli Stati che utilizzano uno stretto e gli Stati rivieraschi dovrebbero, con accordi, collaborare:

- a) all'installazione e manutenzione, nello stretto, dei necessari ausili per la navigazione e per la sicurezza o di ogni altra attrezzatura che faciliti la navigazione internazionale;*
- b) alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento provocato dalle navi.*

Articolo 44

Obblighi degli Stati rivieraschi

Gli Stati rivieraschi non debbono ostacolare il passaggio in transito e debbono segnalare con pubblicità adeguata qualsiasi causa di pericolo alla navigazione o al sorvolo nell'area dello stretto, che sia ad essi nota. Il passaggio in transito non può essere sospeso.

Sezione 3 - Passaggio inoffensivo

Articolo 45

Passaggio inoffensivo

1. Il regime del passaggio inoffensivo, conformemente alla Parte II, sezione 3, viene applicato agli stretti usati per la navigazione internazionale che:

a) sono esclusi dall'ambito di applicazione del regime di passaggio in transito previsto dall'articolo 38, 1; oppure b) si trovano tra una parte di alto mare o una zona economica esclusiva, e il mare territoriale di un altro Stato.

2. Il diritto di passaggio inoffensivo in tali stretti non può essere sospeso.

PARTE IV

Stati-Arcipelago

Articolo 46

Uso dei termini

Ai fini della presente Convenzione:

a) per Stato-arcipelago s'intende uno Stato interamente costituito da uno o più arcipelaghi ed eventualmente da altre isole;

b) per arcipelago si intende un gruppo di isole, ivi incluse parti di isole, le acque comprese e altri elementi naturali, che siano così strettamente interconnessi tra loro da formare intrinsecamente un unico insieme geografico, economico e politico, oppure siano storicamente considerati come tale.

Articolo 47

Linee di base arcipelagiche

1. Uno Stato-arcipelago può tracciare linee di base arcipelagiche diritte che congiungano i punti estremi delle isole più esterne e delle scogliere affioranti dell'arcipelago, a condizione che tali linee di base racchiudano le isole principali e definiscano una zona in cui il rapporto tra la superficie marina e la superficie terrestre, ivi inclusi gli atolli, sia compreso tra 1:1 e 9:1.

2. La lunghezza di tali linee di base non deve oltrepassare 100 miglia marine; tuttavia, non oltre il 3% del numero complessivo delle linee di base che racchiudono un arcipelago può superare tale lunghezza, fino a un massimo di 125 miglia marine.

3. Il tracciato di tali linee di base non deve discostarsi in modo apprezzabile dalla configurazione generale dell'arcipelago.

4. Tali linee di base non debbono essere tracciate nella direzione di, o a partire da, bassifondi emergenti a bassa marea ad eccezione del caso che su di essi siano stati costruiti fari o installazioni similari, permanentemente emergenti; oppure ad eccezione del caso che un bassofondo emergente a bassa marea si trovi, tutto o in parte, a una distanza dall'isola più vicina non superiore alla larghezza del mare territoriale.

5. Lo Stato-arcipelago deve definire il proprio sistema di linee di base in modo tale da non separare dall'alto mare o dalla zona economica esclusiva il mare territoriale di un altro Stato.

6. Se una parte delle acque arcipelagiche di uno Stato-arcipelago si trova tra due parti di territorio di uno Stato limitrofo, i diritti in essere e ogni altro interesse legittimo che quest'ultimo ha esercitato tradizionalmente in tali acque, nonché, tutti i diritti derivati da accordi stipulati tra i due Stati in questione, sussistono e debbono essere rispettati.

7. Al fine di calcolare il rapporto tra la superficie marina e la superficie terrestre di cui al numero 1, si possono considerare come parte integrante della superficie terrestre le acque situate all'interno delle scogliere affioranti intorno alle isole e agli atolli, ivi compresa la parte di tavolato oceanico a scarpata scoscesa, che sia interamente o quasi interamente racchiusa entro una catena di isole calcaree e di scogliere emergenti situate sul perimetro del tavolato.

8. Le linee di base tracciate conformemente al presente articolo vengono indicate su carte nautiche a

scala adeguata, al fine di determinarne la posizione. In alternativa, tali carte possono essere sostituite da elenchi di coordinate geografiche di punti, precisando il datum geodetico utilizzato.

9. Lo Stato-arcipelago deve dare debita diffusione a tali carte nautiche o elenchi di coordinate geografiche, e deve depositarne un esemplare presso il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Articolo 48

Misurazione della larghezza del mare territoriale, della zona contigua, della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale

La larghezza del mare territoriale, della zona contigua, della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale viene misurata a partire da linee di base arcipelagiche tracciate conformemente all'articolo 47.

Articolo 49

Regime giuridico delle acque arcipelagiche, del relativo fondo marino e del suo sottosuolo e dello spazio aereo soprastante

1. La sovranità di uno Stato-arcipelago, si estende alle acque comprese all'interno delle linee di base arcipelagiche tracciate conformemente all'articolo 47, definite acque arcipelagiche, indipendentemente dalla loro profondità o distanza dalla costa.

2. Tale sovranità si estende allo spazio aereo soprastante le acque arcipelagiche, al relativo fondo marino e al suo sottosuolo, nonché, alle risorse ivi contenute.

3. Tale sovranità viene esercitata conformemente alla presente Parte.

4. Il regime del passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici, stabilito dalla presente Parte, non pregiudica in nessun altro modo il regime giuridico delle acque arcipelagiche, ivi compresi i corridoi di traffico, n, l'esercizio di sovranità, da parte dello Stato-arcipelago, su tali acque e sullo spazio aereo soprastante, sul relativo fondo marino, sul suo sottosuolo e sulle risorse ivi contenute.

Articolo 50

Delimitazione delle acque interne

Entro le proprie acque arcipelagiche, lo Stato-arcipelago può tracciare linee di delimitazione delle acque interne, conformemente agli articoli 9, 10 e 11.

Articolo 51

Accordi in vigore, diritti di pesca tradizionali e cavi sottomarini in opera

1. Senza pregiudizio dell'articolo 49, gli Stati-arcipelago rispettano accordi preesistenti con altri Stati e riconoscono diritti di pesca tradizionali e altre attività legittime esercitate dagli Stati limitrofi, in certe zone che ricadono all'interno delle loro acque arcipelagiche. I termini e le condizioni per l'esercizio dei diritti e delle attività in questione, nonché, la loro natura ed estensione e le zone entro le quali essi verranno esercitati, vengono disciplinati con accordi bilaterali stipulati dagli Stati su richiesta di uno qualunque di essi. Tali diritti non possono essere trasferiti o esercitati in comune con un terzo Stato o con soggetti aventi la sua nazionalità.

2. Uno Stato-arcipelago deve rispettare i cavi sottomarini gi messi in opera da altri Stati, che attraversino le sue acque senza toccare la costa. Uno Stato-arcipelago deve consentire la manutenzione e la sostituzione di tali cavi, non appena sia stato informato della loro posizione e della intenzione di riparazioni o sostituzioni.

Articolo 52

Diritto di passaggio inoffensivo

1. Alle condizioni dell'articolo 53 e senza pregiudizio dell'articolo 50, le navi di tutti gli Stati godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso acque arcipelagiche, definito nella Parte II, sezione 3.
2. Lo Stato-arcipelago, senza effettuare discriminazioni di diritto o di fatto tra navi straniere, può sospendere temporaneamente, in zone specifiche delle proprie acque arcipelagiche, l'esercizio del diritto di passaggio inoffensivo da parte di navi straniere se tale misura si rende indispensabile per proteggere la propria sicurezza. La sospensione entra in vigore solo dopo che ad essa sia stata data la debita pubblicità.

Articolo 53

Diritto di passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici

1. Uno Stato-arcipelago può istituire corridoi di traffico e rotte aeree nello spazio aereo soprastante, che siano idonei al passaggio continuo e rapido di navi e aeromobili stranieri all'interno o al di sopra delle proprie acque arcipelagiche e nel mare territoriale ad esse adiacente.
2. Tutte le navi e tutti gli aeromobili godono del diritto di passaggio in tali corridoi di traffico arcipelagici e rotte aeree.
3. Per passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici si intende l'esercizio dei diritti di navigazione e sorvolo conformemente alla presente Convenzione e secondo le normali modalità di navigazione, al solo fine del transito continuo, rapido e senza impedimenti, tra una parte dell'alto mare o zona economica esclusiva e un'altra parte dell'alto mare o zona economica esclusiva.
4. Tali corridoi di traffico e rotte aeree attraversano le acque arcipelagiche e il mare territoriale adiacente, e comprendono tutte le rotte di passaggio normalmente usate per la navigazione internazionale nelle acque arcipelagiche o per il sorvolo nello spazio aereo soprastante nonché, per quanto riguarda le navi, tutti i normali canali di navigazione all'interno di tali rotte, restando inteso che non si render necessario istituire ulteriori rotte, di convenienza comparabile, tra gli stessi punti di entrata e di uscita.
5. Tali corridoi di traffico e rotte aeree sono definiti da una serie di linee assiali continue che congiungono i punti di entrata delle rotte di passaggio ai punti di uscita. Durante il passaggio nei corridoi arcipelagici le navi e gli aeromobili non debbono discostarsi di oltre 25 miglia marine da ciascun lato di tali linee assiali, mantenendosi tuttavia a una distanza dalla costa non inferiore al 10% della distanza che separa i punti più vicini delle isole situate ai lati del corridoio.
6. Uno Stato-arcipelago che indichi corridoi di traffico conformemente al presente articolo può anche prescrivere schemi di separazione del traffico per garantire la sicurezza del passaggio delle navi che attraversano canali di larghezza limitata all'interno di tali corridoi.
7. Quando le circostanze lo esigano e dopo aver dato la debita diffusione al provvedimento, uno Stato-arcipelago può modificare i corridoi di traffico e gli schemi di separazione del traffico precedentemente indicati o prescritti.
8. Tali corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico debbono essere conformi alle norme internazionali generalmente accettate.
9. Per indicare o sostituire corridoi di traffico oppure per prescrivere o sostituire schemi di separazione del traffico, uno Stato-arcipelago deve sottoporre le relative proposte all'organizzazione internazionale competente. Tale organizzazione può adottare esclusivamente i corridoi di traffico o gli schemi di separazione del traffico che siano stati concordati con lo Stato-arcipelago, e solo allora quest'ultimo può indicare, prescrivere, o sostituire gli stessi.
10. Lo Stato-arcipelago deve indicare chiaramente, su carte nautiche alle quali viene data la debita

diffusione, la linea assiale dei corridoi di traffico e degli schemi di separazione del traffico da esso stesso indicati o prescritti.

11. Le navi in passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici rispettano tali corridoi e schemi di separazione del traffico indicati o prescritti conformemente al presente articolo.

12. Se uno Stato-arcipelago non istituisce corridoi di traffico o rotte aeree, il diritto di passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici può essere esercitato utilizzando le rotte normalmente seguite per la navigazione internazionale.

Articolo 54

Obblighi delle navi e degli aeromobili durante il passaggio e le attività di ricerca e rilievi, obblighi degli Stati-arcipelago, leggi e regolamenti degli Stati-arcipelago relativi al passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici

Gli articoli 39, 40, 42 e 44 si applicano, mutatis mutandis, al passaggio nei corridoi di traffico arcipelagici.

PARTE V

Zona economica esclusiva

Articolo 55

Regime giuridico specifico della zona economica esclusiva

La zona economica esclusiva è la zona al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, sottoposta allo specifico regime giuridico stabilito nella presente Parte, in virtù del quale i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero, e i diritti e le libertà degli altri Stati, sono disciplinati dalle pertinenti disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 56

Diritti, giurisdizione e obblighi dello Stato costiero nella zona economica esclusiva

1. Nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode di:

a) diritti sovrani sia ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti;

b) giurisdizione conformemente alle pertinenti disposizioni della presente Convenzione, in materia di:

i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture;

ii) ricerca scientifica marina;

iii) protezione e preservazione dell'ambiente marino;

c) altri diritti e doveri previsti dalla presente Convenzione.

2. Nell'esercitare i propri diritti e assolvere i propri doveri nella zona economica esclusiva conformemente alla presente Convenzione, lo Stato costiero tiene in debito conto i diritti e doveri degli altri Stati, e agisce in modo coerente con la presente Convenzione.

3. I diritti enunciati nel presente articolo relativamente al fondo del mare e al suo sottosuolo, vengono esercitati conformemente alla Parte VI.

Articolo 57*Larghezza della zona economica esclusiva*

La zona economica esclusiva non si estende al di là di 200 miglia marine dalle linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale.

Articolo 58*Diritti e obblighi degli altri Stati nella zona economica esclusiva*

1. Nella zona economica esclusiva tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale, godono, conformemente alle specifiche disposizioni della presente Convenzione, delle libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini, indicate all'articolo 87, e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà, come quelli associati alle operazioni di navi, aeromobili, condotte e cavi sottomarini, e compatibili con le altre disposizioni della presente convenzione.

2. Gli articoli da 88 a 115 e le altre norme pertinenti di diritto internazionale si applicano alla zona economica esclusiva purché, non siano incompatibili con la presente Parte.

3. Nell'esercitare i propri diritti e nell'adempiere i propri obblighi nella zona economica esclusiva conformemente alla presente Convenzione, gli Stati tengono in debito conto i diritti e gli obblighi dello Stato costiero, e rispettano sia le leggi e i regolamenti emanati dallo Stato costiero conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, sia le altre norme del diritto internazionale purché, non siano incompatibili con la presente Parte.

Articolo 59*Base per la soluzione di conflitti relativi all'attribuzione di diritti e giurisdizione nella zona economica esclusiva*

Nei casi in cui la presente Convenzione non attribuisca i diritti o giurisdizione allo Stato costiero o ad altri Stati nell'ambito della zona economica esclusiva, e sorga un conflitto tra gli interessi dello Stato costiero e quelli di un qualsiasi altro Stato o Stati, tale conflitto dovrebbe essere risolto sulla base dell'equità e alla luce di tutte le circostanze pertinenti, tenendo conto dell'importanza che tali interessi rivestono sia per le parti in causa, sia per la comunità internazionale nel suo complesso.

Articolo 60*Isole artificiali, installazioni e strutture nella zona economica esclusiva*

1. Nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode del diritto esclusivo di costruire e di autorizzare e disciplinare la costruzione, la conduzione e l'utilizzo di:

- a) isole artificiali;*
- b) installazioni e strutture realizzate per gli scopi previsti dall'articolo 56 e per altri fini economici;*
- c) installazioni e strutture che possano interferire con l'esercizio dei diritti dello Stato costiero nella zona.*

2. Lo Stato costiero ha giurisdizione esclusiva su tali isole artificiali, installazioni e strutture, anche in materia di leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari, di sicurezza e di immigrazione.

3. Debito preavviso deve essere dato della costruzione di tali isole artificiali, installazioni e strutture, e debbono essere predisposte attrezzature permanenti per segnalarne la presenza. Le installazioni o strutture che siano state abbandonate o disattivate, debbono essere rimosse per garantire la sicurezza della navigazione, tenuto conto di ogni disposizione internazionale generalmente accettata, emanata a questo proposito dalla competente organizzazione internazionale. Tale rimozione viene effettuata te-

nendo in debito conto anche la pesca, la protezione dell'ambiente marino e i diritti e obblighi degli altri Stati.

Adeguata informazione viene data in merito alla profondità, alla posizione e alle dimensioni di qualunque installazione o struttura che non sia stata completamente rimossa.

4. *In caso di necessità lo Stato costiero può istituire, intorno a tali isole artificiali, installazioni e strutture, ragionevoli zone di sicurezza all'interno delle quali possa adottare misure atte ad assicurare la sicurezza sia della navigazione sia delle stesse isole artificiali, installazioni e strutture.*

5. *La larghezza delle zone di sicurezza viene stabilita dallo Stato costiero, tenuto conto delle pertinenti norme internazionali. Tali zone vengono stabilite secondo criteri idonei a garantirne la ragionevole rispondenza alla natura e alla funzione delle isole artificiali, installazioni e strutture, e non si estendono oltre la distanza di 500 metri intorno ad esse, misurata da ciascun punto del loro bordo esterno, salvo quanto autorizzato dalle norme internazionali generalmente accettate o quanto raccomandato dalla competente organizzazione internazionale. Dell'estensione delle zone di sicurezza viene data opportuna informazione.*

6. *Tutte le navi debbono rispettare tali zone di sicurezza e si conformano alle norme internazionali generalmente accettate, relative alla navigazione in prossimità delle isole artificiali, installazioni, strutture e zone di sicurezza.*

7. *Non si possono mettere in opera isole artificiali, installazioni e strutture, né istituire le zone di sicurezza circostanti, quando ne possa derivare un'interferenza con l'utilizzo di corridoi riconosciuti, essenziali per la navigazione internazionale.*

8. *Le isole artificiali, le installazioni e le strutture non hanno lo status di isole. Non possiedono un proprio mare territoriale e la loro presenza non modifica la delimitazione del mare territoriale, della zona economica esclusiva o della piattaforma continentale.*

Articolo 61

Conservazione delle risorse biologiche

1. *Lo Stato costiero stabilisce il volume massimo delle risorse biologiche di cui è consentita la cattura nella sua zona economica esclusiva.*

2. *Lo Stato costiero, tenuto conto delle informazioni scientifiche più attendibili di cui dispone a tale scopo, assicura, attraverso misure appropriate di mantenimento e di utilizzo, che la conservazione delle risorse biologiche della zona economica esclusiva non sia messa in pericolo da uno sfruttamento eccessivo. Lo Stato costiero e le competenti organizzazioni internazionali, subregionali, regionali o mondiali, collaborano a tal fine.*

3. *Tali misure mirano altresì a mantenere o a ricostituire le specie sfruttate a livelli tali da consentire la massima resa possibile, nel rispetto dei fattori ecologici ed economici pertinenti, ivi compresi i bisogni delle comunità costiere dedite alla pesca e le esigenze particolari degli Stati in via di sviluppo, tenuto conto dei metodi di pesca, dell'interdipendenza dei banchi e dei valori minimi internazionali generalmente raccomandati a livello subregionale, regionale o mondiale.*

4. *Nell'adottare tali misure lo Stato costiero prende in considerazione gli effetti sulle specie associate o dipendenti da quelle che sono oggetto di pesca, al fine di conservare o ricostituire le popolazioni di tali specie associate o dipendenti al di sopra dei livelli ai quali la loro riproduzione può venire seriamente compromessa.*

5. *L'informazione scientifica disponibile, le statistiche sul pescato e sull'attività di pesca e qualsiasi altro dato rilevante per la conservazione dei banchi di pesce vengono diffusi e scambiati regolarmente attraverso le competenti organizzazioni internazionali, subregionali, regionali o mondiali, laddove lo si ritenga appropriato e con la partecipazione di tutti gli Stati interessati, ivi compresi quelli di cui hanno la nazionalità i soggetti che sono stati autorizzati a pescare nella zona economica esclusiva.*

Articolo 62

Sfruttamento delle risorse biologiche

1. Lo Stato costiero promuove l'obiettivo dello sfruttamento ottimale delle risorse biologiche nella zona economica esclusiva, senza pregiudizio dell'articolo 61.

2. Lo Stato costiero determina la propria potenzialità di sfruttamento delle risorse biologiche nella zona economica esclusiva. Quando lo Stato costiero non possiede i mezzi per pescare l'intera quota consentita, esso deve, attraverso accordi o altre intese conformi ai termini, alle condizioni e alle leggi e regolamenti indicati al numero 4, concedere ad altri Stati l'accesso all'eccedenza della quota consentita con particolare riguardo alle disposizioni degli articoli 69 e 70, soprattutto in relazione ai Paesi in via di sviluppo ivi menzionati.

3. Nel consentire agli altri Stati l'accesso nella propria zona economica esclusiva conformemente al presente articolo, lo Stato costiero prende in considerazione tutti gli elementi pertinenti, ivi inclusi tra l'altro: l'importanza che le risorse biologiche dell'area rivestono per l'economia e per altri interessi nazionali dello Stato costiero interessato; le disposizioni degli articoli 69 e 70; le esigenze degli Stati in via di sviluppo presenti nella subregione o regione, in relazione alla pesca di parte dell'eccedenza; e la necessità di contenere al minimo gli scompensi economici negli Stati i cui soggetti che ne hanno la nazionalità abbiano abitualmente esercitato la pesca nella zona o abbiano dato un contributo sostanziale alla ricerca e all'identificazione dei banchi.

4. I soggetti aventi la nazionalità di altri Stati che esercitano la pesca nella zona economica esclusiva si attengono alle misure di conservazione e alle altre norme e condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti dello Stato costiero. Tali leggi e regolamenti debbono essere conformi alla presente Convenzione, e possono avere per oggetto, tra l'altro:

a) il rilascio di licenze ai pescatori, ai pescherecci e alle attrezzature, ivi compresi il pagamento di tariffe e altre forme di remunerazione che, nel caso di Stati costieri in via di sviluppo, può consistere in un adeguato contributo in materia di finanziamento, attrezzature e tecnologia dell'industria della pesca;

b) l'individuazione delle specie che possono essere catturate, e la determinazione delle quote di cattura in relazione a particolari banchi o gruppi di banchi, o al pescato per battello in un dato arco di tempo, o al pescato dei soggetti aventi la nazionalità di ciascuno Stato durante un periodo prestabilito;

c) la regolamentazione delle stagioni e delle aree di pesca, dei tipi, dimensioni e quantità delle attrezzature, e dei tipi, dimensioni e numero dei pescherecci che possono essere utilizzati;

d) la determinazione dell'età e taglia del pesce e delle altre specie di cui è consentita la pesca;

e) la definizione delle informazioni richieste ai pescherecci, ivi incluse le statistiche sul pescato e sull'attività di pesca nonché, i rapporti sull'ubicazione dei pescherecci;

f) la necessità, subordinata all'autorizzazione e al controllo dello Stato costiero, di condurre specifici programmi di ricerca sulla pesca e di disciplinarne l'esecuzione, compresi il campionamento del pesce catturato, e la messa a disposizione dei campioni e dei rapporti sui relativi dati scientifici;

g) l'invio a bordo, da parte dello Stato costiero, di osservatori o apprendisti;

h) lo scarico di tutto o parte del pescato da parte di tali pescherecci nei porti dello Stato costiero;

i) i termini e le condizioni relative ad azioni in compartecipazione o altre forme di cooperazione;

j) le condizioni per la formazione del personale e per il trasferimento di tecnologie nel settore della pesca, ivi incluso il potenziamento delle capacità dello Stato costiero nel campo della ricerca sulla pesca;

k) procedure esecutive.

5. Gli Stati costieri danno debita diffusione alla normativa adottata in materia di conservazione e di gestione.

Articolo 63

Banchi esistenti all'interno delle zone economiche esclusive di due o più Stati costieri oppure presenti contemporaneamente all'interno della zona economica esclusiva e in un'area esterna ad essa adiacente

1. *Quando lo stesso banco o più banchi di specie associate si trovano entro le zone economiche esclusive di due o più Stati costieri, questi ultimi cercano di concordare, sia direttamente sia attraverso le competenti organizzazioni subregionali o regionali, le misure necessarie per coordinare e assicurare la conservazione e lo sviluppo di tali banchi, senza pregiudizio delle altre disposizioni della presente Parte.*
2. *Quando lo stesso banco o più banchi di specie associate si trovano contemporaneamente nella zona economica esclusiva e in un'area esterna ad essa adiacente, lo Stato costiero e gli Stati che sfruttano tali banchi situati nell'area adiacente cercano di concordare, mediante trattative dirette o attraverso le competenti organizzazioni subregionali o regionali, le misure necessarie per la conservazione di tali banchi nell'area adiacente.*

Articolo 64

Specie altamente migratorie

1. *Lo Stato costiero e gli altri Stati, i cui soggetti che ne hanno la nazionalità esercitano la pesca delle specie altamente migratorie elencate nell'Allegato I, cooperano, direttamente o attraverso le competenti organizzazioni internazionali, al fine di assicurare la conservazione e promuovere l'obiettivo dell'utilizzo ottimale di tali specie nell'intera regione, all'interno e al di là della zona economica esclusiva. Nelle regioni per le quali non esistono idonee organizzazioni internazionali, lo Stato costiero e gli altri Stati i cui soggetti che ne hanno la nazionalità pescano tali specie nella regione, cooperano all'istituzione di una tale organizzazione e partecipano ai suoi lavori.*
2. *Le disposizioni del numero 1 si applicano congiuntamente con le altre disposizioni della presente Parte.*

Articolo 65

Mammiferi marini

Nessuna disposizione della presente Parte limita il diritto di uno Stato costiero o la competenza di un'organizzazione internazionale, a seconda dei casi, di interdire, limitare o regolamentare lo sfruttamento dei mammiferi marini con norme più restrittive di quelle previste nella presente Parte. Gli Stati cooperano al fine di garantire la conservazione dei mammiferi marini e in particolare operano attraverso le apposite organizzazioni internazionali, a vantaggio della conservazione, della gestione e dello studio dei cetacei.

Articolo 66

Banchi anadromi

1. *Gli Stati, nei cui fiumi hanno origine i banchi anadromi, ne sono i principali interessati e responsabili.*
2. *Lo Stato di origine dei banchi anadromi ne assicura la conservazione attraverso l'emanazione di misure atte a regolamentarne la pesca nelle acque situate all'interno dei limiti esterni della zona economica esclusiva, e la pesca conformemente al numero 3, b). Lo Stato di origine, dopo aver consultato gli Stati di cui ai numeri 3 e 4 che esercitano la pesca di tali banchi, può stabilire le quote massime*

consentite di pesca dei banchi anadromi che provengono dai suoi fiumi.

3. a) La pesca di banchi anadromi è consentita solamente nelle acque situate all'interno dei limiti esterni delle zone economiche esclusive, ad eccezione dei casi in cui tale disposizione possa comportare scompensi economici a uno Stato diverso dallo Stato d'origine. Per quanto riguarda la pesca oltre il limite esterno della zona economica esclusiva, gli Stati interessati si consultano al fine di accordarsi sui termini e sulle condizioni di tale attività, tenendo in debito conto le esigenze di conservazione dei banchi e le necessità dello Stato d'origine in relazione ad essi.

b) Lo Stato di origine coopera per contenere al minimo gli scompensi economici negli altri Stati che praticano la pesca dei banchi anadromi, tenendo conto della normale quantità di pescato e dei metodi di pesca di tali Stati, nonché, di tutte le zone nelle quali questo tipo di pesca è praticato.

c) Gli Stati di cui alla lettera b), che partecipano, in virtù di accordi con lo Stato di origine, all'adozione di misure per il rinnovamento dei banchi anadromi, in particolare attraverso appositi finanziamenti, sono favoriti dallo Stato di origine per la pesca dei banchi provenienti dai suoi fiumi.

d) L'applicazione dei regolamenti relativi ai banchi anadromi oltre la zona economica esclusiva avviene tramite accordi tra lo Stato di origine e gli altri Stati interessati.

4. Qualora i banchi anadromi migrino entro o attraverso le acque interne ai limiti esterni della zona economica esclusiva di uno Stato diverso dallo Stato di origine, tale Stato coopera con lo Stato d'origine alla conservazione e alla gestione di tali banchi.

5. Lo Stato di origine dei banchi anadromi e gli altri Stati che praticano la pesca di tali banchi stipulano accordi per l'attuazione delle disposizioni del presente articolo, se opportuno, attraverso organizzazioni regionali.

Articolo 67

Specie catadrome

1. Lo Stato costiero, nelle cui acque le specie catadrome trascorrono la maggior parte del loro ciclo vitale, ha la responsabilità della gestione di tali specie e deve assicurare l'entrata e l'uscita dei pesci in migrazione.

2. La pesca delle specie catadrome viene effettuata solamente nelle acque interne ai limiti esterni delle zone economiche esclusive. Quando è effettuata all'interno delle zone economiche esclusive, la pesca viene disciplinata dal presente articolo e dalle altre disposizioni della presente Convenzione relative alla pesca in tali zone.

3. Nei casi in cui le specie catadrome, che abbiano o no raggiunto l'età adulta migrano attraverso la zona economicamente esclusiva di un altro Stato, la gestione, inclusa la pesca, di tali specie è regolata da un accordo tra lo Stato menzionato al numero 1 e l'altro Stato interessato. Tale accordo deve assicurare la gestione razionale delle specie catadrome e tener conto delle responsabilità dello Stato citato al numero 1 per la conservazione di esse.

Articolo 68

Specie sedentarie

La presente Parte non si applica alle specie sedentarie quali sono definite all'articolo 77, 4.

Articolo 69

Diritto degli Stati privi di litorale

1. Gli Stati privi di litorale hanno il diritto di partecipare, su basi eque, allo sfruttamento di una parte adeguata dell'eccedenza delle risorse biologiche della zona economica esclusiva degli Stati costieri

della stessa subregione o regione, tenuto conto delle pertinenti circostanze economiche e geografiche di tutti gli Stati interessati, conformemente alle disposizioni del presente articolo e degli articoli 61 e 62.

2. Le condizioni e modalità di tale partecipazione vengono stabilite dagli Stati interessati attraverso accordi bilaterali, subregionali o regionali, prendendo in considerazione fra l'altro:

a) la necessità di evitare effetti pregiudizievoli alle comunità di pescatori o all'industria ittica dello Stato costiero;

b) la misura in cui lo Stato privo di litorale, conformemente alle disposizioni del presente articolo, partecipa o ha il diritto di partecipare, in virtù di vigenti accordi bilaterali, subregionali o regionali, allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva di altri Stati costieri;

c) la misura in cui altri Stati privi di litorale e geograficamente svantaggiati partecipano allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva dello Stato costiero, e la conseguente necessità di evitare un onere eccessivo a carico di un tale Stato o parte di esso;

d) le necessità alimentari della popolazione di ciascuno di tali Stati.

3. Quando la capacità di pesca di uno Stato costiero si avvicina al punto in cui sarebbe ad esso possibile pescare l'intera quota di risorse biologiche consentita nella propria zona economica esclusiva, lo Stato costiero e gli altri Stati interessati cooperano per concludere accordi equi su base bilaterale, subregionale e regionale, al fine di consentire la partecipazione degli Stati in via di sviluppo privi di litorale, della stessa subregione o regione, allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva degli Stati costieri della subregione o regione, in modo appropriato alle circostanze e a condizioni soddisfacenti per tutte le parti. Nella applicazione di questa norma vengono considerati anche i fattori indicati al numero 2.

4. In virtù del presente articolo gli Stati sviluppati privi di litorale hanno il diritto di partecipare allo sfruttamento delle risorse biologiche solo nelle zone economiche esclusive di Stati costieri sviluppati della stessa subregione o regione, valutando la misura in cui lo Stato costiero, nel concedere ad altri Stati l'accesso alle risorse biologiche della propria zona economica esclusiva, abbia tenuto conto della necessità di ridurre al minimo gli effetti pregiudizievoli alle comunità di pescatori e le ripercussioni economiche negli Stati i cui soggetti che ne hanno la nazionalità abbiano abitualmente esercitato la pesca nella zona.

5. Le disposizioni sopra citate si applicano senza pregiudizio degli accordi stipulati nelle subregioni o regioni i cui Stati costieri possono concedere agli Stati privi di litorale della stessa subregione o regione, diritti uguali o preferenziali per lo sfruttamento delle risorse biologiche nella propria zona economica esclusiva.

Articolo 70

Diritti degli Stati geograficamente svantaggiati

1. Gli Stati geograficamente svantaggiati hanno il diritto di partecipare, su basi eque, allo sfruttamento di una parte adeguata dell'eccedenza delle risorse biologiche della zona economica esclusiva degli Stati costieri della stessa subregione o regione, tenendo conto delle pertinenti caratteristiche economiche e geografiche di tutti gli Stati interessati e conformemente alle disposizioni del presente articolo e degli articoli 61 e 62.

2. Ai fini della presente Parte, per Stati geograficamente svantaggiati si intendono gli Stati costieri, ivi inclusi gli Stati rivieraschi di mari chiusi o semichiusi, la cui situazione geografica li rende dipendenti dallo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva di altri Stati nella subregione o regione, per l'approvvigionamento di pesce in misura adeguata al fabbisogno alimentare della loro popolazione o parte di essa; e gli Stati costieri che non possono proclamare una propria zona

economica esclusiva.

3. Le condizioni e modalità di tale partecipazione vengono stabilite dagli Stati interessati, attraverso accordi bilaterali, subregionali e regionali tenendo conto, tra l'altro:

a) della necessità di evitare effetti pregiudizievoli alle comunità di pescatori e all'industria ittica dello Stato costiero;

b) della misura in cui lo Stato geograficamente svantaggiato, conformemente alle disposizioni del presente articolo, partecipa o ha il diritto di partecipare, secondo vigenti accordi bilaterali, subregionali e regionali, allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva di altri Stati costieri;

c) della misura in cui gli altri Stati geograficamente svantaggiati o privi di litorale partecipato allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva dello Stato costiero, e della conseguente necessità di evitare un onere eccessivo a carico dello Stato costiero o parte di esso;

d) del fabbisogno alimentare delle popolazioni degli Stati interessati.

4. Quando la capacità di pesca di uno Stato costiero si avvicina al punto in cui sarebbe ad esso possibile pescare la massima quota consentita delle risorse biologiche nella propria zona economica esclusiva, lo Stato costiero e gli altri Stati interessati cooperano alla conclusione di accordi equi su base bilaterale, subregionale e regionale, per permettere agli Stati in via di sviluppo geograficamente svantaggiati, della stessa subregione o regione, la partecipazione allo sfruttamento delle risorse biologiche della zona economica esclusiva degli Stati costieri della subregione o regione, in modo adeguato alle circostanze e a condizioni soddisfacenti per tutte le parti. Nell'applicazione della presente norma debbono essere considerati anche i fattori indicati al numero 3.

5. Gli Stati sviluppati geograficamente svantaggiati hanno diritto, in conformità del presente articolo, a partecipare allo sfruttamento delle risorse biologiche solo nella zona economica esclusiva di Stati costieri sviluppati della stessa subregione o regione, valutando la misura in cui lo Stato costiero, nel concedere ad altri Stati l'accesso allo sfruttamento delle risorse biologiche nella propria zona economica esclusiva, abbia tenuto conto della necessità di ridurre al minimo gli effetti pregiudizievoli alle comunità di pescatori e le ripercussioni economiche negli Stati i cui soggetti che ne hanno la nazionalità hanno abitualmente esercitato la pesca nella zona.

6. Le disposizioni sopra citate si applicano senza pregiudizio degli accordi stipulati nelle subregioni o regioni dove gli Stati costieri possano garantire agli Stati geograficamente svantaggiati della subregione o regione diritti uguali o preferenziali per lo sfruttamento delle risorse biologiche nelle zone economiche esclusive.

Articolo 71

Non applicabilità degli articoli 69 e 70

Le disposizioni degli articoli 69 e 70 non si applicano nel caso di uno Stato costiero la cui economia sia prevalentemente dipendente dallo sfruttamento delle risorse biologiche della propria zona economica esclusiva.

Articolo 72

Limitazioni alla concessione di diritti

1. I diritti per lo sfruttamento delle risorse biologiche, previsti negli articoli 69 e 70, non possono essere ceduti direttamente o indirettamente a Stati terzi o soggetti che ne hanno la nazionalità, n, tramite contratti di locazione o licenze, n, mediante azioni in compartecipazione, n, in nessun altro modo che abbia lo stesso effetto della cessione, salvo accordi diversi fra gli Stati interessati.

2. La norma di cui sopra non preclude agli Stati interessati la possibilità di ottenere assistenza tecnica o finanziaria da terzi Stati o da organizzazioni internazionali, intesa a facilitare l'esercizio dei diritti previsti agli articoli 69 e 70, a condizione che ci non abbia gli effetti previsti al numero 1.

Articolo 73

Applicazione delle leggi e regolamenti dello Stato costiero

1. Lo Stato costiero, nell'esercizio dei propri diritti sovrani di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse biologiche nella zona economica esclusiva, può adottare tutte le misure, ivi compresi l'abbordaggio, l'ispezione, il fermo e la sottoposizione a procedimento giudiziario, necessarie a garantire il rispetto delle leggi e dei regolamenti da esso adottati conformemente alla presente Convenzione.
2. Le navi fermate e i loro equipaggi debbono essere prontamente rilasciati dietro pagamento di una cauzione ragionevole o di altra forma di garanzia.
3. Le sanzioni previste dagli Stati costieri in caso di violazione delle leggi e dei regolamenti di pesca nella zona economica esclusiva non possono includere misure di restrizione della libertà personale salvo accordi diversi tra gli Stati interessati, n, alcuna altra forma di pena fisica.
4. In caso di fermo o di sequestro di navi straniere, lo Stato costiero deve prontamente notificare allo Stato di bandiera, attraverso i canali appropriati, le azioni intraprese e ogni sanzione conseguentemente applicata.

Articolo 74

Delimitazione della zona economica esclusiva tra Stati con coste opposte o adiacenti

1. La delimitazione della zona economica esclusiva tra Stati con coste opposte o adiacenti viene effettuata per accordo sulla base del diritto internazionale, come previsto all'articolo 38 dello Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, al fine di raggiungere un'equa soluzione.
2. Se non si addivene a un accordo in un arco ragionevole di tempo, gli Stati interessati ricorrono alle procedure previste nella Parte XV.
3. In attesa dell'accordo di cui al numero 1, gli Stati interessati, in uno spirito di comprensione e cooperazione, compiono ogni sforzo per addivenire a intese provvisorie di carattere pratico e, durante questo periodo di transizione, non debbono compromettere od ostacolare l'accordo finale. Tali intese sono senza pregiudizio per la delimitazione finale.
4. Laddove esiste un accordo in vigore tra gli Stati interessati, la delimitazione della zona economica esclusiva viene determinata conformemente alle clausole di tale accordo.

Articolo 75

Carte nautiche ed elenchi di coordinate geografiche

1. Subordinatamente alla presente Parte, i limiti esterni della zona economica esclusiva e le linee di delimitazione tracciate conformemente all'articolo 74 sono riportati su carte nautiche a scala adeguata per determinare la posizione. Quando è opportuno, i limiti esterni e le linee di delimitazione possono essere sostituiti da elenchi di coordinate geografiche dei punti, specificando il datum geodetico utilizzato.
2. Lo Stato costiero deve dare la debita diffusione a tali carte o elenchi di coordinate geografiche, e deve depositarne una copia presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

PARTE VI*Piattaforma continentale***Articolo 76***Definizione della piattaforma continentale*

1. La piattaforma continentale di uno Stato costiero comprende il fondo e il sottosuolo delle aree sottomarine che si estendono al di là del suo mare territoriale attraverso il prolungamento naturale del suo territorio terrestre fino all'orlo esterno del margine continentale, o fino a una distanza di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, nel caso che l'orlo esterno del margine continentale si trovi a una distanza inferiore.

2. La piattaforma continentale di uno Stato costiero non si estende al di là dei limiti previsti dai numeri 4, 5, 6. 3. Il margine continentale comprende il prolungamento sommerso della massa terrestre dello Stato costiero e consiste nel fondo marino e nel sottosuolo della piattaforma, della scarpata e della risalita. Non comprende gli alti fondali oceanici con le loro dorsali oceaniche e, il loro sottosuolo.

4. a) Ai fini della presente Convenzione, lo Stato costiero definisce l'orlo esterno del margine continentale ogni qualvolta questo si estende oltre 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, mediante:

i) una linea tracciata conformemente al numero 7 in riferimento ai punti fissi più esterni, in ciascuno dei quali lo spessore delle rocce sedimentarie sia pari ad almeno l'1% della distanza più breve tra il punto considerato e il piede della scarpata continentale; oppure

ii) una linea tracciata conformemente al numero 7 in riferimento a punti fissi situati a non più di 60 miglia marine dal piede della scarpata continentale.

b) In assenza di prova contraria, il piede della scarpata continentale coincide con il punto del massimo cambiamento di pendenza alla base della scarpata.

5. I punti fissi che definiscono la linea che indica il limite esterno della piattaforma continentale sul fondo marino, tracciata conformemente al numero 4, a), i) e ii), vengono fissati a una distanza non superiore a 350 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, oppure a una distanza non superiore a 100 miglia marine dall'isobata dei 2.500 metri, che è la linea che collega i punti dove la profondità delle acque è pari a 2.500 metri.

6. Nonostante le disposizioni del numero 5, nelle dorsali sottomarine il limite esterno della piattaforma continentale non supera la distanza di 350 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale. Il presente numero 6 non si applica alle elevazioni sottomarine che sono elementi naturali del margine continentale, quali tavolati, rialzi, duomi, banchi o speroni.

7. Lo Stato costiero definisce il limite esterno della propria piattaforma continentale, quando tale piattaforma si estende al di là di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, per mezzo di linee diritte di lunghezza non superiore a 60 miglia marine che collegano punti fissi definiti da coordinate in latitudine e longitudine.

8. Lo Stato costiero sottopone alla Commissione sui Limiti della Piattaforma Continentale, istituita conformemente all'Allegato II, dati e notizie sui limiti della propria piattaforma continentale, quando questa si estende oltre 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, sulla base di una rappresentazione geografica imparziale. La Commissione fornisce agli Stati costieri raccomandazioni sulle questioni relative alla determinazione dei limiti esterni della loro piattaforma continentale. I limiti della piattaforma, fissati da uno Stato costiero sulla base di tali raccomandazioni, sono definitivi e vincolanti.

9. Lo Stato costiero deposita presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite le carte nautiche e le

informazioni pertinenti, inclusi i dati geodetici che descrivono in modo definitivo il limite esterno della sua piattaforma continentale. Il Segretario Generale d'adeguata pubblicità a tali documenti.

10. Le disposizioni del presente articolo sono senza pregiudizio per la delimitazione della piattaforma continentale tra Stati con coste opposte o adiacenti.

Articolo 77

Diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale

1. Lo Stato costiero esercita sulla piattaforma continentale diritti sovrani allo scopo di esplorarla e sfruttarne le risorse naturali.

2. I diritti indicati al numero 1 sono esclusivi nel senso che, se lo Stato costiero non esplora la piattaforma continentale o non ne sfrutta le risorse, nessun altro può intraprendere tali attività senza il suo espresso consenso.

3. I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non dipendono dall'occupazione effettiva o fittizia da qualsiasi specifica proclamazione.

4. Le risorse naturali indicate nella presente Parte consistono nelle risorse minerali e altre risorse non viventi del fondo marino e del sottosuolo come pure negli organismi viventi appartenenti alle specie sedentarie, cioè organismi che, allo stadio adulto, sono immobili sul fondo o sotto il fondo, oppure sono incapaci di spostarsi se non restando in continuo contatto fisico con il fondo marino o con il suo sottosuolo.

Articolo 78

Regime giuridico delle acque e dello spazio aereo sovrastanti, e diritti e libertà degli altri Stati

1. I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non pregiudicano il regime giuridico delle acque e dello spazio aereo sovrastanti.

2. L'esercizio dei diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non deve impedire la navigazione o produrre alcuna ingiustificata interferenza nei riguardi di essa e di altri diritti e libertà di altri Stati, sanciti della presente Convenzione.

Articolo 79

Cavi e condotte sottomarine sulla piattaforma continentale

1. Tutti gli Stati hanno il diritto di posare cavi e condotte sottomarine sulla piattaforma continentale, conformemente alle disposizioni del presente articolo.

2. Subordinatamente al suo diritto di adottare ragionevoli misure per l'esplorazione della piattaforma continentale, lo sfruttamento delle sue risorse naturali e la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento causato dalle condotte, lo Stato costiero non può impedire la posa o la manutenzione di tali cavi o condotte.

3. Il percorso delle condotte posate sulla piattaforma continentale è subordinato al consenso dello Stato costiero.

4. Nessuna disposizione della presente Parte pregiudica il diritto dello Stato costiero di stabilire condizioni per i cavi e le condotte che entrano nel suo territorio o mare territoriale, n, pregiudica la sua giurisdizione su cavi e condotte installate o utilizzate nel quadro dell'esplorazione della sua piattaforma continentale, o lo sfruttamento delle sue risorse, o l'impiego di isole artificiali, installazioni e strutture gi sotto la sua giurisdizione.

5. In occasione della posa di cavi e condotte sottomarine, gli Stati debbono tenere dovuto conto dei cavi e delle condotte gi in posizione. In particolare, non deve essere pregiudicata la possibilità di ri-

parare quelli già esistenti.

Articolo 80

Isole artificiali, installazioni e strutture sulla piattaforma continentale

L'articolo 60 si applica, mutatis mutandis, alle isole artificiali, alle installazioni e alle strutture situate sulla piattaforma continentale.

Articolo 81

Perforazioni nella piattaforma continentale

Lo Stato costiero ha il diritto esclusivo di autorizzare e regolamentare le perforazioni nella piattaforma continentale, qualunque sia il loro scopo.

Articolo 82

Pagamenti e contributi per lo sfruttamento della piattaforma continentale al di là di 200 miglia marine

- 1. Lo Stato costiero effettua pagamenti o versa contributi in natura a titolo di sfruttamento delle risorse non viventi della piattaforma continentale al di là di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale.*
- 2. I pagamenti e contributi vengono versati annualmente in relazione all'intera produzione di un sito, dopo i primi cinque anni di produzione di quel sito. Per il sesto anno la quota di pagamento o contributo sarà pari all'1% del valore o volume di produzione di quel sito. La quota aumenterà dell'1% per ogni anno successivo fino al dodicesimo anno e rimarrà del 7% da allora in poi. La produzione non comprende le risorse consumate ai fini dello sfruttamento.*
- 3. Uno Stato in via di sviluppo, che sia importatore totale di una risorsa mineraria prodotta nella propria piattaforma continentale, è esentato da pagamenti e contributi relativamente alla produzione di tale risorsa mineraria.*
- 4. I pagamenti e i contributi vengono corrisposti attraverso l'Autorità, che li ripartisce tra gli Stati contraenti la presente Convenzione, secondo criteri di equa suddivisione, tenendo conto degli interessi e delle necessità degli Stati in via di sviluppo, con particolare riguardo a quelli meno sviluppati o privi di litorale.*

Articolo 83

Delimitazione della piattaforma continentale tra Stati a coste opposte o adiacenti

- 1. La delimitazione della piattaforma continentale tra Stati a coste opposte o adiacenti viene effettuata per accordo sulla base del diritto internazionale, come previsto all'articolo 38 dello Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, allo scopo di raggiungere una equa soluzione.*
- 2. Se non si raggiunge un accordo entro un ragionevole periodo di tempo, gli Stati interessati ricorrono alle procedure previste nella Parte XV.*
- 3. In attesa della conclusione dell'accordo di cui al numero 1, gli Stati interessati, in uno spirito di comprensione e collaborazione, compiono ogni possibile sforzo per addivenire a intese provvisorie di natura pratica e per non compromettere o ostacolare, durante tale periodo transitorio, il raggiungimento dell'accordo finale. Tali accordi provvisori sono senza pregiudizio per la delimitazione finale.*
- 4. Quando un accordo è in vigore tra gli Stati interessati, i problemi relativi alla delimitazione della piattaforma continentale vengono risolti conformemente alle disposizioni da esso previste.*

Articolo 84

Carte nautiche ed elenchi di coordinate geografiche

1. Alle condizioni della presente Parte, i limiti esterni della piattaforma continentale e le linee di delimitazione tracciate conformemente all'articolo 83 vengono indicati su carte nautiche a scala idonea per accertarne la posizione. Quando sia conveniente, il tracciato di tali limiti esterni o linee di delimitazione può essere sostituito da elenchi di coordinate geografiche dei punti, specificando il datum geodetico utilizzato.

2. Lo Stato costiero dà la debita pubblicità a tali carte nautiche o elenchi di coordinate e ne deposita una copia presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite e, nel caso di carte che indichino il limite esterno della piattaforma continentale, presso il Segretario Generale dell'Autorità.

Articolo 85

Scavo di gallerie

La presente Parte non pregiudica il diritto dello Stato costiero di sfruttare il sottosuolo per mezzo di gallerie, qualunque sia la profondità delle acque sovrastanti il fondo marino.

PARTE VII

Alto mare

Articolo 86

Ambito di applicazione della presente Parte

Le disposizioni della presente Parte si applicano a tutte le aree marine non incluse nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato, o nelle acque arcipelagiche di uno Stato-arcipelago. Il presente articolo non limita in alcun modo le libertà di cui tutti gli Stati godono nella zona economica esclusiva, conformemente all'articolo 58.

Articolo 87

Libertà dell'alto mare

1. L'alto mare è aperto a tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale. La libertà dell'alto mare viene esercitata secondo le condizioni sancite dalla presente Convenzione e da altre norme del diritto internazionale. Essa include, tra l'altro, sia per gli Stati costieri sia per gli Stati privi di litorale, le seguenti libertà:

- a) libertà di navigazione;
- b) libertà di sorvolo;
- c) libertà di posa di cavi sottomarini e condotte, alle condizioni della Parte VI;
- d) libertà di costruire isole artificiali e altre installazioni consentite dal diritto internazionale, alle condizioni della Parte VI;
- e) libertà di pesca, secondo le condizioni stabilite nella sezione 2;
- f) libertà di ricerca scientifica, alle condizioni delle Parti VI e XIII.

2. Tali libertà vengono esercitate da parte di tutti gli Stati, tenendo in debito conto sia gli interessi degli altri Stati che esercitano la libertà dell'alto mare, sia i diritti sanciti dalla presente Convenzione relativamente alle attività nell'Area.

Articolo 88*Uso esclusivo dell'alto mare per fini pacifici*

L'alto mare deve essere usato esclusivamente per fini pacifici.

Articolo 89*Illegittimità delle rivendicazioni di sovranità sull'alto mare*

Nessuno Stato può legittimamente pretendere di assoggettare alla propria sovranità alcuna parte dell'alto mare.

Articolo 90*Diritto di navigazione*

Ogni Stato, sia costiero sia privo di litorale, ha il diritto di far navigare nell'alto mare navi battenti la sua bandiera.

Articolo 91*Nazionalità delle navi*

- 1. Ogni Stato stabilisce le condizioni che regolamentano la concessione alle navi della sua nazionalità, dell'immatricolazione nel suo territorio, del diritto di battere la sua bandiera. Le navi hanno la nazionalità dello Stato di cui sono autorizzate a battere bandiera. Fra lo Stato e la nave deve esistere un legame effettivo.*
- 2. Ogni Stato rilascia alle navi alle quali ha concesso il diritto di battere la sua bandiera, i relativi documenti.*

Articolo 92*Posizione giuridica delle navi*

- 1. Le navi battono la bandiera di un solo Stato e, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla presente Convenzione, nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva. Una nave non può cambiare bandiera durante una traversata o durante uno scalo in un porto, a meno che non si verifichi un effettivo trasferimento di proprietà o di immatricolazione.*
- 2. Una nave che navighi sotto le bandiere di due o più Stati impiegandole secondo convenienza, non può rivendicare nessuna delle nazionalità in questione nei confronti di altri Stati, e può essere assimilata a una nave priva di nazionalità.*

Articolo 93

Navi che battono bandiera delle Nazioni Unite, delle sue agenzie specializzate e dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica

Gli articoli precedenti non pregiudicano la posizione delle navi adibite al servizio ufficiale delle Nazioni Unite, delle sue agenzie specializzate o dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica, che battono la bandiera dell'Organizzazione.

Articolo 94**Obblighi dello Stato di bandiera**

1. Ogni Stato esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera.

2. In particolare ogni Stato:

a) tiene un registro delle navi che contenga i nomi e le caratteristiche delle navi che battono la sua bandiera, ad esclusione di quelle che, in virtù di norme internazionali generalmente accettate, per effetto delle loro modeste dimensioni ne sono esenti;

b) esercita la propria giurisdizione conformemente alla propria legislazione, su tutte le navi che battono la sua bandiera, e sui rispettivi comandanti, ufficiali ed equipaggi, in relazione alle questioni di ordine amministrativo, tecnico sociale di pertinenza delle navi.

3. Ogni Stato adotta, per le navi che battono la sua bandiera, tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza in mare, con particolare riferimento a:

a) costruzione, attrezzature e navigabilità delle navi;

b) composizione, condizioni di lavoro e addestramento degli equipaggi, tenendo conto degli appropriati strumenti internazionali;

c) impiego dei segnali, buon funzionamento delle comunicazioni e prevenzione degli abbordi.

4. Tali misure includono le norme necessarie a garantire che:

a) ogni nave, prima dell'immatricolazione e dopo, a intervalli opportuni, sia ispezionata da un ispettore marittimo qualificato, e abbia a bordo le carte e le pubblicazioni nautiche, nonché, la strumentazione e le apparecchiature atte a salvaguardare la sicurezza della navigazione;

b) ogni nave sia affidata a un comandante e a ufficiali che posseggano i necessari titoli professionali, con particolare riferimento alla capacità marinaresca, alla condotta della navigazione, alle comunicazioni e all'ingegneria navale; e abbia un equipaggio adeguato, nel numero e nella specializzazione dei suoi componenti, al tipo, alle dimensioni, ai macchinari e alle apparecchiature della nave;

c) il comandante, gli ufficiali e, nella misura appropriata, i membri dell'equipaggio conoscano perfettamente e abbiano l'ordine di rispettare le pertinenti norme internazionali relative alla salvaguardia della vita umana in mare, alla prevenzione degli abbordi, alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento marino, e al buon funzionamento delle radiocomunicazioni.

5. Nell'adottare le misure di cui ai numeri 3 e 4, ogni Stato è tenuto sia ad attenersi alle norme, alle procedure e alle pratiche internazionali generalmente accettate, sia ad assumere qualsiasi iniziativa che si renda necessaria per garantirne l'osservanza.

6. Qualunque Stato che abbia fondati motivi per ritenere che su una nave non sono stati esercitati la giurisdizione e i controlli opportuni, può denunciare tali omissioni allo Stato di bandiera. Nel ricevere la denuncia, lo Stato di bandiera apre un'inchiesta e, se vi è luogo a procedere, intraprende le azioni necessarie per sanare la situazione.

7. Ogni Stato apre un'inchiesta che sarà condotta da o davanti una o più persone debitamente qualificate, su ogni incidente in mare o di navigazione nell'alto mare, che abbia coinvolto una nave battente la sua bandiera e abbia causato la morte o lesioni gravi a cittadini di un altro Stato, oppure abbia provocato danni seri a navi o installazioni di un altro Stato o all'ambiente marino. Lo Stato di bandiera e l'altro Stato cooperano allo svolgimento di inchieste aperte da quest'ultimo su uno qualunque di tali incidenti.

Articolo 95*Immunità delle navi da guerra in alto mare*

Le navi da guerra godono, nell'alto mare, della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera.

Articolo 96*Immunità delle navi impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali*

Le navi di proprietà o al servizio di uno Stato, e da questo impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali, godono nell'alto mare della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera.

Articolo 97*Giurisdizione penale in materia di abbordi o di qualunque altro incidente di navigazione*

- 1. In caso di abbordo o di qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare, che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave o di qualunque altro membro dell'equipaggio, non possono essere intraprese azioni penali o disciplinari contro tali persone, se non da parte delle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato di bandiera o dello Stato di cui tali persone hanno la cittadinanza.*
- 2. In ambito disciplinare, lo Stato che ha rilasciato la patente di capitano o un'idoneità o licenza, è il solo competente, dopo aver celebrato un regolare processo, a disporre il ritiro di tali documenti, anche nel caso che il titolare non sia cittadino dello Stato che li ha rilasciati.*
- 3. Il fermo o il sequestro della nave, anche se adottati come misure cautelari nel corso dell'istruttoria, non possono essere disposti da nessuna Autorità che non sia lo Stato di bandiera.*

Articolo 98*Obbligo di prestare soccorso*

- 1. Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri:*
 - a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo;*
 - b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa;*
 - c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual'è il porto più vicino presso cui far scalo.*
- 2. Ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali.*

Articolo 99*Divieto di trasporto degli schiavi*

Ogni Stato adotta misure efficaci per prevenire e perseguire il trasporto degli schiavi a bordo di navi

autorizzate a battere la sua bandiera, e per prevenire l'uso illecito della propria bandiera a tal fine. Uno schiavo che si rifugia a bordo di una nave, qualunque sia la sua bandiera, è libero ipso facto.

Articolo 100

Obbligo di collaborazione alla repressione della pirateria

Tutti gli Stati esercitano la massima collaborazione per reprimere la pirateria nell'alto mare o in qualunque altra area che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato.

Articolo 101

Definizione di pirateria

Si intende per pirateria uno qualsiasi degli atti seguenti:

- a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati, e rivolti:*
 - i) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati;*
 - ii) contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato;*
- b) ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata;*
- c) ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) o b).*

Articolo 102

Atti di pirateria commessi da una nave da guerra o da una nave o da un aeromobile di Stato i cui equipaggi si siano ammutinati

Gli atti di pirateria di cui all'articolo 101, commessi da una nave da guerra, oppure da una nave o da un aeromobile di Stato, il cui equipaggio si sia ammutinato e abbia preso il controllo della nave o dell'aeromobile, sono assimilati gli atti commessi da navi o aeromobili privati.

Articolo 103

Definizione di nave o aeromobile pirata

Una nave o un aeromobile sono considerati nave o aeromobile pirata se le persone che ne hanno il controllo intendono servirsene per commettere uno degli atti descritti all'articolo 101. Lo stesso vale se la nave o l'aeromobile sono stati impiegati per commettere uno di tali atti, fintanto che restano sotto il controllo delle persone che di essi si sono rese colpevoli.

Articolo 104

Conservazione o perdita della nazionalità da parte di navi o aeromobili pirata

Le navi e gli aeromobili possono conservare la propria nazionalità anche nel caso che abbiano commesso atti di pirateria. La conservazione o la perdita della nazionalità vengono sancite dalla legge dello Stato che ha concesso la nazionalità.

Sequestro di navi o aeromobili pirata

Articolo 105

Nell'alto mare o in qualunque altro luogo fuori della giurisdizione di qualunque Stato, ogni Stato può sequestrare una nave o aeromobile pirata o una nave o aeromobile catturati con atti di pirateria e tenuti sotto il controllo dei pirati; può arrestare le persone a bordo e requisirne i beni. Gli organi giurisdizionali dello Stato che ha disposto il sequestro hanno il potere di decidere la pena da infliggere nonché, le misure da adottare nei confronti delle navi, aeromobili o beni, nel rispetto dei diritti dei terzi in buona fede.

Articolo 106

Responsabilità per sequestri infondati

Quando il sequestro di una nave o aeromobile sospettati di pirateria è stato effettuato sulla base di prove insufficienti, lo Stato che ha disposto il sequestro è responsabile, di fronte allo Stato di cui la nave o aeromobile hanno la nazionalità, di qualunque perdita o danno causato da tale sequestro.

Articolo 107

Navi e aeromobili autorizzati ad effettuare sequestri per atti di pirateria

Un sequestro per atti di pirateria può essere effettuato solo da parte di navi da guerra o aeromobili militari, oppure da altri tipi di navi o aeromobili che siano chiaramente contrassegnati e riconoscibili quali mezzi in servizio di Stato, e siano autorizzati a tali operazioni.

Articolo 108

Traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope

- 1. Tutti gli Stati cooperano alla repressione del traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope commesso da navi nell'alto mare in violazione delle convenzioni internazionali.*
- 2. Ogni Stato che abbia motivi fondati per ritenere che una nave che batte la sua bandiera sia implicata nel traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope, può richiedere la collaborazione di altri Stati nella repressione del traffico.*

Articolo 109

Trasmissioni non autorizzate dall'alto mare

- 1. Tutti gli Stati cooperano alla repressione delle trasmissioni non autorizzate dall'alto mare.*
- 2. Ai fini della presente Convenzione, per trasmissioni non autorizzate si intendono le radiotrasmissioni o le telediffusioni che avvengono da bordo di una nave o da installazioni situate nell'alto mare, destinate alla generale ricezione pubblica in violazione delle norme internazionali, fatta eccezione per la trasmissione di richieste di soccorso.*
- 3. Chiunque sia responsabile di trasmissioni non autorizzate può essere sottoposto a procedimento giurisdizionale istruito dagli organi giudiziari:*
 - a) dello Stato di bandiera della nave;*
 - b) dello Stato presso cui l'installazione è registrata;*
 - c) dello Stato di cui il responsabile è un soggetto che ne abbia la nazionalità;*
 - d) di uno qualunque degli Stati che ricevono le trasmissioni;*

oppure

e) di uno qualunque degli Stati le cui radiocomunicazioni autorizzate subiscono interferenze.

4. Nell'alto mare, uno Stato che ha giurisdizione, conformemente al precedente numero 3, può arrestare, alle condizioni dell'articolo 110, qualunque persona o nave implicata nelle trasmissioni non autorizzate e può sequestrare le apparecchiature trasmettenti.

Articolo 110

Diritto di visita

1. Salvo il caso in cui gli atti di ingerenza derivino da poteri conferiti in virtù di trattati, una nave da guerra che incrocia una nave straniera nell'alto mare non avente diritto alla completa immunità secondo il disposto degli articoli 95 e 96, non può legittimamente abbordarla, a meno che non vi siano fondati motivi per sospettare che:

a) la nave sia impegnata in atti di pirateria;

b) la nave sia impegnata nella tratta degli schiavi;

c) la nave sia impegnata in trasmissioni abusive e lo Stato di bandiera della nave da guerra goda dell'autorità di cui all'articolo 109;

d) la nave sia priva di nazionalità;

oppure

e) pur battendo una bandiera straniera o rifiutando di esibire la sua bandiera, la nave abbia in effetti la stessa nazionalità della nave da guerra.

2. Nei casi di cui al numero 1, la nave da guerra può procedere con gli accertamenti necessari a verificare il diritto della nave a battere la propria bandiera. A questo fine può inviare alla nave sospettata una lancia al comando di un ufficiale. Se dopo il controllo dei documenti i sospetti permangono, si può procedere con ulteriori indagini a bordo, che saranno svolte con ogni possibile riguardo.

3. Se i sospetti si mostrano infondati e purché, la nave non abbia commesso alcun atto che li giustifichi, essa sarà indennizzata di ogni danno o perdita che possa aver subito.

4. Queste disposizioni si applicano, mutatis mutandis, anche agli aeromobili militari.

5. Queste disposizioni si applicano anche ad altre navi o aeromobili autorizzati, che siano chiaramente contrassegnati e identificabili come navi o aeromobili in servizio di Stato.

Articolo 111

Diritto di inseguimento

1. E' consentito l'inseguimento di una nave straniera quando le competenti autorità dello Stato costiero abbiano fondati motivi di ritenere che essa abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso. L'inseguimento deve iniziare quando la nave straniera o una delle sue lance si trova nelle acque interne, nelle acque arcipelagiche, nel mare territoriale, oppure nella zona contigua dello Stato che mette in atto l'inseguimento, e può continuare oltre il mare territoriale o la zona contigua solo se non è stato interrotto. Non è necessario che nel momento in cui la nave straniera che si trova nel mare territoriale o nella zona contigua riceve l'ordine di fermarsi, la nave che ha emesso l'intimazione si trovi ugualmente nel mare territoriale o nella zona contigua. Se la nave straniera si trova nella zona contigua, quale _ definita all'articolo 33, l'inseguimento può essere intrapreso solo se sono stati violati i diritti a tutela dei quali la zona _ stata istituita.

2. Il diritto di inseguimento si esercita mutatis mutandis in caso di violazione, nella zona economica esclusiva o nella piattaforma continentale, incluse le zone di sicurezza circostanti le installazioni situate sulla piattaforma continentale, delle leggi e regolamenti dello Stato costiero applicabili, conformemente alla presente Convenzione, alla zona economica esclusiva e alla piattaforma continentale,

incluse le zone di sicurezza.

3. Il diritto di inseguimento cessa non appena la nave inseguita entra nel mare territoriale del proprio Stato o di un terzo Stato.

4. L'inseguimento non si considera iniziato se non dopo che la nave che insegue abbia raggiunto con ogni mezzo disponibile la certezza che la nave inseguita o una delle sue lance o altre imbarcazioni, che lavorino congiuntamente alla nave inseguita utilizzata come nave madre, si trovino all'interno del mare territoriale, della zona contigua, della zona economica esclusiva o al di sopra della piattaforma continentale. L'inseguimento può cominciare solo dopo che l'ordine di arresto sia stato emesso con un segnale visivo o sonoro, a distanza adeguata perché, venga ricevuto dalla nave straniera.

5. Il diritto di inseguimento può essere esercitato solo da navi da guerra o da aeromobili militari, o da altre navi o aeromobili in servizio di Stato che siano chiaramente contrassegnate e identificabili come tali, e siano autorizzate a tali operazioni.

6. Quando l'inseguimento è effettuato da un aeromobile:

a) si applicano, mutatis mutandis, le stesse disposizioni di cui ai numeri da 1 a 4;

b) l'aeromobile che emette l'ordine di arresto deve esso stesso eseguire l'inseguimento fintanto che non subentrino una nave o un altro aeromobile dello Stato costiero da esso allertati, a meno che l'aeromobile non sia in grado di eseguire il fermo direttamente. Per eseguire un fermo fuori dal mare territoriale non è sufficiente che la nave sia stata semplicemente avvistata dall'aeromobile in circostanze incriminanti o sospette: è necessario che abbia ricevuto l'intimazione di fermarsi e contemporaneamente sia stata inseguita, senza interruzioni nell'inseguimento, dallo stesso aeromobile o da altri aeromobili o navi.

7. Il rilascio di una nave che sia stata sottoposta a fermo all'interno delle zone di giurisdizione di uno Stato e sia stata scortata in un porto dello stesso Stato per essere sottoposta a inchiesta da parte delle competenti autorità, non può essere reclamato invocando il solo fatto che essa ha attraversato sotto scorta, se le circostanze lo hanno reso necessario, una parte della zona economica esclusiva o dell'alto mare.

8. Una nave che abbia ricevuto l'ordine di fermarsi o sia stata sottoposta al fermo fuori dal mare territoriale in circostanze che non giustificano l'esercizio del diritto di inseguimento, verrà indennizzata di ogni eventuale perdita o danno conseguente a tali misure.

Articolo 112

Diritto di posa di condotte e cavi sottomarini

1. Tutti gli Stati hanno il diritto di posare condotte e cavi sottomarini sul fondo dell'alto mare al di là della piattaforma continentale.

2. A tali condotte e cavi sottomarini si applica l'articolo 79, 5.

Articolo 113

Rottura o danneggiamento di condotte o cavi sottomarini

Ogni Stato adotta le leggi e i regolamenti atti a definire come reati perseguibili la rottura o il danneggiamento deliberato o imputabile a negligenza colposa, da parte di navi che battono la sua bandiera o di persone che ricadono sotto la sua giurisdizione, di condotte o cavi dell'alta tensione sottomarini, come pure di cavi telegrafici o telefonici nell'alto mare in modo che vengano interrotte o ostacolate le comunicazioni telegrafiche o telefoniche. Questa disposizione viene applicata anche nel caso di qualunque comportamento che appaia suscettibile di provocare tale rottura o danneggiamento, o che sia intenzionalmente diretto a provarli. Non viene tuttavia applicata nel caso di rotture o danni provo-

cati da persone che hanno agito al solo scopo legittimo di salvare se stessi o la propria nave, dopo aver adottato tutte le precauzioni necessarie ad evitare rotture o danneggiamento.

Articolo 114

Rottura o danneggiamento di una condotta o cavo sottomarino da parte del proprietario di un'altra condotta o cavo sottomarino

Ogni Stato adotta le leggi e i regolamenti atti a garantire che, qualora persone soggette alla sua giurisdizione che siano i proprietari di un cavo o di una condotta sottomarini situati nell'alto mare, nel posare o riparare quel cavo o quella condotta, provochino rotture o danni a un altro cavo o condotta, esse sopportino il costo delle riparazioni.

Articolo 115

Indennizzo per perdite subite nell'evitare il danneggiamento di condotte o cavi sottomarini

Ogni Stato adotta le leggi e i regolamenti atti a garantire che il proprietario di una nave, che possa dimostrare di aver subito la perdita di un'ancora, di una rete o di qualunque altra attrezzatura di pesca al fine di evitare danni a una condotta o cavo sottomarino, sia indennizzato dal proprietario di essi, a condizione che il proprietario della nave abbia adottato ogni ragionevole misura di precauzione.

Sezione 2 - Conservazione e gestione delle risorse biologiche dell'alto mare

Articolo 116

Diritto di pesca nell'alto mare

Tutti gli Stati hanno diritto che i soggetti aventi la loro nazionalità esercitino la pesca nell'alto mare, subordinatamente:

- a) ai loro obblighi convenzionali;*
- b) ai diritti e obblighi nonché, agli interessi degli Stati costieri previsti, tra l'altro, all'articolo 63, 2, e agli articoli da 64 a 67;*
- c) alle disposizioni della presente sezione.*

Articolo 117

Obblighi degli Stati nei confronti dei soggetti che ne hanno la nazionalità di adottare misure di conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare

Tutti gli Stati hanno l'obbligo di adottare misure nei confronti dei soggetti che ne hanno la nazionalità necessarie per assicurare la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare, o di collaborare a tal fine con altri Stati.

Articolo 118

Cooperazione degli Stati alla conservazione e gestione delle risorse biologiche

Gli Stati cooperano alla conservazione e alla gestione delle risorse biologiche dell'alto mare. Gli Stati i cui soggetti che ne hanno la nazionalità sfruttano le stesse risorse biologiche oppure risorse diverse nella stessa area, debbono negoziare fra loro al fine di adottare le misure necessarie alla conservazione di tali risorse. A tale scopo collaborano all'istituzione di organizzazioni regionali o subregionali per la pesca.

Articolo 119*Conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare*

1. Nel determinare le quote consentite di pesca e nell'adottare altre misure per la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare, gli Stati:

a) adottano misure, sulla base della più attendibile documentazione scientifica in loro possesso, per conservare o ristabilire il popolamento delle specie pescate a livelli che ne assicurino la resa massima alla luce dei pertinenti fattori economici e ambientali, ivi incluse le particolari esigenze degli Stati in via di sviluppo, tenendo anche conto dei metodi di pesca, dell'interdipendenza dei banchi e di ogni altro requisito minimo internazionale generalmente raccomandato a livello subregionale, regionale o mondiale.

b) prendono in considerazione gli effetti di tali misure sulle specie associate alle specie pescate o da esse dipendenti, al fine di conservarne o ristabilirne il popolamento a un livello tale che la loro riproduzione non rischi di essere compromessa.

2. La documentazione scientifica disponibile, le statistiche relative al pescato e all'attività di pesca, e gli altri dati concernenti la conservazione dei banchi di pesce debbono essere diffusi e scambiati con regolarità attraverso le competenti organizzazioni internazionali in ambito subregionale, regionale o mondiale, quando sia opportuno e con la partecipazione di tutti gli Stati interessati.

3. Gli Stati interessati vigilano che le misure di conservazione e la loro applicazione non comportino discriminazioni di diritto o di fatto nei confronti dei pescatori di un qualunque Stato.

Articolo 120*Mammiferi marini*

L'articolo 65 si applica anche alla conservazione e alla gestione dei mammiferi marini nell'alto mare.

PARTE VIII*Regime giuridico delle isole***Articolo 121***Regime giuridico delle isole*

1. Un'isola è una distesa naturale di terra circondata dalle acque, che rimane al di sopra del livello del mare ad alta marea.

2. Fatta eccezione per il disposto del numero 3, il mare territoriale, la zona contigua, la zona economica esclusiva e la piattaforma continentale di un'isola vengono determinate conformemente alle disposizioni della presente Convenzione relative ad altri territori terrestri.

3. Gli scogli che non si prestano all'insediamento umano n, hanno una vita economica autonoma non possono possedere n, la zona economica esclusiva n, la piattaforma continentale.

PARTE IX*Mari chiusi o semichiusi***Articolo 122***Definizione*

Ai fini della presente Convenzione si intende per mare chiuso o semichiuso un golfo, un bacino o un

mare circondato da due o più Stati e comunicante con un altro mare o con un oceano per mezzo di un passaggio stretto, o costituito, interamente o principalmente, dai mari territoriali e dalle zone economiche esclusive di due o più Stati costieri.

Articolo 123

Cooperazione tra Stati costieri di mari chiusi o semichiusi

Gli Stati costieri di un mare chiuso o semichiuso dovrebbero cooperare fra loro nell'esercizio dei diritti e nell'adempimento degli obblighi loro derivanti dalla presente Convenzione. A tal fine essi si impegnano, direttamente o per mezzo di una organizzazione regionale appropriata, a:

- a) coordinare la gestione, la conservazione, l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse biologiche del mare;*
- b) coordinare l'esercizio dei loro diritti e l'adempimento dei loro obblighi relativi alla protezione ed alla preservazione dell'ambiente marino;*
- c) coordinare le loro politiche di ricerca scientifica ed intraprendere, se del caso, dei programmi comuni di ricerca scientifica nella zona considerata;*
- d) invitare, se del caso, altri Stati o organizzazioni internazionali interessati a cooperare con loro all'applicazione delle disposizioni del presente articolo.*

PARTE X

Diritto di accesso al mare e dal mare degli Stati privi di litorale e libertà di transito

Articolo 124

Uso dei termini

1. Ai fini della presente Convenzione:

- a) per Stato privo di litorale si intende uno Stato che non ha coste marine;*
 - b) per Stato di transito si intende uno Stato, abbia esso o meno una costa marina, situato fra uno Stato privo di litorale ed il mare, attraverso il cui territorio deve passare il traffico in transito;*
 - c) per Traffico in transito si intende il transito di persone, bagagli, beni e mezzi di trasporto attraverso il territorio di uno o più Stati di transito, quando il passaggio attraverso tale territorio, con o senza trasbordo, immagazzinaggio, scarico parziale o cambio delle modalità di trasporto, costituisce soltanto una parte del viaggio completo che inizia o termina nell'ambito del territorio dello Stato privo di litorale;*
 - d) per mezzi di trasporto si intende:*
 - i) il materiale ferroviario rotabile, i mezzi per la navigazione in mare, nei laghi o nei fiumi ed i veicoli stradali;*
 - ii) nel caso in cui ci sia richiesto dalle condizioni locali, i portatori e gli animali da soma.*
- 2. Gli Stati privi di litorale e gli Stati di transito possono, con accordo fra loro, includere nell'ambito dei mezzi di trasporto gli oleodotti, i gasdotti ed altri sistemi di trasporto diversi da quelli indicati nel numero 1.*

Articolo 125

Diritto di accesso al mare e dal mare e libertà di transito

1. Gli Stati privi di litorale hanno il diritto di accesso al mare e dal mare per esercitare i diritti riconosciuti nella presente Convenzione, inclusi quelli relativi alla libertà dell'alto mare ed al patrimonio

comune dell'umanità. A tal fine, gli Stati privi di litorale godono del diritto di transito attraverso il territorio degli Stati di transito mediante ogni mezzo di trasporto.

2. Le condizioni e modalità per l'esercizio della libertà di transito sono concordate fra gli Stati privi di litorale e gli Stati di transito interessati, mediante accordi bilaterali, subregionali o regionali.

3. Gli Stati di transito, nell'esercizio della loro piena sovranità sul loro territorio, hanno il diritto di adottare ogni misura necessaria ad assicurare che i diritti e le agevolazioni disciplinati nella presente Parte a favore degli Stati privi di litorale non siano tali da compromettere i loro legittimi interessi.

Articolo 126

Inapplicabilità della clausola della nazione più favorita

Alle disposizioni della presente Convenzione, così come agli accordi speciali riguardanti l'esercizio del diritto di accesso al mare e dal mare, che stabiliscono diritti ed agevolazioni, in funzione della particolare posizione geografica degli Stati privi di litorale, non si applica la clausola della nazione più favorita.

Articolo 127

Diritti doganali, tasse ed altre spese

1. Il traffico in transito non è soggetto ad alcun diritto doganale, tassa od altre spese, ad eccezione di quelli imposti per servizi specifici resi in relazione a tale traffico.

2. I mezzi di trasporto in transito e le altre strutture messe a disposizione degli Stati privi di litorale e da essi utilizzate non sono soggette a tasse o spese maggiori di quelle imposte per l'utilizzazione dei mezzi di trasporto degli Stati di transito.

Articolo 128

Zone franche ed altre strutture doganali

Al fine di facilitare il traffico in transito, possono essere previste delle zone franche o delle altre strutture doganali nei porti di entrata e di uscita negli Stati di transito, mediante accordi fra questi Stati e gli Stati privi di litorale.

Articolo 129

Collaborazione nella costruzione e nel miglioramento dei mezzi di trasporto

Quando negli Stati di transito non vi sono mezzi di trasporto tali da dare attuazione alla libertà di transito, o quando i mezzi esistenti, incluse le attrezzature e le installazioni portuali, sono inadeguati sotto un qualsiasi aspetto, gli Stati di transito e gli Stati privi di litorale interessati possono cooperare per la loro costruzione o miglioramento.

Articolo 130

Misure per evitare od eliminare ritardi o altre difficoltà di carattere tecnico nel traffico in transito

1. Gli Stati di transito adottano tutte le misure appropriate per evitare ritardi o altre difficoltà di carattere tecnico per il traffico in transito.

2. Qualora si verificassero tali ritardi o difficoltà, le autorità competenti degli Stati di transito e degli Stati privi di litorale interessati coopereranno per la loro tempestiva eliminazione.

Articolo 131*Uguaglianza di trattamento nei porti marittimi*

Le navi battenti la bandiera di Stati privi di litorale godono nei porti marittimi di un trattamento uguale a quello accordato alle altre navi straniere.

Articolo 132*Concessione di più ampie agevolazioni di transito*

La presente Convenzione non comporta in alcun caso l'eliminazione delle facilitazioni di transito che sono più ampie di quelle dalla stessa previste e che sono state concordate fra gli Stati contraenti della presente Convenzione o sono state concesse da uno Stato contraente. La presente Convenzione non preclude inoltre la concessione di più ampie agevolazioni di transito per il futuro.

PARTE IX*L'Area**Sezione 1 - Disposizioni generali***Articolo 133***Uso dei termini*

Ai fini della presente Parte:

- a) per risorse si intendono tutte le risorse minerali solide, liquide o gassose in siti che si trovano nell'Area sui fondi marini o nel loro sottosuolo, compresi i noduli polimetallici;*
- b) le risorse, una volta estratte dall'Area, sono denominate minerali.*

Articolo 134*Ambito di applicazione della presente Parte*

- 1. La presente Parte si applica all'Area.*
- 2. Le attività condotte nell'Area sono regolate dalle disposizioni della presente Parte.*
- 3. Il deposito delle carte o degli elenchi di coordinate geografiche che indicano i limiti di cui all'articolo 1, 1, 1, così come la pubblicità da dare loro sono regolati dalla Parte VI.*
- 4. Nessuna disposizione del presente articolo incide sulla determinazione del limite esterno della piattaforma continentale conformemente alla Parte VI o sulla validità degli accordi relativi alla delimitazione tra Stati le cui coste siano opposte od adiacenti.*

Articolo 135*Regime giuridico delle acque e dello spazio aereo sovrastanti*

Nè la presente Parte nè i diritti accordati od esercitati in virtù di essa incidono sul regime giuridico delle acque sovrastanti l'Area o sul regime dello spazio aereo situato sopra quelle acque.

Sezione 2 - Principi riguardanti l'Area

Articolo 136*Patrimonio comune dell'umanità*

L'Area e le sue risorse sono patrimonio comune dell'umanità.

Articolo 137*Regime giuridico dell'Area e delle sue risorse*

1. Nessuno Stato può rivendicare od esercitare la sovranità o dei diritti sovrani su una qualsiasi parte dell'Area o sulle sue risorse; nessuno Stato o persona fisica o giuridica può appropriarsi di una qualsiasi parte dell'Area o delle sue risorse. Non può essere riconosciuta alcuna rivendicazione od esercizio di sovranità o di diritti sovrani, né, alcun atto di appropriazione.
2. Tutti i diritti sulle risorse dell'Area sono conferiti a tutta l'umanità, per conto della quale agisce l'Autorità. Queste risorse sono inalienabili. I minerali estratti dall'Area, comunque, possono essere alienati soltanto conformemente alla presente Parte ed alle norme, ai regolamenti ed alle procedure emanati dall'Autorità.
3. Nessuno Stato o persona fisica o giuridica può rivendicare, acquisire od esercitare diritti sui minerali estratti dall'Area se non conformemente alla presente Parte. Diversamente non può essere riconosciuta alcuna rivendicazione, acquisizione o esercizio di tali diritti.

Articolo 138*Condotta generale degli Stati con riferimento all'Area*

La condotta generale degli Stati, con riferimento all'Area, deve essere conforme alle disposizioni della presente Parte, ai principi enunciati nella Carta delle Nazioni Unite ed alle altre norme del diritto internazionale nell'interesse di mantenere la pace e la sicurezza di promuovere la cooperazione internazionale e la mutua comprensione.

Articolo 139*Obbligo di assicurare il rispetto e responsabilità per danni*

1. Gli Stati contraenti hanno l'obbligo di assicurare che le attività nell'Area siano condotte conformemente alla presente Parte, sia se tali attività sono condotte dagli Stati contraenti, o da imprese statali o da persone fisiche o giuridiche che posseggono la nazionalità degli Stati contraenti, o sono effettivamente controllate da questi o da soggetti aventi la loro nazionalità. Lo stesso obbligo incombe sulle organizzazioni internazionali per le attività condotte da tali organizzazioni nell'Area.
2. Senza pregiudizio per le norme del diritto internazionale e per l'articolo 22 dell'Allegato III, il danno causato dall'inadempimento di uno Stato contraente o di una organizzazione internazionale rispetto agli obblighi di cui alla presente Parte determina la responsabilità; gli Stati contraenti o le organizzazioni internazionali che agiscono insieme sono responsabili solidalmente. Uno Stato contraente non è comunque responsabile dei danni derivanti da un qualsiasi inadempimento nell'attuazione della presente Parte ad opera di una persona da esso patrocinata ai sensi dell'articolo 153, 2, b), se lo Stato contraente ha adottato tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare l'effettivo rispetto ai sensi dell'articolo 153, 4, e dall'articolo 4, 4, dell'Allegato III.
3. Gli Stati contraenti che sono membri di organizzazioni internazionali adottano misure appropriate per assicurare l'applicazione del presente articolo con riferimento a tali organizzazioni.

Articolo 140*Beneficio dell'umanità*

1. *Le attività nell'Area, come specificamente previsto dalla presente Parte, sono condotte a beneficio di tutta l'umanità, indipendentemente dalla situazione geografica degli Stati, siano essi dotati o privi di litorale, tenuto conto particolarmente degli interessi e delle necessità degli Stati in via di sviluppo e dei popoli che non hanno conseguito la piena indipendenza od un altro regime di autogoverno riconosciuto dalle Nazioni Unite conformemente alla risoluzione 1514 (XV) ed alle altre pertinenti risoluzioni dell'Assemblea generale.*
2. *L'Autorità assicura l'equa ripartizione dei vantaggi finanziari e degli altri vantaggi economici derivanti dalle attività nell'Area, mediante ogni meccanismo appropriato, su una base non discriminatoria, conformemente all'articolo 160, 2, f) i).*

Articolo 141*Utilizzazione dell'Area esclusivamente a scopi pacifici*

L'Area è aperta all'utilizzazione esclusivamente a scopi pacifici da parte di tutti gli Stati, sia che si tratti di Stati dotati o privi di litorale, senza discriminazioni e senza pregiudizio delle altre disposizioni della presente Parte.

Articolo 142*Diritti e interessi legittimi degli Stati costieri*

1. *Nel caso di giacimenti di risorse dell'Area che si estendono al di là dei limiti della giurisdizione nazionale, le attività nell'Area sono condotte tenendo in debito conto i diritti e gli interessi legittimi dello Stato costiero al di là della cui giurisdizione si estendono detti giacimenti.*
2. *Si stabiliscono delle consultazioni con lo Stato interessato, incluso un sistema di comunicazioni preventive, al fine di evitare la lesione di tali diritti ed interessi. Nel caso in cui alcune attività nell'Area possano comportare lo sfruttamento di risorse giacenti entro i limiti della giurisdizione nazionale, è richiesto il consenso preventivo dello Stato costiero interessato.*
3. *N, questa Parte n, i diritti accordati o esercitati in virtù di essa pregiudicano i diritti degli Stati costieri di adottare le misure, compatibili con le disposizioni pertinenti contenute nella Parte XII, che si rendano necessarie per prevenire, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente alle loro coste, o ad interessi connessi, imputabili ad inquinamento o a minaccia di inquinamento, o ad altri fatti rischiosi conseguenti o causati da attività nell'Area.*

Articolo 143*Ricerca scientifica marina*

1. *La ricerca scientifica marina nell'Area è condotta per scopi esclusivamente pacifici e nell'interesse dell'intero genere umano, conformemente alla Parte XIII.*
2. *L'Autorità può effettuare attività di ricerca scientifica marina concernenti l'Area e le risorse in essa esistenti e può stipulare contratti a tale scopo. L'Autorità promuove e favorisce lo svolgimento di ricerche scientifiche marine nell'Area e coordina e diffonde i risultati di tali ricerche ed analisi quando disponibili.*
3. *Gli Stati contraenti possono effettuare ricerche scientifiche marine nell'Area. Essi favoriscono la cooperazione internazionale in materia di ricerca scientifica marina nell'Area:*

- a) attraverso la partecipazione a programmi internazionali ed incoraggiando la cooperazione in materia di ricerche scientifiche marine effettuate dal personale di differenti paesi e da quello dell'Autorità;*
- b) assicurando che, per tramite dell'Autorità o di altre organizzazioni internazionali, vengano elaborati programmi appropriati a beneficio degli Stati in via di sviluppo e degli Stati tecnologicamente meno avanzati, allo scopo di:*
- i) rinforzare il loro potenziale di ricerca;*
 - ii) formare il loro personale e quello dell'Autorità alle tecniche ed alle applicazioni della ricerca;*
 - iii) favorire l'impiego del loro personale qualificato per le ricerche condotte nell'Area;*
- c) diffondendo efficacemente i risultati delle ricerche e delle analisi, quando disponibili, attraverso l'Autorità o altri canali internazionali, quando necessario.*

Articolo 144

Trasferimento di tecnologia

- 1. Conformemente alla presente Convenzione l'Autorità adotta misure dirette a:*
- a) acquisire la tecnologia e le conoscenze scientifiche relative alle attività condotte nella Area;*
 - b) favorire e promuovere il trasferimento agli Stati in via di sviluppo di tale tecnologia e conoscenza scientifica affinché, tutti gli Stati contraenti possano trarne beneficio.*
- 2. A questo scopo, l'Autorità e gli Stati contraenti cooperano per promuovere il trasferimento della tecnologia e delle conoscenze scientifiche alle attività condotte nell'Area, in modo che l'Impresa e tutti gli Stati contraenti possano trarne beneficio. In particolare, essi adottano e promuovono:*
- a) programmi per il trasferimento all'Impresa e agli Stati in via di sviluppo della tecnologia relativa alle attività condotte nell'Area, prevedendo, tra l'altro, per l'Impresa e gli Stati in via di sviluppo delle agevolazioni per l'acquisto della tecnologia specifica, secondo modalità e a condizioni eque e ragionevoli;*
 - b) misure dirette ad assicurare l'avanzamento della tecnologia dell'Impresa e della tecnologia nazionale degli Stati in via di sviluppo, in particolare fornendo al personale dell'Impresa e degli Stati in via di sviluppo l'opportunità di ricevere una formazione sulla scienza e tecnologia marine e di partecipare pienamente alle attività dell'Area.*

Articolo 145

Protezione dell'ambiente marino

- Per quanto concerne le attività condotte nell'Area, devono essere adottate, conformemente alla presente Convenzione, le misure necessarie ad assicurare, efficacemente la protezione dell'ambiente marino dagli effetti nocivi che potrebbero derivare da dette attività. A tale scopo l'Autorità adotta norme, regolamenti e procedure appropriate tendenti, tra l'altro a:*
- a) prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento e gli altri rischi cui è sottoposto l'ambiente marino, ivi compreso il litorale, nonché, ogni interferenza nell'equilibrio ecologico dell'ambiente marino, dedicando una particolare attenzione alla esigenza di proteggere tale ambiente dagli effetti nocivi derivanti da attività quali la trivellazione, il dragaggio, lo scavo, l'eliminazione dei rifiuti, la costruzione, l'attivazione o la manutenzione di installazioni, di oleodotti e di altre strutture collegate a dette attività;*
 - b) proteggere e conservare le risorse naturali dell'Area e prevenire i danni alla flora e alla fauna dell'ambiente marino.*

Articolo 146*Protezione della vita umana*

Per quanto concerne le attività condotte nell'Area, devono essere adottate le misure necessarie per assicurare efficacemente la protezione della vita umana. A tale scopo l'Autorità adotta norme, regolamenti e procedure appropriati per integrare diritto internazionale esistente come codificato nei trattati nella specifica materia.

Articolo 147*Compatibilità delle attività condotte nell'Area e delle altre attività esercitate nell'Ambiente marino*

1. Le attività nell'Area sono condotte tenendo ragionevolmente conto delle altre attività esercitate nell'ambiente marino.

2. Le seguenti condizioni si applicano alle installazioni utilizzate per svolgere attività nell'Area:

a) tali installazioni non devono essere montate, poste in opera e rimosse se non conformemente alla presente Parte e secondo le norme, i regolamenti e le procedure emanate dall'Autorità. Vanno opportunamente resi noti il montaggio, la posa in opera e la rimozione delle installazioni e deve essere assicurata l'esistenza di sistemi permanenti per segnalarne la presenza;

b) tali installazioni non possono essere poste in opera l dove potrebbero intralciare vie di traffico riconosciute, essenziali per la navigazione internazionale o in zone in cui viene praticata una attività intensiva di pesca;

c) tali installazioni devono essere circondate da zone di sicurezza convenientemente segnalate per garantire la sicurezza delle installazioni stesse e della navigazione. La configurazione e la localizzazione di dette zone di sicurezza _ determinata in maniera tale da creare una fascia che impedisce il lecito accesso delle navi in particolari aree marine o la navigazione su rotte internazionali;

d) tali installazioni devono essere utilizzate esclusivamente a scopi pacifici;

e) tali installazioni non hanno lo status di isole. Esse non possiedono un mare territoriale proprio e la loro presenza non incide sulla delimitazione del mare territoriale, della zona economica esclusiva o della piattaforma continentale.

3. Le altre attività esercitate nell'ambiente marino sono condotte tenendo ragionevolmente conto delle attività svolte nell'Area.

Articolo 148*Partecipazione degli Stati in via di sviluppo alle attività condotte nell'Area*

L'effettiva partecipazione degli Stati in via di sviluppo alle attività condotte nell'Area è favorita, come prevede espressamente la presente Parte, tenendo nel dovuto conto gli interessi e le necessità specifiche di detti Stati, e in particolare i bisogni peculiari di quelli tra loro che sono senza litorale o geograficamente svantaggiati, e devono superare gli ostacoli che derivano dalla loro posizione sfavorevole, ivi compresa la condizione di trovarsi lontani dall'Area e la difficoltà di accesso e rientro da essa.

Articolo 149*Reperti archeologici e storici*

Tutti i reperti di natura archeologica e storica rinvenuti nell'Area vanno conservati o ceduti nell'interesse di tutta l'Umanità, tenendo in particolare conto i diritti preferenziali dello Stato o della regione d'origine, o dello Stato cui per origini culturali si riferiscono, o dello Stato di origine storica e ar-

cheologica.

(omissis)

PARTE XII

Protezione e preservazione dell'ambiente marino

Sezione 1 - Disposizioni generali

Articolo 192

Obbligo generale

Gli Stati hanno l'obbligo di proteggere e preservare l'ambiente marino.

Articolo 193

Diritto sovrano degli Stati di sfruttare le proprie risorse naturali

Gli Stati hanno il diritto sovrano di sfruttare le proprie risorse naturali secondo le proprie politiche in ambito ambientale e nel rispetto del proprio obbligo di proteggere e preservare l'ambiente marino.

Articolo 194

Misure atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino

- 1. Gli Stati adottano, singolarmente o congiuntamente secondo i casi, tutte le misure conformi alla presente Convenzione atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, quale che ne sia la fonte, usando a tal fine gli strumenti più idonei in loro possesso secondo le loro capacità, e si adoperano per armonizzare le rispettive politiche in questo ambito.*
- 2. Gli Stati adottano tutte le necessarie misure affinché le attività condotte sotto la loro giurisdizione e sotto il loro controllo siano condotte in modo tale da non provocare danni di inquinamento ad altri Stati e al loro ambiente, e l'inquinamento eventualmente causato da incidenti o da attività svolte sotto la loro giurisdizione e controllo non si propaghi al di là delle zone dove essi esercitano diritti sovrani conformemente alla presente Convenzione.*
- 3. Le misure adottate conformemente alla presente Parte debbono prevedere tutte le possibili fonti di inquinamento dell'ambiente marino. In particolare debbono includere, tra l'altro, provvedimenti atti a limitare al massimo:*
 - a) il versamento di sostanze tossiche, dannose o nocive e in particolare quelle non degradabili provenienti da fonti terrestri o dall'atmosfera, o da immissione;*
 - b) l'inquinamento da parte di navi, con particolare riferimento ai provvedimenti intesi a prevenire incidenti, e a fronteggiare le emergenze, garantendo la sicurezza delle operazioni in mare, prevenendo scarichi intenzionali o accidentali, e regolamentando la progettazione, la costruzione, l'armamento, le operazioni e la condotta delle navi;*
 - c) l'inquinamento prodotto da installazioni e macchinari utilizzati per l'esplorazione o lo sfruttamento delle risorse naturali del fondo marino e del sottosuolo, con particolare riferimento ai provvedimenti intesi a prevenire incidenti e a fronteggiare le emergenze, garantendo la sicurezza delle operazioni in mare, e regolamentando la progettazione, la costruzione, l'armamento, le operazioni e la conduzione di tali installazioni e macchinari;*

d) l'inquinamento prodotto da altre installazioni o apparecchiature che operano nell'ambiente marino, con particolare riferimento ai provvedimenti intesi a prevenire incidenti e a fronteggiare le emergenze garantendo la sicurezza delle operazioni in mare e regolamentando la progettazione, la costruzione, l'armamento, le operazioni e la condotta di tali installazioni o apparecchiature.

4. Nell'adottare misure atte a prevenire, ridurre o tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati si astengono da ogni interferenza ingiustificata nelle attività condotte dagli altri Stati nell'esercizio dei loro diritti e nell'assolvimento dei loro obblighi conformemente alla presente Convenzione.

5. Le misure adottate conformemente alla presente Parte includono quelle necessarie a proteggere e preservare ecosistemi rari o delicati, come pure l'habitat di specie in diminuzione, in pericolo o in via di estinzione e altre forme di vita marina.

Articolo 195

Obbligo di non trasferire il danno o il rischio, o di non trasformare un tipo di inquinamento con un altro

Nell'adottare misure per prevenire ridurre, e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati debbono agire in modo da non trasferire, direttamente o indirettamente, danni o rischi da un'area ad un'altra, e da non trasformare un tipo di inquinamento in un altro.

Articolo 196

Impiego di tecnologie oppure introduzione di specie importate o nuove

1. Gli Stati adottano ogni misura atta a prevenire, ridurre o tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino che deriva dall'impiego di tecnologie poste sotto la loro giurisdizione o controllo, oppure dall'introduzione intenzionale o accidentale di specie, importate o nuove, in una parte particolare dell'ambiente marino, che possa ad esso provocare modifiche importanti o dannose.

2. Il presente articolo non modifica l'applicazione della presente Convenzione relativamente alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento dell'ambiente marino.

Sezione 2 Cooperazione globale e regionale

Articolo 197

Cooperazione a livello mondiale o regionale

Gli Stati cooperano a livello mondiale e regionale, come è più opportuno, direttamente o attraverso le competenti organizzazioni internazionali, per elaborare regole, norme, pratiche e procedure raccomandate e coerenti con la presente Convenzione, intese a proteggere e preservare l'ambiente marino, tenendo conto delle caratteristiche peculiari della regione.

Articolo 198

Notifica di danni imminenti o in atto

Lo Stato che viene a conoscenza di circostanze indicative di un pericolo d'inquinamento dell'ambiente marino imminente o in atto, avverte immediatamente gli Stati che ritiene esposti a tale pericolo, come pure le competenti organizzazioni internazionali.

Articolo 199*Piani di intervento urgente contro l'inquinamento*

Nei casi di cui all'articolo 198, gli Stati situati nell'area esposta cooperano secondo le proprie capacità con le competenti organizzazioni internazionali nella maniera più ampia possibile, per eliminare gli effetti dell'inquinamento e prevenire e ridurre al minimo i danni. A questo fine gli Stati sviluppano e promuovono congiuntamente piani di intervento per affrontare adeguatamente gli incidenti di inquinamento nell'ambiente marino.

Articolo 200*Studi, programmi di ricerca e scambi di dati e informazioni*

Gli Stati cooperano, direttamente o tramite le competenti organizzazioni internazionali, al fine di promuovere studi, intraprendere programmi di ricerca scientifica e incoraggiare lo scambio di informazioni e dati sull'inquinamento dell'ambiente marino. Fanno il possibile per partecipare attivamente a programmi regionali e mondiali volti all'acquisizione delle conoscenze necessarie per determinare la natura e l'estensione dell'inquinamento, chi vi è esposto, i movimenti di esso, i rischi che comporta e i rimedi possibili.

Articolo 201*Criteri scientifici per elaborare la normativa pertinente*

Alla luce delle informazioni e dei dati ricevuti conformemente all'articolo 200, gli Stati cooperano, direttamente o attraverso le competenti organizzazioni internazionali, per definire criteri scientifici idonei alla formulazione ed elaborazione di regole, norme, procedure e pratiche raccomandate per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino.

*Sezione 3 - Assistenza tecnica***Articolo 202***Assistenza tecnica e scientifica agli Stati in via di sviluppo*

Gli Stati, agendo direttamente o attraverso le competenti organizzazioni internazionali:

a) promuovono programmi di assistenza scientifica, formativa, tecnica o di altro genere, agli Stati in via di sviluppo, intesi a proteggere e preservare l'ambiente marino e a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino. Tale assistenza, tra l'altro, consiste nel:

- i) formare il loro personale scientifico e tecnico;*
 - ii) favorire la loro partecipazione ai pertinenti programmi internazionali;*
 - iii) fornire loro la strumentazione e le attrezzature necessarie;*
 - iv) potenziare la loro capacità di produrre autonomamente tale strumentazione;*
 - v) offrire servizi di consulenza e sviluppare i mezzi per la ricerca, il monitoraggio, l'istruzione e programmi di altro genere;*
- b) forniscono, in particolare agli Stati in via di sviluppo, l'assistenza necessaria a contenere al minimo gli effetti degli incidenti più gravi, che possono determinare un serio inquinamento dell'ambiente marino;*

c) forniscono, in particolare agli Stati in via di sviluppo, l'assistenza necessaria per predisporre gli accertamenti ambientali.

Articolo 203

Trattamento preferenziale a favore degli Stati in via di sviluppo

Al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino o contenerne al minimo gli effetti, le organizzazioni internazionali accordano un trattamento preferenziale agli Stati in via di sviluppo, relativamente a:

- a) concessione di finanziamenti e di assistenza tecnica appropriati;*
- b) utilizzazione dei loro servizi specialistici.*

Sezione 4 - Monitoraggio e accertamenti ambientali

Articolo 204

Monitoraggio dei rischi o degli effetti dell'inquinamento

- 1. Gli Stati si impegnano, per quanto è possibile e nel rispetto dei diritti degli altri Stati, direttamente o attraverso le competenti organizzazioni internazionali, a osservare, misurare, valutare e analizzare, mediante metodi scientifici riconosciuti, i rischi o gli effetti dell'inquinamento dell'ambiente marino.*
- 2. In particolare, gli Stati vegliano sugli effetti di qualunque attività da essi autorizzata o intrapresa, al fine di valutare se tali attività rischiano di inquinare l'ambiente marino.*

Articolo 205

Pubblicazione di rapporti

Gli Stati pubblicano rapporti dei risultati ottenuti, conformemente all'articolo 204, oppure li inviano periodicamente alle competenti organizzazioni internazionali, che li dovrebbero rendere disponibili a tutti gli Stati.

Quando gli Stati hanno motivi fondati per temere che attività programmate nell'ambito della loro giurisdizione o sotto il loro

controllo possano provocare inquinamento grave o cambiamenti significativi e nocivi nell'ambiente marino, essi debbono valutare, per quanto possibile, gli effetti potenziali di tali attività sull'ambiente marino, e comunicare i rapporti dei risultati di tali accertamenti, come indicato all'articolo 205.

Sezione 5 - Norme internazionali e legislazione nazionale per la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento dell'ambiente marino

Articolo 207

Inquinamento da fonti terrestri

- 1. Gli Stati adottano leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino d'origine terrestre, ivi inclusi fiumi, estuari, condutture e installazioni di scarico, tenendo conto delle regole, delle norme, delle procedure e delle pratiche raccomandate, concordate in ambito internazionale.*

2. Gli Stati adottano ogni altra misura necessaria a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale inquinamento.

3. Gli Stati si impegnano ad armonizzare le rispettive politiche a tale riguardo, nell'ambito regionale pertinente.

4. Gli Stati si impegnano, soprattutto agendo attraverso le competenti organizzazioni internazionali, conferenze diplomatiche, a concordare, a livello mondiale e regionale, regole, norme, procedure e pratiche raccomandate per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino scaturito da fonti terrestri, tenendo in debito conto le peculiari caratteristiche regionali, le potenzialità economiche degli Stati in via di sviluppo e le loro esigenze di sviluppo economico.

Tali regole, norme, procedure e pratiche raccomandate saranno oggetto di periodica revisione, secondo necessità.

5. Le leggi, regolamenti, misure, regole, norme, procedure e pratiche raccomandate, di cui ai numeri 1, 2 e 4, includono quelle atte a contenere al minimo, per quanto è possibile, l'immissione nell'ambiente marino di sostanze tossiche, dannose o nocive, e in particolare di quelle non degradabili.

Articolo 208

Inquinamento provocato da attività relative al fondo marino soggette alla giurisdizione nazionale

1. Gli Stati costieri adottano leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino provocato direttamente o indirettamente da attività relative al fondo marino soggette alla loro giurisdizione, o da isole artificiali, installazioni e strutture sotto la loro giurisdizione in virtù degli articoli 60 e 80.

2. Gli Stati adottano ogni altra misura che si renda necessaria al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale inquinamento.

3. Tali leggi, regolamenti e misure non debbono essere meno efficaci di regole, norme, procedure e pratiche raccomandate a livello internazionale.

4. Gli Stati si impegnano ad armonizzare le rispettive politiche in questo senso, agli opportuni livelli regionali.

5. Gli Stati, operando in particolare attraverso le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche, stabiliscono a livello mondiale e regionale regole, norme, procedure e pratiche raccomandate, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino di cui al numero 1. Tali regole, norme, procedure e pratiche raccomandate sono oggetto di periodica revisione, se necessario.

Articolo 209

Inquinamento da attività condotte nell'Area

1. Vengono stabilite norme, regolamenti e procedure internazionali, conformemente alla Parte XI, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivato da attività condotte nell'Area. Tali norme, regolamenti e procedure sono oggetto di revisione periodica, se necessario.

2. Alle condizioni delle disposizioni della presente sezione, gli Stati adottano leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivato da attività condotte nell'Area da navi, installazioni, strutture e altri dispositivi che battono la loro bandiera o sono immatricolati nei loro registri o operano sotto la loro autorità. Tali leggi e regolamenti non debbono essere meno efficaci delle norme, regolamenti e procedure di cui al numero 1.

Articolo 210*Inquinamento da immissione*

1. Gli Stati adottano leggi e regolamenti per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivante da immissione.
2. Gli Stati adottano qualsiasi altra misura necessaria a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale inquinamento.
3. Tali leggi, regolamenti e misure assicurano che l'immissione non sia effettuata senza l'autorizzazione delle competenti autorità statali.
4. Gli Stati, operando di preferenza attraverso le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche, si adoperano per stabilire, a livello mondiale e regionale, regole, norme, procedure e pratiche raccomandate, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento da immissione. Tali regole, norme, procedure e pratiche raccomandate sono oggetto di revisione periodica, se necessario.
5. Non è possibile effettuare alcuna immissione all'interno del mare territoriale e della zona economica esclusiva o sulla piattaforma continentale senza la preventiva esplicita autorizzazione dello Stato costiero, che ha il diritto di consentire, disciplinare e controllare l'immissione dopo aver debitamente esaminato la questione con gli Stati che, in ragione della propria posizione geografica, possono riceverne ripercussioni negative.
6. Le leggi, regolamenti e misure adottate in ambito nazionale per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale tipo di inquinamento, debbono avere efficacia non inferiore rispetto alla normativa a carattere mondiale.

Articolo 211*Inquinamento provocato da navi*

1. Gli Stati, agendo tramite le competenti organizzazioni internazionali o una conferenza diplomatica generale, stabiliscono regole e norme internazionali atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da navi, e favoriscono l'adozione, attraverso gli stessi canali e ogni qual volta sia opportuno, di sistemi di canalizzazione del traffico intesi a ridurre al minimo il rischio di incidenti che possano provocare l'inquinamento dell'ambiente marino, incluse le coste, e danni conseguenti agli interessi connessi degli Stati costieri. Tali regole e norme sono ugualmente riesaminate nel tempo, secondo necessità.
2. Gli Stati adottano leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da navi che battono la loro bandiera o da essi immatricolate. Tali leggi e regolamenti debbono avere efficacia non inferiore rispetto alle regole e norme internazionali generalmente accettate, emanate attraverso la competente organizzazione internazionale o conferenza diplomatica generale.
3. Gli Stati che, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, impongono alle navi straniere disposizioni particolari per l'entrata nei loro porti o acque interne, o per l'utilizzo delle loro installazioni per l'ormeggio al largo della costa, debbono dare ad esse la debita diffusione e comunicarle alla competente organizzazione internazionale. Ogni qualvolta tali condizioni sono emanate in forma identica da due o più Stati costieri al fine di uniformare le rispettive politiche, la comunicazione deve precisare quali sono gli Stati che partecipano a tali accordi di collaborazione. Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera o è immatricolata nel suo registro, durante la navigazione nel mare territoriale di uno Stato che

partecipa a tali accordi di collaborazione, fornisca, a richiesta dello Stato in questione, informazioni circa la propria eventuale destinazione verso uno Stato della stessa regione che partecipa a tali accordi di collaborazione e, in caso affermativo, comunichi se la nave risponde alle condizioni d'entrata nei porti di quello Stato. Questo articolo non pregiudica l'esercizio continuato del diritto di passaggio inoffensivo, l'applicazione dell'articolo 25, 2.

4. Gli Stati costieri, nell'esercizio della propria sovranità, nel proprio mare territoriale, possono adottare leggi e regolamenti per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino da parte di navi straniere, incluse le navi che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo. Tali leggi e regolamenti non debbono ostacolare il passaggio inoffensivo delle navi straniere, ai sensi della Parte II, sezione 3.

5. Gli Stati costieri, ai fini dell'applicazione prevista nella sezione 6, possono adottare nella propria zona economica esclusiva leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, che si conformino e diano applicazione alle regole e norme internazionali generalmente accettate, stabilite attraverso la competente organizzazione internazionale o conferenza diplomatica generale.

6. (a) Quando le norme e regole internazionali di cui al numero 1 non consentono di far fronte in modo adeguato a circostanze particolari e uno Stato costiero ha fondati motivi per ritenere che in un'area particolare e chiaramente definita della propria zona economica esclusiva si richieda l'adozione di particolari misure ingiuntive al fine di prevenire l'inquinamento provocato da navi, rese necessarie da evidenti ragioni tecniche correlate alle caratteristiche ecologiche e oceanografiche della zona come pure alla sua utilizzazione, alla protezione delle sue risorse e al carattere peculiare del traffico locale, lo Stato costiero pur dopo le opportune consultazioni con gli altri Stati interessati attraverso la competente organizzazione internazionale, inviare a quest'ultima una comunicazione relativa a quell'area fornendo documentazione illustrativa e prove scientifiche e tecniche a sostegno della necessità di strutture di ricezione. Entro 12 mesi dalla ricezione della comunicazione, l'organizzazione decide se le caratteristiche dell'area corrispondono alle condizioni su descritte. In caso affermativo lo Stato costiero può adottare in quell'area leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, attuando le regole, pratiche di navigazione e norme internazionali rese applicabili tramite l'organizzazione per le aree speciali. Tali leggi e regolamenti non sono applicabili alle navi straniere prima di 15 mesi dalla data della comunicazione all'organizzazione.

(b) Lo Stato costiero pubblica i limiti di tali aree particolari e chiaramente definite.

(c) Nell'inviare la comunicazione di cui sopra, lo Stato costiero contemporaneamente informa l'organizzazione competente della propria intenzione di emanare ulteriori leggi e regolamenti per tale area, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi. Tali ulteriori leggi e regolamenti possono riguardare gli scarichi o le pratiche di navigazione ma non obbligano le navi straniere a osservare norme di progettazione, costruzione e armamento diverse da quelle internazionali generalmente accettate; ed entrano in vigore, per le navi straniere, 15 mesi dopo la data di comunicazione all'organizzazione, a condizione che quest'ultima le approvi entro 12 mesi da tale data.

7. Le regole e norme internazionali previste dal presente articolo dovrebbero includere, tra l'altro, l'obbligo di notifica tempestiva agli Stati costieri la cui costa e relativi interessi possano essere compromessi da qualsiasi tipo di incidente in mare che provochi o possa provocare scarichi in mare.

Articolo 212

Inquinamento di origine atmosferica o trasatmosferica

1. Gli Stati, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino di origine atmosferica o trasatmosferica, adottano leggi e regolamenti applicabili allo spazio aereo sotto la loro

sovranità e alle navi che battono la loro bandiera o alle navi e aeromobili immatricolati nei loro registri, tenuto conto delle regole, norme e procedure raccomandate in ambito internazionale, e della sicurezza della navigazione aerea.

2. Gli Stati adottano, se necessario, altre misure per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale tipo di inquinamento.

3. Gli Stati, operando particolarmente attraverso le organizzazioni internazionali competenti o una conferenza diplomatica, si impegnano per adottare a livello mondiale e regionale regole, norme, procedure e pratiche raccomandate al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tale tipo di inquinamento.

Sezione 6 - Applicazione

Articolo 213

Applicazione della normativa relativa all'inquinamento di origine terrestre

Gli Stati assicurano l'applicazione delle proprie leggi e regolamenti adottati conformemente all'articolo 207, e adottano leggi, regolamenti e altre misure necessarie al fine di dare attuazione alle pertinenti regole e norme internazionali stabilite tramite le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche, per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino di origine terrestre.

Articolo 214

Applicazione della normativa relativa all'inquinamento derivato da attività connesse con il fondo del mare

Gli Stati assicurano l'applicazione delle proprie leggi e regolamenti adottati conformemente all'articolo 208, ed emanano leggi, regolamenti e altre misure necessarie a dare attuazione alle pertinenti regole e norme internazionali stabilite tramite le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivato direttamente o indirettamente da attività con il fondo del mare posto sotto la loro giurisdizione, o da isole artificiali, installazioni e strutture poste sotto la loro giurisdizione, ai sensi degli articoli 60 e 80.

Articolo 215

Applicazione della normativa internazionale relativa all'inquinamento derivato da attività condotte nell'Area

L'applicazione di norme, regolamenti e procedure internazionali stabilite conformemente alla Parte XI, per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivato da attività condotte nell'Area, è disciplinata da quella Parte.

Articolo 216

Applicazione della normativa relativa all'inquinamento da immissione

1. Le leggi e regolamenti emanati conformemente alla presente Convenzione e alle pertinenti regole e norme internazionali stabilite tramite le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino provocato da immissione vengono applicati:

a) dallo Stato costiero, se l'immissione avviene all'interno del suo mare territoriale o della sua zona

economica esclusiva, o sulla sua piattaforma continentale;

b) dallo Stato di bandiera, per quanto concerne navi che battono la sua bandiera oppure navi o aeromobili immatricolati nei suoi registri;

c) da qualunque Stato, per quanto concerne il carico di rifiuti o di altri materiali che avvenga entro il suo territorio o presso le installazioni per l'ormeggio situate al largo.

2. Nessuno Stato è obbligato, ai sensi del presente articolo, a iniziare un procedimento quando questo sia stato già iniziato da un altro Stato, conformemente al presente articolo.

Articolo 217

Applicazione della normativa da parte degli Stati di bandiera

1. Gli Stati assicurano che le navi che battono la loro bandiera o sono da loro immatricolate, rispettino le regole e norme internazionali pertinenti, emanate tramite la competente organizzazione internazionale o una conferenza diplomatica generale, e le leggi e regolamenti adottati conformemente alla presente Convenzione al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da navi; inoltre essi adottano leggi, regolamenti e altre misure necessarie a dare attuazione alla normativa di cui sopra. Gli Stati di bandiera impongono l'effettiva applicazione di tali regole, norme, leggi e regolamenti, indipendentemente dal luogo ove si verifichi la violazione.

2. Gli Stati adottano, in particolare, misure idonee al fine di interdire la navigazione alle navi battenti la loro bandiera o da loro immatricolate, fintanto che esse non siano adeguate alle regole e norme di cui al numero 1, ivi comprese le disposizioni in materia di progettazione, costruzione e armamento delle navi.

3. Gli Stati assicurano che le navi battenti la loro bandiera o da loro immatricolate abbiano a bordo i documenti richiesti e rilasciati nel rispetto delle regole e norme internazionali di cui al numero 1. Gli Stati assicurano che le navi battenti la loro bandiera siano ispezionate periodicamente al fine di accertare che tali documenti siano conformi alle condizioni effettive delle navi. Gli altri Stati accettano quei documenti come prova delle condizioni delle navi e li considerano probanti alla stregua di quelli da loro stessi rilasciati, a meno che non esistano motivi fondati per ritenere che le condizioni delle navi siano difformi in misura sostanziale dalle descrizioni riportate sui documenti.

4. Se una nave commette una violazione delle regole e norme istituite attraverso la competente organizzazione internazionale o una conferenza diplomatica generale, lo Stato di bandiera, senza pregiudizio degli articoli 218, 220 e 228, apre immediatamente un'inchiesta e, se necessario, inizia un procedimento avente ad oggetto la presunta violazione, indipendentemente da dove questa sia stata commessa o dove l'inquinamento si sia verificato o sia stato individuato.

5. Nel corso dell'inchiesta gli Stati di bandiera possono chiedere l'assistenza di un qualsiasi altro Stato la cui collaborazione potrebbe essere utile per chiarire le circostanze del caso. Gli Stati fanno il possibile per soddisfare richieste appropriate da parte degli Stati di bandiera.

6. Su richiesta scritta di un qualunque Stato, gli Stati svolgono indagini in merito a qualsiasi violazione attribuita alle navi che battono la loro bandiera e procedono senza indugio, conformemente al proprio diritto nazionale, contro la presunta violazione, se sono certi di avere raggiunto prove sufficienti in tal senso.

7. Gli Stati di bandiera informano tempestivamente lo Stato che inoltra la richiesta e la competente organizzazione internazionale delle azioni intraprese e dei relativi risultati. Tutti gli Stati hanno accesso a tali informazioni.

8. Le sanzioni previste dalle leggi e regolamenti degli Stati per le navi che battono la loro bandiera debbono essere severe in misura adeguata a scoraggiare le violazioni, dovunque esse possano verificarsi.

Articolo 218*Applicazione della normativa da parte dello Stato del porto*

1. *Quando una nave si trova volontariamente in un porto o presso un'installazione per l'ormeggio al largo di uno Stato, quest'ultimo può aprire un'inchiesta e, quando gli elementi di prova lo giustificano, può iniziare un procedimento in relazione a qualunque scarico riversato da quella nave al di fuori delle acque interne, del mare territoriale o della zona economica esclusiva dello Stato stesso, in violazione delle pertinenti regole e norme internazionali stabilite attraverso la competente organizzazione internazionale o conferenza diplomatica generale.*

2. *Nessun procedimento viene iniziato ai sensi del numero 1 in relazione agli scarichi riversati nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva di un altro Stato, se non su richiesta di quest'ultimo, dello Stato di bandiera o di uno Stato che è stato o rischia di essere danneggiato dallo scarico illecito, o nel caso che tale violazione abbia causato o possa causare l'inquinamento delle acque interne, del mare territoriale o della zona economica esclusiva dello Stato che inizia il procedimento.*

3. *Quando una nave si trova volontariamente in un porto o presso un'installazione per l'ormeggio al largo di uno Stato, quest'ultimo soddisfa, per quanto possibile, la richiesta di un qualunque altro Stato affinché, venga aperta un'inchiesta in relazione a scarichi effettuati in violazione delle norme di cui al numero 1, che si ritiene siano accaduti, abbiano causato o minacciato di causare danni nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva dello Stato che ha avanzato la richiesta. Allo stesso modo lo Stato del porto deve dare seguito, per quanto possibile, alla richiesta dello Stato di bandiera che venga aperta un'inchiesta in merito alla violazione, indipendentemente da dove questa si sia verificata.*

4. *Gli atti dell'inchiesta condotta dallo Stato del porto in virtù del presente articolo vengono trasmessi su richiesta allo Stato di bandiera o allo Stato costiero. Qualunque procedimento iniziato dallo Stato del porto sulla base di tale inchiesta può essere sospeso, alle condizioni della sezione 7, su richiesta dello Stato costiero quando la violazione si è verificata nelle sue acque interne, nel suo mare territoriale o nella sua zona economica esclusiva. In questo caso gli elementi di prova e gli atti del procedimento, nonché, eventuali cauzioni o altre forme di garanzia finanziaria depositate presso le autorità dello Stato del porto, vengono trasmesse allo Stato costiero. Tale invio preclude la prosecuzione del procedimento nello Stato del porto.*

Articolo 219*Misure di controllo delle condizioni di navigabilità delle navi al fine di evitare inquinamento*

Alle condizioni della sezione 7, gli Stati che, su richiesta altrui o di propria iniziativa, abbiano accertato che una nave in uno dei loro porti o presso una delle loro installazioni per l'ormeggio al largo della costa, stia violando le pertinenti norme e regole internazionali in materia di navigabilità delle navi, dalla quale può derivare un danno all'ambiente marino, adottano misure amministrative, per quanto possibile, per impedire alla nave di navigare. Tali Stati consentono alla nave di procedere solo fino al più vicino idoneo cantiere di riparazione e, rimosse le cause della violazione, permettono alla nave di riprendere il mare senza indugi.

Articolo 220*Applicazione della normativa da parte dello Stato costiero*

1. *Quando una nave si trova volontariamente in un porto o presso un'installazione per l'ormeggio al*

largo di uno Stato, quest'ultimo può, alle condizioni della sezione 7, iniziare un procedimento per qualunque violazione delle proprie leggi e regolamenti adottati conformemente alla presente Convenzione o alle pertinenti regole e norme internazionali per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, quando la violazione si è verificata all'interno del suo mare territoriale o della sua zona economica esclusiva.

2. Quando uno Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave in navigazione nel suo mare territoriale, abbia violato, durante il suo passaggio, leggi e regolamenti emanati dallo Stato stesso conformemente alla presente Convenzione e alle pertinenti regole e norme internazionali per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, esso può, senza pregiudizio per l'applicazione delle pertinenti disposizioni della Parte II, sezione 3, effettuare un'ispezione della nave per accertare la violazione e, se gli elementi di prova lo giustificano, può iniziare un procedimento, ivi compreso il sequestro della nave conformemente alle sue leggi, alle condizioni della sezione 7.

3. Quando uno Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave in navigazione nella zona economica esclusiva o nel mare territoriale abbia commesso nella zona economica esclusiva una violazione delle pertinenti regole e norme internazionali per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, o delle leggi e regolamenti dello Stato stesso emanate conformemente a tali regole e norme e in applicazione di esse, quest'ultimo può esigere che la nave comunichi la propria identità e luogo di immatricolazione, l'ultimo porto di scalo e il successivo, e ogni altro elemento atto a stabilire se una violazione sia stata commessa.

4. Gli Stati emanano leggi e regolamenti e adottano le misure necessarie affinché, le navi battenti la loro bandiera soddisfino le richieste di informazioni di cui al numero 3.

5. Quando uno Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave in navigazione nella sua zona economica esclusiva o nel suo mare territoriale abbia commesso, nella zona economica esclusiva, una violazione secondo il numero 3 da cui è derivato uno scarico considerevole che ha provocato o rischia di provocare l'inquinamento grave dell'ambiente marino, tale Stato può effettuare un'ispezione della nave in relazione a questioni connesse con la violazione se la nave ha rifiutato di fornire chiarimenti o se questi ultimi sono in evidente contraddizione con i fatti avvenuti, e se le circostanze giustificano tale ispezione.

6. Quando esistono prove chiare e oggettive che una nave in navigazione nella zona economica esclusiva o nel mare territoriale di uno Stato ha commesso, nella zona economica esclusiva, una violazione secondo il numero 3, da cui è derivato uno scarico che ha provocato o rischia di provocare danni gravi alla costa o agli interessi connessi dello Stato costiero, o a una qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua zona economica esclusiva, tale Stato, alle condizioni della sezione 7 e se gli elementi di prova lo giustificano, può iniziare un procedimento, ivi compreso il sequestro della nave, conformemente alla propria legislazione.

7. Nonostante le disposizioni del numero 6, ogni qualvolta sono state stabilite procedure appropriate attraverso la competente organizzazione internazionale o secondo accordi diversi, per garantire l'osservanza degli obblighi relativi al versamento di una cauzione o di altre forme di garanzia finanziaria, lo Stato costiero che sia vincolato da tali procedure permette alla nave di proseguire la navigazione.

8. Le disposizioni dei numeri 3, 4, 5, 6, 7, si applicano anche alle leggi e regolamenti nazionali adottati conformemente all'articolo 211, 6.

Articolo 221

Misure atte a evitare l'inquinamento derivato da incidenti in mare

1. Nessuna disposizione della presente Parte pregiudica il diritto degli Stati, in virtù del diritto inter-

nazionale sia consuetudinario sia convenzionale, di adottare e applicare al di l del mare territoriale misure proporzionate al danno subito o prevedibile, al fine di proteggere le proprie coste e gli interessi correlati, ivi compresa la pesca, dall'inquinamento o da una minaccia di inquinamento determinato da un incidente in mare o da azioni ad esso connesse, da cui è ragionevole aspettarsi conseguenze gravemente dannose.

2. Ai fini del presente articolo per incidente in mare si intende un abbordaggio, un incaglio o altro incidente di navigazione, o altro evento verificatosi a bordo o all'esterno della nave, che abbia arrecato danni materiali o comporti il pericolo imminente di danni materiali a una nave o al suo carico.

Articolo 222

Applicazione della normativa relativa all'inquinamento atmosferico o transatmosferico

Entro lo spazio aereo sottoposto alla loro sovranità oppure nei confronti di navi che battono la loro bandiera o di navi e aeromobili da loro immatricolati, gli Stati applicano le leggi e i regolamenti adottati conformemente all'articolo 212, 1, e alle altre disposizioni della presente Convenzione, e adottano leggi e regolamenti e altre misure necessarie a dare attuazione alle pertinenti regole e norme internazionali stabilite attraverso le competenti organizzazioni internazionali o conferenze diplomatiche, al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino d'origine atmosferica o transatmosferica, conformemente a tutte le pertinenti regole e norme internazionali relative alla sicurezza della navigazione aerea.

Sezione 7 - Garanzie

Articolo 223

Misure atte a facilitare lo svolgimento di procedimenti

Nel corso di procedimenti iniziati in applicazione della presente Parte, gli Stati adottano misure atte a facilitare l'audizione dei testimoni e l'ammissione delle prove prodotte dalle autorità di un altro Stato o dalla competente organizzazione internazionale, nonché, la partecipazione a tali procedimenti dei rappresentanti ufficiali della competente organizzazione internazionale, dello Stato di bandiera e di qualunque Stato coinvolto dall'inquinamento provocato da una qualsiasi violazione. I rappresentanti ufficiali che partecipano a tali procedimenti hanno i diritti e gli obblighi previsti dalle legislazioni nazionali o dal diritto internazionale.

Articolo 224

Esercizio dei poteri di polizia

I poteri di polizia contro navi straniere conformemente alla presente Parte possono essere esercitati solo da pubblici ufficiali o da navi da guerra, aeromobili militari o altre navi o aeromobili chiaramente contrassegnati e identificabili come unità in servizio di Stato, in tal senso autorizzati.

Articolo 225

Obbligo di evitare conseguenze nefaste nell'esercizio dei poteri di polizia

Nell'esercizio dei propri poteri di polizia contro navi straniere in virtù della presente Convenzione, gli Stati non debbono compromettere la sicurezza della navigazione n, in alcun modo determinare cause di pericolo alle navi n, condurle a porti o ancoraggi insicuri, n, esporre l'ambiente marino a rischi eccessivi.

Articolo 226*Indagini su navi straniere*

1. a) Gli Stati non trattengono le navi più a lungo dell'indispensabile ai fini delle indagini previste agli articoli 216, 218 e 220. Qualunque ispezione a bordo di navi straniere deve essere circoscritta all'esame dei certificati, registri e altri documenti che le navi sono tenute ad avere a bordo in virtù delle regole e norme internazionali generalmente accettate, o documenti simili. Ulteriori ispezioni sulla nave possono essere disposte solo dopo tale esame e solo quando:

i) esistono fondati motivi per ritenere che le condizioni della nave o delle sue strumentazioni nella sostanza non corrispondono alla descrizione riportata sui documenti;

ii) il contenuto di tali documenti non è sufficiente a confermare o verificare una presunta violazione; oppure

iii) la nave non è munita di certificati e documenti validi.

b) Se le indagini consentono di accertare una violazione

delle leggi e regolamenti o delle regole e norme internazionali intese a proteggere e preservare l'ambiente marino, il rilascio della nave deve essere immediato dopo che siano state esperite formalità ragionevoli quali il deposito di una cauzione o altra adeguata garanzia finanziaria.

c) Senza pregiudizio delle pertinenti regole e norme internazionali in materia di navigabilità delle navi, il rilascio di una nave, quando dovesse comportare un rischio eccessivo a carico dell'ambiente marino, può essere rifiutato o subordinato alla condizione che la nave si diriga al più vicino e idoneo cantiere di riparazioni. Quando il rilascio della nave è stato rifiutato o subordinato a qualche condizione, lo Stato di bandiera della nave deve essere prontamente informato e può chiedere il rilascio conformemente alla Parte XV.

2. Gli Stati cooperano alla definizione di procedure atte ad evitare ispezioni superflue a bordo di navi in mare.

Articolo 227*Obbligo di evitare discriminazioni ai danni di navi straniere*

Nell'esercitare i loro diritti e nell'assolvere i loro obblighi conformemente alla presente Parte, gli Stati non debbono effettuare discriminazioni di diritto o di fatto ai danni delle navi di qualunque altro Stato.

Articolo 228*Sospensione dei procedimenti e limiti all'apertura degli stessi*

1. Il procedimento iniziato da uno Stato al fine di punire le violazioni delle pertinenti leggi e regolamenti o regole e norme internazionali adottate per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, commesse da una nave straniera al di fuori del mare territoriale dello Stato in questione, viene sospeso non appena lo Stato di bandiera abbia iniziato esso stesso un procedimento contro la stessa violazione entro sei mesi dalla data in cui è stato aperto il primo procedimento. Tale sospensione non ha luogo nel caso che il procedimento riguardi danni gravi a carico dello Stato costiero oppure nel caso che lo Stato di bandiera abbia ripetutamente ignorato il proprio obbligo di dare efficacemente corso alle pertinenti regole e norme internazionali violate dalle proprie navi. Lo Stato di bandiera che ha richiesto la sospensione del procedimento deve, conformemente al presente articolo, tempestivamente rimettere, allo Stato che ha intentato il primo procedimento, la documentazione completa e i verbali del proprio procedimento. Quando il procedimento iniziato dallo Stato di bandiera è giunto a compimento, viene chiuso anche il

procedimento sospeso. Ad avvenuto pagamento delle pertinenti spese processuali, lo Stato costiero deve restituire l'eventuale cauzione o le altre garanzie finanziarie depositate in relazione a tale procedimento.

2. Allo scadere di tre anni dalla data della violazione non è possibile iniziare un procedimento contro navi straniere e nessuno Stato può iniziare un procedimento se un altro Stato lo abbia aperto a norma delle disposizioni di cui al numero 1.

3. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano il diritto dello Stato di bandiera di adottare le misure, tra cui l'apertura di procedimenti giudiziari, previste dalla propria legislazione nazionale, indipendentemente dai procedimenti già iniziati da un altro Stato.

Articolo 229

Istituzione di procedimenti civili

Nessuna disposizione della presente Convenzione limita il diritto di iniziare una causa civile in caso di perdite o danni derivati dall'inquinamento dell'ambiente marino.

Articolo 230

Pene pecuniarie e rispetto dei diritti riconosciuti dell'accusato

1. Solo pene pecuniarie possono essere inflitte in caso di violazione delle leggi e regolamenti nazionali o delle pertinenti regole e norme internazionali intese a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, commesse da navi straniere al di là del mare territoriale.

2. Solo pene pecuniarie possono essere inflitte per violazioni delle leggi e regolamenti nazionali o delle pertinenti regole e norme internazionali intese a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino, commesse da navi straniere nel mare territoriale, a meno che non si tratti di un atto volontario e grave di inquinamento nel mare territoriale.

3. Nel corso di un procedimento iniziato per tali violazioni commesse da una nave straniera per le quali possono essere inflitte pene pecuniarie, si debbono rispettare i diritti riconosciuti dell'accusato.

Articolo 231

Notifica allo Stato di bandiera e agli Stati interessati

Gli Stati notificano prontamente allo Stato di bandiera e agli altri Stati interessati le misure adottate contro navi straniere conformemente alla sezione 6, e sottopongono allo Stato di bandiera tutta la documentazione ufficiale relativa a tali misure. Tuttavia, in caso di violazione commessa nel mare territoriale, lo Stato costiero deve rispettare tale obblighi solo in relazione a misure adottate nel corso di procedimenti. Gli agenti diplomatici o i funzionari consolari e, quando è possibile, le autorità marittime dello Stato di bandiera vengono immediatamente informate di tali misure adottate contro le navi straniere conformemente alla sezione 6.

Articolo 232

Responsabilità degli Stati derivanti dalle misure di applicazione

Gli Stati sono responsabili di danni o perdite ad essi imputabili, conseguenti a misure adottate nell'applicazione della sezione 6, quando tali misure siano illegittime o siano eccessive rispetto a quelle che sono ragionevolmente necessarie alla luce delle informazioni disponibili. Gli Stati prevedono la possibilità di ricorrere ai propri organi giurisdizionali per i risarcimenti di tali danni o perdite.

Articolo 233*Garanzie relative agli stretti usati per la navigazione internazionale*

Nessuna disposizione delle sezioni 5, 6 e 7 modifica il regime giuridico degli stretti usati per la navigazione internazionale. Tuttavia, se una nave straniera diversa da quelle previste nella sezione 10 ha violato le leggi e regolamenti di cui all'articolo 42, 1, a) e b), arrecando o rischiando di arrecare danni gravi all'ambiente marino degli stretti, gli Stati rivieraschi degli stretti possono adottare le misure di applicazione appropriate nel rispetto, *mutatis mutandis*, delle disposizioni della presente sezione.

*Sezione 8 - Aree coperte dai ghiacci***Articolo 234***Aree coperte dai ghiacci*

Gli Stati costieri hanno il diritto di adottare e applicare leggi e regolamenti non discriminanti intesi a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino provocato dalle navi in aree coperte dai ghiacci entro i limiti della zona economica esclusiva, dove condizioni climatiche particolarmente rigide e la presenza di ghiacci per la maggior parte dell'anno ostacolano o determinano condizioni di eccezionale pericolosità per la navigazione, e l'inquinamento dell'ambiente marino provocherebbe danni gravi o scompensi irreversibili all'equilibrio ecologico. Tali leggi e regolamenti debbono tenere in debito conto le esigenze della navigazione nonché, la protezione e la preservazione dell'ambiente marino, sulla base della documentazione scientifica più affidabile di cui si disponga.

*Sezione 9 - Responsabilità***Articolo 235***Responsabilità*

1. Gli Stati sono responsabili dell'adempimento dei propri obblighi internazionali in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, e ne rispondono conformemente al diritto internazionale.
2. Gli Stati garantiscono la possibilità di ricorso in accordo con il proprio ordinamento giudiziario, che consenta di ottenere un indennizzo rapido e adeguato o altre forme di reintegrazione dei danni causati da inquinamento dell'ambiente marino imputabile a persone fisiche o giuridiche poste sotto la loro giurisdizione.
3. Al fine di assicurare l'indennizzo rapido e adeguato per qualunque danno derivato dall'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati collaborano per assicurare l'applicazione del diritto internazionale esistente e l'ulteriore sviluppo del diritto internazionale relativamente all'accertamento e all'indennizzo dei danni e alla soluzione delle relative controversie nonché, quando è opportuno, all'elaborazione di criteri e procedure per il pagamento di adeguati indennizzi quali assicurazioni obbligatorie o fondi di indennizzo.

*Sezione 10 - immunità sovrana***Articolo 236***Immunità sovrana*

Le disposizioni della presente Convenzione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino non si applicano alle navi da guerra, alle navi ausiliarie e ad altre navi o aeromobili di proprietà dello Stato o da esso condotte e impiegate, all'epoca in questione, esclusivamente per fini governativi non commerciali. Tuttavia ogni Stato deve adottare misure opportune, che non compromettano le attività o le capacità operative di tali navi o aeromobili di Stato, per assicurare che essi agiscano in maniera compatibile, per quanto è possibile e ragionevole, con la presente Convenzione.

Sezione XI - Obblighi derivati da altre convenzioni in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino

Articolo 237

Obblighi derivati da altre convenzioni in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino

1. Le disposizioni della presente Parte si applicano senza pregiudizio degli obblighi specifici assunti dagli Stati in virtù di speciali Convenzioni e accordi precedenti in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, e di accordi che possono essere conclusi per facilitare l'applicazione dei principi generali enunciati dalla presente Convenzione.

2. Obblighi specifici assunti dagli Stati in virtù di speciali convenzioni in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino dovrebbero essere assolti coerentemente con i principi generali e con gli obiettivi della presente Convenzione.

PARTE XIII

*Ricerca scientifica marina
(omissis)*

PARTE XIV

*Sviluppo e trasferimento di tecnologia marina
(omissis)*

PARTE XV

Soluzione delle controversie

Sezione I - Disposizioni generali

Articolo 279

Obbligo di soluzione delle controversie con mezzi pacifici

Gli Stati contraenti devono giungere alla soluzione di qualsiasi controversia sorta tra di loro relativa all'interpretazione od applicazione della presente Convenzione con mezzi pacifici conformemente all'articolo 2, numero 3, della Carta delle Nazioni Unite e, a tale scopo, devono cercarne la soluzione con i mezzi indicati all'articolo 33, numero 1, della Carta.

Articolo 280

Soluzione delle controversie con qualsiasi mezzo pacifico scelto dalle parti

Nessuna disposizione della presente Parte pregiudica il diritto di ciascuno degli Stati contraenti di

concordare in qualunque momento di giungere alla soluzione, con un mezzo pacifico di loro scelta, di una controversia tra di loro insorta relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione.

Articolo 281

Procedura da seguire nel caso in cui nessuna soluzione sia stata raggiunta dalle parti

- 1. Se gli Stati contraenti, che sono parti in una controversia relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione, hanno concordato di cercare la soluzione della controversia con un mezzo pacifico di loro scelta, le procedure previste nella presente Parte si applicano solo nel caso in cui non si sia raggiunta una soluzione con il ricorso a tali mezzi e l'accordo tra le parti non escluda qualsiasi ulteriore procedura.*
- 2. Se le parti hanno altresì concordato un termine, il numero 1 si applica solo a partire dalla scadenza di questo termine.*

Articolo 282

Obblighi risultanti da accordi generali, regionali o bilaterali

Se gli Stati contraenti che sono parti in una controversia relativa all'interpretazione od applicazione della presente Convenzione, hanno concordato, nell'ambito di un accordo generale, regionale o bilaterale od in altro modo, che tale controversia deve essere sottoposta, su istanza di una delle parti della controversia, ad una procedura sfociante in una decisione obbligatoria, tale procedura si applica in luogo delle procedure previste nella presente Parte, salvo che le parti della controversia non convengano altrimenti.

Articolo 283

Obbligo degli scambi di vedute

- 1. Quando tra gli Stati contraenti sorge una controversia relativa all'interpretazione od applicazione della presente Convenzione, le parti della controversia procedono senza indugio ad uno scambio di vedute sulla soluzione della controversia attraverso negoziati od altri mezzi pacifici.*
- 2. Parimenti le parti procedono senza indugio ad uno scambio di vedute ogni volta che si ponga fine ad una procedura di soluzione della controversia senza una soluzione, o quando una soluzione sia stata raggiunta e le circostanze esigono delle consultazioni sul modo di attuare la soluzione.*

Articolo 284

Conciliazione

- 1. Uno Stato contraente, che è parte in una controversia relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione, può invitare l'altra parte o parti a sottoporre la controversia a conciliazione secondo la procedura prevista dall'Allegato V, sezione I, o secondo altra procedura di conciliazione.*
- 2. Se l'invito è accettato e le parti si accordano sulla procedura di conciliazione da applicare, ciascuna parte può sottoporre la controversia a quella procedura.*
- 3. Se l'invito non è accettato o le parti non si accordano sulla procedura, il procedimento di conciliazione deve ritenersi concluso.*
- 4. Salvo diverso accordo tra le parti, quando una controversia _ stata sottoposta a conciliazione, il procedimento può essere concluso solo conformemente alla procedura di conciliazione concordata.*

Articolo 285

Applicazione della presente Sezione alle controversie sottoposte ai sensi della Parte XI

La presente Sezione si applica a qualsiasi controversia che, ai sensi della Parte XI, Sezione 5, deve essere risolta conformemente alle procedure previste nella presente Parte. Se un soggetto diverso da uno Stato contraente è parte in una tale controversia, la presente Sezione si applica mutatis mutandis.

Sezione II - Procedure obbligatorie sfocianti in decisioni vincolanti

Articolo 286

Applicazione delle procedure di cui alla presente Sezione

Salvo quanto previsto alla Sezione 3, qualsiasi controversia relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione, quando non è stata raggiunta una soluzione ricorrendo alla Sezione 1, è sottoposta, su istanza di ciascuna delle parti della controversia, alla corte od al tribunale competenti ai sensi della presente Sezione.

Articolo 287

Scelta della procedura

1. Al momento della firma, della ratifica o dell'adesione alla presente Convenzione o in un qualunque altro momento successivo, uno Stato è libero di scegliere, mediante una dichiarazione scritta, uno o più dei seguenti mezzi per la soluzione delle controversie relative all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione:

- a) il Tribunale internazionale per il diritto del mare costituito conformemente all'Allegato VI;*
- b) la Corte internazionale di giustizia;*
- c) un tribunale arbitrale costituito conformemente all'Allegato VII;*
- d) un tribunale arbitrale speciale costituito conformemente all'Allegato VIII, per una o più delle categorie di controversie ivi specificate.*

2. Una dichiarazione effettuata ai sensi del numero 1, non deve incidere sull'obbligo di uno Stato contraente di accettare, nei limiti e secondo le modalità previsti dalla Parte XI, Sezione 5, la competenza della Camera per la soluzione delle controversie sui fondi marini del Tribunale internazionale per il diritto del mare, n, è invalidata da tale obbligo.

3. Si deve ritenere che uno Stato contraente, che è parte di una controversia non coperta da una dichiarazione in vigore, abbia accettato l'arbitrato conformemente all'Allegato VII.

4. Se le parti di una controversia hanno accettato la stessa procedura per la soluzione della controversia, questa può essere sottoposta soltanto a quella procedura, salvo diverso accordo tra le parti.

5. Se le parti in controversia non hanno accettato la stessa procedura per la soluzione della controversia, questa può essere sottoposta soltanto all'arbitrato conformemente all'Allegato VII, salvo diverso accordo tra le parti.

6. Una dichiarazione resa conformemente al numero 1 rimane in vigore fino a tre mesi dopo che la comunicazione della revoca è stata depositata presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

7. Una nuova dichiarazione, una comunicazione di revoca o la scadenza di una dichiarazione non pregiudicano sotto alcun aspetto il procedimento in corso innanzi ad una corte o ad un tribunale competenti ai sensi del presente articolo, salvo diverso accordo tra le parti.

8. Le dichiarazioni e le comunicazioni di cui al presente articolo sono depositate presso il Segretario generale delle Nazioni Unite, che ne trasmette copia agli Stati contraenti.

Articolo 288*Competenza*

1. Una corte od un tribunale di cui all'articolo 287 competente a conoscere di qualsiasi controversia relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione, che gli sia sottoposta conformemente alla presente Parte.

2. Una corte o un tribunale di cui all'articolo 287 competente a conoscere di una qualsiasi controversia relativa all'interpretazione od all'applicazione di un accordo internazionale in connessione con i fini della presente Convenzione e che gli sia sottoposta ai sensi dell'accordo.

3. La Camera per la soluzione delle controversie sui fondi marini del Tribunale internazionale per il diritto del mare costituita conformemente all'Allegato VI ed qualsiasi altra camera o tribunale arbitrale di cui alla Parte XI, Sezione 5, sono competenti a conoscere di qualsiasi questione che sia loro sottoposta conformemente a tale Sezione.

4. Nel caso di una controversia relativa alla competenza di una corte o tribunale, la questione deve essere risolta con una decisione di quella corte o tribunale.

Articolo 289*Periti*

In qualsiasi controversia che comporti questioni scientifiche o tecniche, una corte od un tribunale competente ai sensi della

presente Sezione può, su richiesta di una parte o d'ufficio, consultandosi con le parti, scegliere, almeno due periti scientifici o tecnici, preferibilmente dall'appositi elenco predisposto conformemente all'Allegato VIII, articolo 2, che siedono nella corte o nel tribunale senza diritto di voto.

Articolo 290*Misure cautelari*

1. Se una controversia è stata debitamente sottoposta ad una corte od un tribunale, che ritiene *prima facie* di essere competente ai sensi della presente Parte o della Parte XI, Sezione 5, detta corte o tribunale può prescrivere qualsiasi misura cautelare che giudica appropriata in base alle circostanze per prescrivere i diritti rispettivi delle parti in controversia o per impedire gravi danni all'ambiente marino, in pendenza della decisione definitiva.

2. Le misure cautelari possono essere modificate o revocate non appena le circostanze che le giustificavano sono cambiate o hanno cessato di esistere.

3. Le misure cautelari possono essere adottate, modificate o revocate ai sensi del presente articolo soltanto su domanda di una parte della controversia e dopo che alle parti sia stata accordata l'opportunità di essere sentite.

4. La corte o tribunale comunica immediatamente alle parti della controversia ed agli altri Stati contraenti cui ritiene opportuno, l'adozione, modifica o revoca delle misure cautelari.

5. Nelle more della costituzione di un tribunale arbitrale investito di una controversia ai sensi della presente sezione, qualunque corte o tribunale designato di comune accordo dalle parti od, in difetto di tale accordo, entro un termine di due settimane dalla richiesta delle misure cautelari, il Tribunale internazionale per il diritto del mare od, in caso di attività svolte nell'Area, la Camera per la soluzione delle controversie relative ai fondi marini, può adottare, modificare o revocare le misure cautelari conformemente al presente articolo se ritiene, *prima facie*, che il tribunale da costituire avrebbe la competenza e che l'urgenza della situazione così esiga. Una volta costituito, il tribunale cui la contro-

versia sia stata sottoposta, agendo conformemente ai numeri da 1 a 4, può modificare, revocare o confermare queste misure cautelari.

6. Le parti della controversia si conformano senza indugio a tutte le misure cautelari adottate ai sensi del presente articolo.

Articolo 291

Accesso

1. Tutte le procedure di soluzione delle controversie previste nella presente Parte sono aperte agli Stati contraenti.

2. Le procedure di soluzione delle controversie previste nella presente Parte sono aperte a soggetti diversi dagli Stati contraenti solo nei limiti in cui la Convenzione lo preveda espressamente.

Articolo 292

Immediato rilascio della nave e dell'equipaggio

1. Quando le autorità di uno Stato contraente hanno fermato una nave battente bandiera di un altro Stato contraente e si asserisce che lo Stato che ha fermato la nave non ha osservato le disposizioni della presente Convenzione che prevedono l'immediato rilascio della nave o del suo equipaggio a seguito del deposito di una adeguata cauzione o di un'altra garanzia finanziaria, la questione del rilascio dal fermo può essere deferita a qualsiasi corte o tribunale designato di comune accordo dalle parti; o in difetto di tale accordo nel termine di 10 giorni dal momento del fermo, la questione può essere deferita ad una corte o ad un tribunale accettato conformemente all'articolo 287 dallo Stato che ha proceduto al fermo, od al Tribunale internazionale per il diritto del mare, sempre che le parti non convengano altrimenti.

2. L'istanza per il rilascio può essere presentata solo dallo Stato di bandiera od a suo nome.

3. La corte od il tribunale esamina senza indugio l'istanza per il rilascio e conosce solo della questione del rilascio, senza pregiudizio per il merito di qualsiasi causa innanzi alle giurisdizioni interne competenti, intentata contro la nave, il suo proprietario od il suo equipaggio. Le autorità dello Stato che ha proceduto al fermo restano competenti di rilasciare in qualunque momento la nave od il suo equipaggio.

4. Dal momento del deposito della cauzione o di altra garanzia finanziaria fissata dalla corte o dal tribunale, le autorità dello Stato che ha effettuato il fermo si conformano prontamente alla decisione della corte o del tribunale in merito al rilascio della nave o del suo equipaggio.

Articolo 293

Diritto applicabile

1. Una corte od un tribunale competente ai sensi della presente Sezione applica le disposizioni della presente Convenzione e le altre norme del diritto internazionale non incompatibili con la presente Convenzione.

2. Il numero 1 non pregiudica la facoltà della corte o del tribunale competente ai sensi della presente Sezione di giudicare una controversia ex equo et bono se le parti così concordano.

Articolo 294

Procedimenti preliminari

1. Una corte od un tribunale di cui all'articolo 287, cui sia presentata una domanda relativa ad una

controversia di cui all'articolo 297, decide, su domanda di una parte o, può decidere d'ufficio, se il ricorso costituisce un abuso delle vie legali o se esso è prima facie fondato. Se la corte od il tribunale giudica che il ricorso costituisce un abuso delle vie legali o che esso è prima facie infondato, esso cessa di esaminare la domanda.

2. Al momento della ricezione della domanda, la corte od il tribunale la notifica immediatamente all'altra parte o parti della domanda e fissa un termine ragionevole entro il quale queste possono richiederli di emettere una decisione conformemente al numero 1.

3. Il presente articolo non pregiudica il diritto di alcuna delle parti della controversia di sollevare delle eccezioni preliminari conformemente alle norme di procedura applicabili.

Articolo 295

Esaurimento dei ricorsi interni

Qualsiasi controversia tra Stati contraenti relativa all'interpretazione od all'applicazione della presente Convenzione può essere sottoposta alle procedure previste nella presente Sezione solo dopo l'esaurimento dei ricorsi interni ove questo sia richiesto dal diritto internazionale.

Articolo 296

Carattere definitivo e obbligatorietà delle decisioni

1. Qualsiasi decisione resa da una corte od un tribunale competenti ai sensi della presente Sezione è definitiva e deve essere rispettata da tutte le parti della controversia.

2. Ciascuna di queste decisioni ha forza obbligatoria solo per le parti e rispetto a quella specifica controversia.

Sezione III - Limiti ed eccezioni all'applicabilità della Sezione II (omissis)

PARTE XVI

Disposizioni generali

Articolo 300

Buona fede e abuso di diritto

Gli Stati contraenti devono adempire in buona fede gli obblighi assunti a termini della presente Convenzione ed esercitare i diritti, le competenze e le libertà riconosciuti dalla presente Convenzione in un modo tale che non costituisca un abuso di diritto.

Articolo 301

Usi pacifici dei mari

Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento dei loro obblighi in forza della presente Convenzione, gli Stati contraenti si attengono dal ricorso alla minaccia od all'uso della forza contro l'integrità territoriale o l'indipendenza politica di qualsiasi Stato, od in qualsiasi altro modo incompatibile con i principi del diritto internazionale enunciati dalla Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 302*Divulgazione delle informazioni*

Senza pregiudizio del diritto di ciascuno Stato contraente di fare ricorso alle procedure per la soluzione delle controversie previste dalla presente Convenzione, nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata come facente obbligo ad uno Stato contraente, nell'adempimento dei suoi obblighi in forza della presente Convenzione, di fornire delle informazioni la cui divulgazione sia in contrasto con i suoi interessi fondamentali in materia di sicurezza.

Articolo 303*Oggetti archeologici e storici scoperti in mare*

1. Gli Stati hanno l'obbligo di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare e cooperano a questo fine.

2. Al fine di controllare il commercio di questi oggetti, lo Stato costiero può, in applicazione dell'articolo 33, presumere che la loro rimozione dal fondo del mare, nella zona prevista da quell'articolo, senza la sua autorizzazione, si risolva in una violazione, nell'ambito del suo territorio o del suo mare territoriale, delle leggi e regolamenti indicati in tale articolo.

3. Il presente articolo non pregiudica i diritti dei proprietari identificabili, le disposizioni sul recupero dei relitti e le altre norme di diritto marittimo, o le leggi e la prassi in materia di scambi culturali.

4. Il presente articolo non pregiudica gli altri accordi internazionali e le norme di diritto internazionale relative alla protezione degli oggetti di carattere archeologico o storico.

Articolo 304*Responsabilità in caso di danni*

Le disposizioni della presente Convenzione sulla responsabilità per danni non pregiudicano l'applicazione delle norme esistenti e la formazione di ulteriori norme sulla responsabilità internazionale.

PARTE XVII*Disposizioni finali
(omissis)***Articolo 311***Rapporti con altre convenzioni ed accordi internazionali*

1. La presente Convenzione prevale, tra gli Stati contraenti, sulle Convenzioni di Ginevra del 29 aprile 1958 sul diritto del mare.

2. La presente Convenzione non modifica i diritti e gli obblighi degli Stati contraenti che derivano da altri accordi compatibili con la presente Convenzione e che non pregiudicano il godimento da parte degli altri Stati contraenti dei loro diritti o l'adempimento degli obblighi loro derivanti dalla presente Convenzione.

3. Due o più Stati contraenti possono concludere degli accordi che modificano o sospendono l'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione e che si applicano soltanto alle loro mutue relazioni, a condizione che detti accordi non riguardino disposizioni della Convenzione la cui deroga è in-

compatibile con la effettiva realizzazione dell'oggetto e dello scopo della presente Convenzione ed a condizione, inoltre, che detti accordi non influiscano sull'applicazione dei principi fondamentali enunciati dalla Convenzione e che le disposizioni di detti accordi non influiscano né sul godimento da parte di altri Stati contraenti dei loro diritti né sull'adempimento degli obblighi loro derivanti dalla presente Convenzione.

4. Gli Stati contraenti che intendono concludere uno degli accordi previsti al numero 3 comunicano agli altri Stati contraenti, tramite il depositario della presente Convenzione, la loro intenzione di concludere l'accordo e le modifiche o la sospensione dell'applicazione delle disposizioni della Convenzione che la conclusione di tale accordo comporta.

5. Il presente articolo non influisce sugli accordi internazionali espressamente autorizzati o mantenuti in vigore da altri articoli della presente Convenzione.

6. Gli Stati contraenti convengono che nessuna modifica deve essere portata al principio fondamentale relativo al patrimonio comune dell'umanità enunciato dall'articolo 136 e che essi non diverranno contraenti di alcun accordo che deroghi a detto principio.

(omissis)

Articolo 319

Depositario

1. Il Segretario generale delle Nazioni Unite è il depositario della presente Convenzione e degli emendamenti alla stessa.

2. In aggiunta alle sue funzioni di depositario il Segretario generale:

a) fa rapporto a tutti gli Stati contraenti, all'Autorità ed alle organizzazioni internazionali competenti sulle questioni di carattere generale che sono sorte a proposito della presente Convenzione;

b) notifica all'Autorità le ratifiche, conferme formali ed adesioni alla presente Convenzione e gli emendamenti alla stessa, nonché le denunce della presente Convenzione;

c) notifica agli Stati contraenti gli accordi conclusi conformemente all'articolo 311, 4;

d) diffonde tra gli Stati contraenti, per la ratifica o l'adesione, gli emendamenti adottati conformemente alla presente Convenzione;

e) convoca le riunioni necessarie degli Stati contraenti conformemente alla presente Convenzione.

3. a) Il Segretario generale trasmette inoltre agli osservatori di cui all'articolo 156:

i) i rapporti previsti al numero 2, lettera a)

ii) le modifiche previste al numero 2, b) e c); e

iii) i testi degli emendamenti previsti al numero 2, d), per loro informazione.

b) Il Segretario generale invita, inoltre, quegli osservatori a partecipare in tale qualità alle riunioni degli Stati contraenti di cui al numero 2, c).

Articolo 320

Testi autentici

L'originale della presente Convenzione, del quale i testi in arabo, cinese, francese, inglese, russo e spagnolo sono ugualmente autentici, è depositato, tenuto conto dell'articolo 305, 2, presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

In fede di ciò, i sottoscritti plenipotenziari, debitamente autorizzati a questo scopo, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Montego Bay, il dieci dicembre millenovecentottantadue.

STATI PARTE DELLA CONVENZIONE DEL DIRITTO DEL MARE DEL 1982 (*)

| Partecipant | Signature, Succession to signature (d) | Ratification, Formal confirmation (c), Accession (a) Succession (d) |
|--------------------------|---|---|
| Afghanistan | 18 Mar 1983 | |
| Albania | | 23 Jun 2003 a |
| Algeria | 10 Dec 1982 | 11 Jun 1996 |
| Angola | 10 Dec 1982 | 5 Dec 1990 |
| Antigua and Barbuda | 7 Feb 1983 | 2 Feb 1989 |
| Argentina | 5 Oct 1984 | 1 Dec 1995 |
| Armenia | | 9 Dec 2002 a |
| Australia | 10 Dec 1982 | 5 Oct 1994 |
| Austria | 10 Dec 1982 | 14 Jul 1995 |
| Bahamas | 10 Dec 1982 | 29 Jul 1983 |
| Bahrain | 10 Dec 1982 | 30 May 1985 |
| Bangladesh | 10 Dec 1982 | 27 Jul 2001 |
| Barbados | 10 Dec 1982 | 12 Oct 1993 |
| Belarus | 10 Dec 1982 | 30 Aug 2006 |
| Belgium | 5 Dec 1984 | 13 Nov 1998 |
| Belize | 10 Dec 1982 | 13 Aug 1983 |
| Benin | 30 Aug 1983 | 16 Oct 1997 |
| Bhutan | 10 Dec 1982 | |
| Bolivia | 27 Nov 1984 | 28 Apr 1995 |
| Bosnia and Herzegovina | | 12 Jan 1994 d |
| Botswana | 5 Dec 1984 | 2 May 1990 |
| Brazil | 10 Dec 1982 | 22 Dec 1988 |
| Brunei Darussalam | 5 Dec 1984 | 5 Nov 1996 |
| Bulgaria | 10 Dec 1982 | 15 May 1996 |
| Burkina Faso | 10 Dec 1982 | 25 Jan 2005 |
| Burundi | 10 Dec 1982 | |
| Cambodia | 1 Jul 1983 | |
| Cameroon | 10 Dec 1982 | 19 Nov 1985 |
| Canada | 10 Dec 1982 | 7 Nov 2003 |
| Cape Verde | 10 Dec 1982 | 10 Aug 1987 |
| Central African Republic | 4 Dec 1984 | |
| Chad | 10 Dec 1982 | |
| Chile | 10 Dec 1982 | 25 Aug 1997 |
| China | 10 Dec 1982 | 7 Jun 1996 |
| Colombia | 10 Dec 1982 | |
| Comoros | 6 Dec 1984 | 21 Jun 1994 |

| Participant | Signature, Succession to signature (d) | Ratification, Formal confirmation (c), Accession (a) Succession (d) |
|---------------------------------------|--|---|
| Congo | 10 Dec 1982 | |
| Cook Islands | 10 Dec 1982 | 15 Feb 1995 |
| Costa Rica | 10 Dec 1982 | 21 Sep 1992 |
| Côte d'Ivoire | 10 Dec 1982 | 26 Mar 1984 |
| Croatia ⁴ | | 5 Apr 1995 d |
| Cuba | 10 Dec 1982 | 15 Aug 1984 |
| Cyprus | 10 Dec 1982 | 12 Dec 1988 |
| Czech Republic | 22 Feb 1993 d | 21 Jun 1996 |
| Democratic People's Republic of Korea | 10 Dec 1982 | |
| Democratic Republic of the Congo | 22 Aug 1983 | 17 Feb 1989 |
| Denmark | 10 Dec 1982 | 16 Nov 2004 |
| Djibouti | 10 Dec 1982 | 8 Oct 1991 |
| Dominica | 28 Mar 1983 | 24 Oct 1991 |
| Dominican Republic | 10 Dec 1982 | |
| Egypt | 10 Dec 1982 | 26 Aug 1983 |
| El Salvador | 5 Dec 1984 | |
| Equatorial Guinea | 30 Jan 1984 | 21 Jul 1997 |
| Estonia | | 26 Aug 2005 a |
| Ethiopia | 10 Dec 1982 | |
| European Community | 7 Dec 1984 | 1 Apr 1998 c |
| Fiji | 10 Dec 1982 | 10 Dec 1982 |
| Finland | 10 Dec 1982 | 21 Jun 1996 |
| France | 10 Dec 1982 | 11 Apr 1996 |
| Gabon | 10 Dec 1982 | 11 Mar 1998 |
| Gambia | 10 Dec 1982 | 22 May 1984 |
| Georgia | 21 Mar 1996 a | |
| Germany | 14 Oct 1994 a | |
| Ghana | 10 Dec 1982 | 7 Jun 1983 |
| Greece | 10 Dec 1982 | 21 Jul 1995 |
| Grenada | 10 Dec 1982 | 25 Apr 1991 |
| Guatemala | 8 Jul 1983 | 11 Feb 1997 |
| Guinea | 4 Oct 1984 | 6 Sep 1985 |
| Guinea-Bissau | 10 Dec 1982 | 25 Aug 1986 |
| Guyana | 10 Dec 1982 | 16 Nov 1993 |
| Haiti | 10 Dec 1982 | 31 Jul 1996 |
| Honduras | 10 Dec 1982 | 5 Oct 1993 |
| Hungary | 10 Dec 1982 | 5 Feb 2002 |
| Iceland | 10 Dec 1982 | 21 Jun 1985 |

| Participant | Signature, Succession to signature (d) | Ratification, Formal confirmation (c), Accession (a) Succession (d) |
|----------------------------------|--|---|
| India | 10 Dec 1982 | 29 Jun 1995 |
| Indonesia | 10 Dec 1982 | 3 Feb 1986 |
| Iran (Islamic Republic of) | 10 Dec 1982 | |
| Iraq | 10 Dec 1982 | 30 Jul 1985 |
| Ireland | 10 Dec 1982 | 21 Jun 1996 |
| Italy | 7 Dec 1984 | 13 Jan 1995 |
| Jamaica | 10 Dec 1982 | 21 Mar 1983 |
| Japan | 7 Feb 1983 | 20 Jun 1996 |
| Jordan | | 27 Nov 1995 a |
| Kenya | 10 Dec 1982 | 2 Mar 1989 |
| Kiribati | | 24 Feb 2003 a |
| Kuwait | 10 Dec 1982 | 2 May 1986 |
| Lao People's Democratic Republic | 10 Dec 1982 | 5 Jun 1998 |
| Latvia | 23 Dec 2004 a | |
| Lebanon | 7 Dec 1984 | 5 Jan 1995 |
| Lesotho | 10 Dec 1982 | |
| Liberia | 10 Dec 1982 | |
| Libyan Arab Jamahiriya | 3 Dec 1984 | |
| Liechtenstein | 30 Nov 1984 | |
| Lithuania | 12 Nov 2003 a | |
| Luxembourg | 5 Dec 1984 | 5 Oct 2000 |
| Madagascar | 25 Feb 1983 | 22 Aug 2001 |
| Malawi 7 | Dec 1984 | |
| Malaysia | 10 Dec 1982 | 14 Oct 1996 |
| Maldives | 10 Dec 1982 | 7 Sep 2000 |
| Mali | 19 Oct 1983 | 16 Jul 1985 |
| Malta | 10 Dec 1982 | 20 May 1993 |
| Marshall Islands | 9 Aug 1991 a | |
| Mauritania | 10 Dec 1982 | 17 Jul 1996 |
| Mauritius | 10 Dec 1982 | 4 Nov 1994 |
| Mexico | 10 Dec 1982 | 18 Mar 1983 |
| Micronesia (Federated States of) | 29 Apr 1991 a | |
| Monaco | 10 Dec 1982 | 20 Mar 1996 |
| Mongolia | 10 Dec 1982 | 13 Aug 1996 |
| Montenegro | 23 Oct 2006 d | |
| Morocco | 10 Dec 1982 | |
| Mozambique | 10 Dec 1982 | 13 Mar 1997 |
| Myanmar | 10 Dec 1982 | 21 May 1996 |
| Namibia | 10 Dec 1982 | 18 Apr 1983 |

| Partecipant | Signature, Succession to signature (d) | Ratification, Formal confirmation (c), Accession (a) Succession (d) |
|----------------------------------|--|---|
| Nauru | 10 Dec 1982 | 23 Jan 1996 |
| Nepal | 10 Dec 1982 | 2 Nov 1998 |
| Netherlands | 10 Dec 1982 | 28 Jun 1996 |
| New Zealand | 10 Dec 1982 | 19 Jul 1996 |
| Nicaragua | 9 Dec 1984 | 3 May 2000 |
| Niger | 10 Dec 1982 | |
| Nigeria | 10 Dec 1982 | 14 Aug 1986 |
| Niue | 5 Dec 1984 | 11 Oct 2006 |
| Norway | 10 Dec 1982 | 24 Jun 1996 |
| Oman | 1 Jul 1983 | 17 Aug 1989 |
| Pakistan | 10 Dec 1982 | 26 Feb 1997 |
| Palau | 30 Sep 1996 a | |
| Panama | 10 Dec 1982 | 1 Jul 1996 |
| Papua New Guinea | 10 Dec 1982 | 14 Jan 1997 |
| Paraguay | 10 Dec 1982 | 26 Sep 1986 |
| Philippines | 10 Dec 1982 | 8 May 1984 |
| Poland | 10 Dec 1982 | 13 Nov 1998 |
| Portugal | 10 Dec 1982 | 3 Nov 1997 |
| Qatar | 27 Nov 1984 | 9 Dec 2002 |
| Republic of Korea | 14 Mar 1983 | 29 Jan 1996 |
| Romania | 10 Dec 1982 | 17 Dec 1996 |
| Russian Federation | 10 Dec 1982 | 12 Mar 1997 |
| Rwanda | 10 Dec 1982 | |
| Saint Kitts and Nevis | 7 Dec 1984 | 7 Jan 1993 |
| Saint Lucia | 10 Dec 1982 | 27 Mar 1985 |
| Saint Vincent and the Grenadines | 10 Dec 1982 | 1 Oct 1993 |
| Samoa | 28 Sep 1984 | 14 Aug 1995 |
| Sao Tome and Principe | 13 Jul 1983 | 3 Nov 1987 |
| Saudi Arabia | 7 Dec 1984 | 24 Apr 1996 |
| Senegal | 10 Dec 1982 | 25 Oct 1984 |
| Serbia | 12 Mar 2001 d | |
| Seychelles | 10 Dec 1982 | 16 Sep 1991 |
| Sierra Leone | 10 Dec 1982 | 12 Dec 1994 |
| Singapore | 10 Dec 1982 | 17 Nov 1994 |
| Slovakia | 28 May 1993 d | 8 May 1996 |
| Slovenia | 16 Jun 1995 d | |
| Solomon Islands | 10 Dec 1982 | 23 Jun 1997 |
| Somalia | 10 Dec 1982 | 24 Jul 1989 |
| South Africa | 5 Dec 1984 | 23 Dec 1997 |
| Spain | 4 Dec 1984 | 15 Jan 1997 |

| Partecipant | Signature, Succession to signature (d) | Ratification, Formal confirmation (c), Accession (a) Succession (d) |
|--|--|---|
| Sri Lanka | 10 Dec 1982 | 19 Jul 1994 |
| Sudan | 10 Dec 1982 | 23 Jan 1985 |
| Suriname | 10 Dec 1982 | 9 Jul 1998 |
| Swaziland | 18 Jan 1984 | |
| Sweden | 10 Dec 1982 | 25 Jun 1996 |
| Switzerland | 17 Oct 1984 | |
| Thailand | 10 Dec 1982 | |
| The Former Yugoslav Republic of Macedonia | 19 Aug 1994 d | |
| Togo | 10 Dec 1982 | 16 Apr 1985 |
| Tonga | 2 Aug 1995 a | |
| Trinidad and Tobago | 10 Dec 1982 | 25 Apr 1986 |
| Tunisia | 10 Dec 1982 | 24 Apr 1985 |
| Tuvalu | 10 Dec 1982 | 9 Dec 2002 |
| Uganda | 10 Dec 1982 | 9 Nov 1990 |
| Ukraine | 10 Dec 1982 | 26 Jul 1999 |
| United Arab Emirates | 10 Dec 1982 | |
| United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland | 25 Jul 1997 a | |
| United Republic of Tanzania | 10 Dec 1982 | 30 Sep 1985 |
| Uruguay | 10 Dec 1982 | 10 Dec 1992 |
| Vanuatu | 10 Dec 1982 | 10 Aug 1999 |
| Viet Nam | 10 Dec 1982 | 25 Jul 1994 |
| Yemen | 10 Dec 1982 | 21 Jul 1987 |
| Zambia | 10 Dec 1982 | 7 Mar 1983 |
| Zimbabwe | 10 Dec 1982 | 24 Feb 1993 |

Annesso B

(*) (La tabella riproduce quella del «Treaty section of the office of legal affairs of the United Nations» riportata dal sito :http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm

**DICHIARAZIONI DELL'ITALIA AL MOMENTO DEL DEPOSITO (13 GENNAIO 1995)
DELLA RATIFICA DELLA CONVENZIONE DELLE NU SUL DIRITTO DEL MARE
DEL 10 DICEMBRE 1982**

Nel depositare il proprio strumento di ratifica, l'Italia ricorda che, come Stato membro della Comunità Europea, ha trasferito alla Comunità la competenza relativa a determinate materie regolate dalla Convenzione. Una dettagliata dichiarazione sulla natura e sull'estensione della competenza trasferita alla Comunità Europea sarà fatta nei modi dovuti in accordo con quanto previsto nell'Annesso XI della Convenzione. L'Italia desidera anche riconfermare le seguenti dichiarazioni fatte quando fu firmata la Convenzione (1):

Secondo la Convenzione, lo Stato costiero non gode di diritti residuali nella zona economica esclusiva. In particolare, i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero in tali zone non includono il diritto di ottenere la notifica di esercitazioni o manovre militari o di autorizzarle. Inoltre, i diritti dello Stato costiero di costruire o autorizzare la costruzione, la messa in opera e l'uso di installazioni e strutture nella zona economica esclusiva e sulla piattaforma continentale, è limitato soltanto alle categorie di tali installazioni e strutture elencate nell'articolo 60 della Convenzione. Nessuna delle previsioni della Convenzione, che corrispondono in questa materia al diritto internazionale consuetudinario, può essere considerata come attributiva allo Stato costiero del diritto di far dipendere da preventivo consenso o notifica il passaggio inoffensivo di particolari categorie di navi straniere.

L'Italia ha l'onore di dichiarare, secondo il paragrafo 1 (a) dell'articolo 298 della Convenzione, che non accetta nessuna delle procedure previste nella sezione 2 della Parte XV con riguardo alle dispute concernenti gli articoli 15, 74 e 83 relative alle delimitazioni dei confini marittimi ed alle baie o ai titoli storici

In nessun caso la presente dichiarazione deve essere interpretata in modo tale da comportare l'accettazione o il rifiuto da parte dell'Italia di dichiarazioni, fatte da altri Stati al momento della firma o della ratifica, concernenti materie diverse da quelle considerate.

(1) La firma della Convenzione da parte dell'Italia avvenne il 9 dicembre 1984.

**CONVENZIONE DI COSTANTINOPOLI DEL 29 OTTOBRE 1888
RELATIVA ALLA LIBERA NAVIGAZIONE DEL CANALE DI SUEZ**

(omissis)

Art. I II

Canale marittimo di Suez sarà sempre libero ed aperto, in tempo di guerra come in tempo di pace, ad ogni nave mercantile o da guerra, senza distinzione di bandiera. In conseguenza, le Alte Parti contraenti convengono di non interferire in alcun modo con il libero uso del Canale, in tempo di guerra come in tempo di pace. Il Canale non sarà mai soggetto all'esercizio del diritto di blocco.

Art. II-III
(omissis)

Art. IV

Poichè il Canale marittimo resterà aperto in tempo di guerra come in tempo di pace, anche alle navi da guerra dei belligeranti, in accordo con l'Articolo I della presente Convenzione, le Alte Parti contraenti convengono che nessun diritto di guerra, nèssun atto di ostilità né alcun atto volto ad ostruire la libera navigazione del Canale sarà posto in essere nel Canale e nei suoi porti di accesso come anche entro il raggio di 3 miglia da questi porti, quandanche l'Impero Ottomano sia una delle Potenze belligeranti. Le navi da guerra dei belligeranti non si riforniranno di viveri e di scorte nel Canale e nei porti di accesso, a meno che non sia strettamente necessario. Il transito delle stesse navi attraverso il Canale sarà effettuato con il minor ritardo possibile, secondo i Regolamenti in vigore, e senz'alcuna altra interruzione che non derivi dalla necessità del servizio. Il loro soggiorno a Port Said e nella rada di Suez non potrà eccedere le 24 ore, tranne che in caso di pericolo. In tale caso esse saranno tenute a partire appena possibile. Un intervallo di 24 ore dovrà sempre intercorrere tra la partenza di una nave di un belligerante da uno dei porti di accesso e quella di una nave appartenente ad una Potenza ostile.

Art. V

In tempo di guerra le Potenze belligeranti non potranno sbarcare o imbarcare, all'interno del Canale e dei suoi porti di accesso, truppe, munizioni o materiale da guerra. Tuttavia, qualora venga a crearsi un impedimento improvviso nel Canale, potranno essere sbarcate o imbarcate, nei porti di accesso, contingenti di truppe non superiori a 1000 uomini, con un corrispondente quantitativo di materiale da guerra.

Art. VI

Le prede saranno soggette, sotto tutti gli aspetti, alla stessa regolamentazione delle navi da guerra dei belligeranti.

Art. VII

Le Potenze non manterranno alcuna nave da guerra nelle acque del Canale (inclusi il Lago Timsah ed i Laghi Amari). Tuttavia, esse potranno far stationare navi da guerra nei porti di accesso di Port Said e Suez, in numero non superiore a due per ciascuna Potenza. Questo diritto non sarà esercitato dai belligeranti.

Art. VIII

Gli Agenti in Egitto delle Potenze firmatarie della presente Convenzione saranno incaricate di controllarne l'applicazione.

(omissis)

Art. IX-X-XI

(omissis)

Art. XII

Le alte Parti contraenti, con l'applicazione del principio di eguaglianza con riguardo al libero uso del Canale—un principio che costituisce una delle basi della presente convenzione—convengono che nessuna di esse tenderà di ottenere, riguardo al Canale, vantaggi territoriali o commerciali o privilegi in alcun accordo internazionale che possa essere concluso. Peraltro, i diritti della Turchia come Potenza territoriale sono riservati.

Art. XIII-XIV

(omissis)

Art. XV

La stipulazione della presente Convenzione non interferirà con le misure sanitarie in vigore in Egitto.

Art. XVI

Le Alte Parti contraenti si impegnano a portare a conoscenza della presente Convenzione gli Stati non firmatari, invitandoli ad accedervi.

Art. XVII

(omissis)

Fatto a Costantinopoli, il 29 del mese di ottobre, nell'anno 1888.

(1) La convenzione, resa esecutiva dall'Italia con R.D. 13 gennaio 1889, n. 5949, fu firmata a Costantinopoli il 29 ottobre 1888 da Austria-Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Russia, Spagna e Turchia. Benché aperta alla firma di altri Stati, non vi furono successive adesioni.

(2) La traduzione in lingua italiana qui pubblicata è stata eseguita dall'A. sulla base del testo inglese della Convenzione riportato da C.W. Hallberg, *The Suez Canal*, 1931.

Annesso D

**CONVENZIONE RELATIVA AL REGIME DEGLI STRETTI, FIRMATA A MONTREUX
IL 20 LUGLIO 1936**

Sua Maestà il Re del Belgio, il Presidente della Repubblica Francese, Sua Maestà il Re di Gran Bretagna, d'Irlanda e dei Territori Britannici d'oltre mare, Imperatore delle Indie, Sua Maestà il Re degli Elleni, Sua Maestà l'Imperatore del Giappone, Sua Maestà il Re di Romania, il Presidente della Repubblica Turca, il Comitato Centrale Esecutivo dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche e Sua Maestà il Re di Jugoslavia; Animati dal desiderio di regolare il passaggio e la navigazione nello Stretto dei Dardanelli, nel Mar di Marmara e nel Bosforo, compresi tutti sotto la denominazione generale di Stretti, in modo da salvaguardare, nel quadro della sicurezza della Turchia e della sicurezza, nel Mar Nero, degli Stati rivieraschi, il principio consacrato dall'articolo 23 del trattato di pace firmato a Losanna il 24 luglio 1923. Hanno deciso di sostituire la presente Convenzione alla Convenzione firmata a Losanna il 24 luglio 1923, e hanno designato come rappresentanti: (omissis) i quali, dopo aver esibito i rispettivi poteri, riconosciuti in tutto regolari, hanno concordato le seguenti disposizioni:

Art. 1

Le Alte Parti contraenti, riconoscono ed affermano il principio della libertà di transito e di navigazione marittima negli Stretti. L'esercizio di tale libertà è regolato d'ora innanzi dalle disposizioni della presente Convenzione.

Sezione I Navi mercantili**Art. 2**

In tempo di pace, le navi mercantili godranno di completa libertà di passaggio e di navigazione negli Stretti, di giorno e di notte, quali che siano la bandiera e il carico, senza alcuna formalità, salve le disposizioni dell'art. 3 seguente. Nessuna tassa o diritto diversi da quelli la cui esecuzione è prevista dall'Annesso I alla presente Convenzione 3 sarà prelevata dalle autorità turche su dette navi quando esse transitano senza fare scalo in un porto degli Stretti. Allo scopo di facilitare l'esazione di dette tasse o diritti, le navi mercantili che varcano gli Stretti faranno conoscere agli agenti del posto indicato all'art. 3 il proprio nome, nazionalità, destinazione e provenienza. Il pilotaggio e il rimorchio restano facoltativi.

Art. 3

Ogni nave che entra negli Stretti dal Mar Egeo o dal Mar Nero dovrà fermarsi al posto sanitario presso l'ingresso degli Stretti per consentire l'attuazione del controllo sanitario stabilito dai regolamenti turchi nel quadro delle prescrizioni sanitarie internazionali. Tale controllo, nel caso di navi dotate di una patente sanitaria inequivocabile o che presentano una dichiarazione sanitaria attestante che esse non ricadono sotto le disposizioni dell'alinea 2 del presente articolo, si effettuerà di giorno e di notte, il più rapidamente possibile, e le navi in questione non dovranno essere costrette a nessun'altra fermata nel corso del loro passaggio negli Stretti. (omissis) (note 1-2-3).

Art. 4

In tempo di guerra, se la Turchia non è belligerante le navi mercantili, quali che siano la bandiera e il carico, godranno della libertà di passaggio e di navigazione negli Stretti previste dagli articoli 2 e

3.

Art. 5

In tempo di guerra, se la Turchia è belligerante, le navi mercantili che non appartengono ad un Paese in guerra con la Turchia, godranno della libertà di passaggio e di navigazione attraverso gli Stretti, a condizione di non prestare alcuna assistenza al nemico. Dette navi entreranno negli Stretti di giorno e il passaggio dovrà effettuarsi seguendo la rotta che sarà indicata, caso per caso, dalle autorità turche.

Art. 6

Nel caso in cui la Turchia si ritenesse minacciata da un pericolo di guerra imminente, si dovrà tuttavia continuare ad applicare le disposizioni dell'articolo 2, con la differenza che le navi dovranno entrare negli Stretti di giorno, e che il passaggio dovrà effettuarsi seguendo la rotta indicata, caso per caso, dalle autorità turche. Il pilotaggio potrà, in tal caso, essere reso obbligatorio, ma senza retribuzione.

Art. 7

Il termine «navi mercantili» si applica a tutte le navi che non sono trattate nella Sezione II della presente Convenzione.

Sezione II Navi da guerra**Art. 8**

Agli effetti della presente Convenzione, la definizione applicabile alle navi da guerra e alle loro specificazioni, nonché al calcolo dei tonnellaggi, è quella che figura nell'Annesso II alla presente Convenzione.

Art. 9

Le navi ausiliarie della marina militare destinate specificatamente al trasporto di combustibili, liquidi e no, non saranno tenute al preavviso di cui all'articolo 13 e non entreranno nel calcolo dei tonnellaggi sottoposti a limitazione ai sensi degli articoli 14 e 18, a condizione che attraversino gli Stretti isolatamente. Essa rimangono tuttavia assimilate alle navi da guerra per quanto concerne le altre condizioni del passaggio. Le navi ausiliarie di cui al precedente comma potranno beneficiare della deroga solo nel caso che il loro armamento non comporti: più di due pezzi di mm. 105 di calibro massimo, come artiglieria contro obiettivi galleggianti; più di due elementi di mm. 75 di calibro massimo, contro obiettivi aerei.

Art. 10

In tempo di pace le navi leggere di superficie, le piccole navi da combattimento e le navi ausiliarie, che appartengano o no a Potenze rivierasche del Mar Nero, godranno, quale che sia la loro bandiera, della libertà di transito negli Stretti senza alcuna tassa o diritto, purché vi entrino di giorno e nelle condizioni di cui agli articoli 13 e seguenti. Le navi da guerra diverse da quelle che rientrano nelle categorie previste dal precedente comma non avranno diritto di transito se non alle condizioni speciali di cui agli articoli 11 e 12.

Art. 11

Le Potenze rivierasche del Mar Nero sono autorizzate a far transitare negli Stretti loro navi di linea di tonnellaggio superiore a quello di cui al primo comma dell'articolo 14, a condizione che tali navi superino gli Stretti una alla volta, scortate da non più di due torpediniere.

Art. 12

Le Potenze rivierasche del Mar Nero avranno il diritto di far transitare negli Stretti, perché posano raggiungere le rispettive basi, i loro sottomarini costruiti o acquistati al di fuori di detto mare, a condizione che la costruzione o l'acquisto siano stati comunicati in tempo utile alla Turchia. I sottomarini appartenenti alle dette Potenze potranno parimenti attraversare gli Stretti per essere riparati in cantieri ubicati al di fuori di detto mare, a condizione che alla Turchia siano fornite precisazioni al riguardo. In entrambi i casi, i sottomarini dovranno navigare di giorno ed in superficie e attraversare gli Stretti isolatamente.

Art. 13

Per il transito delle navi da guerra negli Stretti dovrà essere dato un preavviso al Governo turco per via diplomatica. Il periodo normale del preavviso sarà di otto giorni, ma è desiderabile che esso sia esteso a quindici giorni per le Potenze non rivierasche del Mar Nero. Nel preavviso saranno indicati la destinazione, il nome, il tipo ed il numero delle navi nonché la data di passaggio per l'andata e, se ne è il caso, per il ritorno. Qualsiasi cambiamento di data dovrà formare oggetto di un preavviso di tre giorni. L'ingresso negli Stretti per il passaggio di andata dovrà avvenire entro il termine massimo di cinque giorni dalla data indicata nel preavviso iniziale. Decorso tale termine, dovrà essere dato un nuovo preavviso, regolato come quello iniziale. All'atto del passaggio, il comandante della forza navale comunicherà, senza doversi arrestare, ad un posto di segnalazione all'ingresso dei Dardanelli o del Bosforo, la composizione esatta della forza ai suoi ordini.

Art. 14

Il tonnellaggio globale massimo di tutte le forze navali straniere che possono trovarsi in corso di transito negli Stretti non dovrà superare le 15.000 tonnellate, salvi i casi di cui all'articolo li e all'allegato III della presente Convenzione. Peraltro, le forze indicate nel precedente comma non dovranno comprendere più di nove Unità. Non saranno comprese nel computo del tonnellaggio le navi appartenenti a Potenze rivierasche o non rivierasche del Mar Nero che rendano visita ad un porto degli Stretti, ai sensi dell'articolo 17. Non saranno neppure comprese in detto computo le navi da guerra che abbiano subito un'avaría durante la traversata; queste navi si sottoporranno, durante le riparazioni, alle disposizioni speciali emanate dalla Turchia.

Art. 15

Le navi da guerra in transito negli Stretti non potranno in nessun caso utilizzare gli aeromobili eventualmente trasportati 4)

Art. 16

Le navi da guerra in transito negli Stretti non dovranno, salvo in caso di avaría o di fortunale, trattenersi oltre il tempo necessario ad eseguire l'attraversamento.

Art. 17

Le disposizioni degli articoli precedenti non potranno comunque impedire ad una forza navale di qualsiasi tonnellaggio e composizione di rendere, su invito del Governo turco, una visita di cortesia di durata limitata in un porto degli Stretti. Tale forza dovrà lasciare gli Stretti seguendo la medesima rotta dell'ingresso, a meno che non si trovi nelle condizioni richieste per l'attraversamento in transito degli Stretti, ai sensi degli articoli 10, 14 e 18.

Art. 18

— 1. il tonnellaggio globale che le Potenze non rivierasche del Mar Nero potranno avere in questo

mare in tempo di pace è limitato come segue:

a) salvo il caso di cui al successivo paragrafo

b) il tonnellaggio globale delle dette Potenze non supererà le 30.000 tonnellate;

c) nel caso in cui, in un qualsiasi momento, il tonnellaggio della flotta più forte del Mar Nero venisse a superare di almeno 10.000 tonnellate quello della flotta più forte in detto mare alla data della firma della presente Convenzione, il tonnellaggio globale di 30000 tonnellate, menzionato al paragrafo a), sarà maggiorato in misura corrispondente, sino a concorrenza di un massimo di 45.000 tonnellate. A tal fine, ciascuna Potenza rivierasca farà conoscere al Governo turco, il 1° gennaio e il 1° luglio di ogni anno, il tonnellaggio totale della propria flotta nel Mar Nero, in conformità dell'annesso IV della presente Convenzione, e il Governo turco trasmetterà tale informazione alle Alte Parti contraenti nonché al Segretario Generale della Società delle Nazioni;

d) il tonnellaggio che una qualsiasi Potenza non rivierasca avrà facoltà di tenere nel Mar Nero sarà limitato ai due terzi del tonnellaggio globale di cui ai precedenti paragrafi a) e b). Tuttavia, nel caso che una o più Potenze non rivierasche del Mar Nero intendesse inviargli delle forze navali per uno scopo umanitario, queste forze, il cui insieme non dovrà comunque superare le 8.000 tonnellate, saranno ammesse ad entrare nel Mar Nero, senza il preavviso previsto all'articolo 13 della presente Convenzione, mediante un'autorizzazione concessa dal Governo turco alle seguenti condizioni: se il tonnellaggio globale di cui ai precedenti paragrafi a) e b) non è raggiunto e non deve essere superato dalle forze di cui si propone l'invio, il Governo turco accorderà l'autorizzazione nel termine più breve dopo il ricevimento della relativa richiesta; se il detto tonnellaggio globale risulti già utilizzato ovvero dovrebbe essere superato dalle forze di cui si propone l'invio, il Governo turco darà immediata notizia della richiesta di autorizzazione alle altre Potenze rivierasche del Mar Nero e, se queste Potenze non muoveranno obiezioni nelle ventiquattro ore successive alla ricevuta comunicazione, farà conoscere alle Potenze interessate, al più tardi entro un tempo utile di quarantotto ore, l'esito che avrà deciso di dare alla loro richiesta. Ogni ulteriore ingresso nel Mar Nero di forze navali delle Potenze non rivierasche potrà aver corso solo nei limiti disponibili del tonnellaggio globale di cui ai precedenti paragrafi a) e b).

— 2. *Quale che sia il motivo della loro presenza nel Mar Nero, le navi da guerra delle Potenze non rivierasche non potranno fermarsi più di ventuno giorni.*

Art. 19

In tempo di guerra, ove la Turchia non sia belligerante, le navi da guerra godranno di completa libertà di transito e di navigazione negli Stretti nelle identiche condizioni di cui agli articoli da 10 a 18. Il passaggio attraverso gli Stretti sarà vietato nondimeno alle navi da guerra di tutte le Potenze belligeranti, salvo i casi rientranti nell'applicazione dell'articolo 25 della presente Convenzione, nonché in caso di assistenza prestata ad uno Stato vittima di aggressione in forza di un trattato di mutua assistenza, al quale la Turchia sia vincolata, stipulato nel quadro del Patto della Società delle Nazioni, registrato e pubblicato in conformità delle previsioni dell'articolo 18 di tale Patto. Nei casi eccezionali di cui al precedente comma non saranno applicabili le limitazioni indicate negli articoli da 10 a 18. In deroga al divieto di transito sancito nel precedente secondo comma, le navi da guerra delle Potenze belligeranti rivierasche o no del Mar Nero, separate dalle loro basi, sono autorizzate a raggiungere tali basi. È vietato alle navi da guerra belligeranti di procedere a catture, esercitare il diritto d'ispezione ed abbandonarsi ad un qualsiasi atto ostile negli Stretti.

Art. 20

In tempo di guerra, ove la Turchia sia belligerante, le disposizioni degli articoli da 10 a 18 non saranno applicabili e il transito delle navi da guerra sarà rimesso interamente alla discrezione del Governo turco.

Art 21

Nel caso in cui la Turchia si ritenesse minacciata da imminente pericolo di guerra, essa avrà il diritto di applicare le disposizioni dell'articolo 20 della presente Convenzione. Le navi da guerra che, avendo attraversato gli Stretti anteriormente all'esercizio, da parte della Turchia, della facoltà ad essa conferita dal precedente comma, si venissero a trovare separate dalle loro basi, potranno raggiungere tali basi. Resta tuttavia inteso che la Turchia potrà impedire che si giovino di tale diritto le navi dello Stato il cui atteggiamento avrà motivato l'applicazione del presente articolo. Se il Governo turco si avvale della facoltà conferitagli dal primo comma del presente articolo, esso deve indirizzare una notificazione in tal senso alle Alte Parti contraenti e al Segretario Generale della Società delle Nazioni. Se il Consiglio della Società delle Nazioni decide maggioranza dei due terzi che le misure prese come sopra dalla Turchia non sono giustificate e se questo è parimenti l'avviso della maggioranza delle Alte Parti contraenti firmatarie della presente Convenzione, il Governo turco si impegna a revocare le misure in questione nonché quelle che fossero state prese ai sensi dell'articolo 6 della presente Convenzione.

Art. 22

Le navi da guerra che hanno a bordo casi di peste, colera, febbre gialla, tifo esantematico o vaiolo, o che ne hanno avuti meno di sette giorni prima, nonché le navi che hanno lasciato un porto contaminato da meno di cinque volte ventiquattro ore dovranno attraversare gli Stretti in quarantena e applicare con i mezzi di bordo le misure profilattiche necessarie ad evitare ogni possibilità di contaminazione degli Stretti.

Sezione III Aeromobili**Art. 23**

Allo scopo di assicurare il passaggio degli aeromobili civili fra il Mediterraneo e il Mar Nero, il Governo turco indicherà, al di fuori delle zone vietate degli Stretti, le aerovie destinate a detto passaggio, che gli aeromobili civili potranno utilizzare, dando al Governo turco, per i sorvoli occasionali, un preavviso di tre giorni e, per i sorvoli dei servizi regolari, un preavviso generale delle date di passaggio. Per parte sua e nonostante la rimilitarizzazione degli Stretti, il Governo turco concederà tutte le facilitazioni necessarie per il passaggio in piena sicurezza degli aeromobili civili autorizzati, in base alla regolamentazione aerea in vigore in Turchia, a sorvolare il territorio turco fra l'Europa e l'Asia. Nel caso in cui sia stata concessa un'autorizzazione di sorvolo, la rotta da seguire nella zona degli Stretti dovrà essere periodicamente indicata.

Sezione IV Disposizioni Generali**Art. 24**

Le attribuzioni della Commissione internazionale costituita in virtù della Convenzione concernente il regime degli Stretti in data 24 luglio 1923, sono trasferite al Governo turco. Il Governo turco si impegna a raccogliere le statistiche e a fornire le informazioni relative all'applicazione degli artt. 11, 12, 14 e 18. Esso deve curare l'esecuzione di tutte le disposizioni della presente Convenzione che riguardino il passaggio delle navi da guerra negli Stretti. Non appena sarà stato avvertito del prossimo passaggio di una forza navale straniera, il Governo turco farà conoscere ai rappresentanti ad Ankara delle Alte parti contraenti la composizione di tale forza, il suo tonnellaggio, la data prevista per il suo ingresso negli Stretti e, se del caso, la data probabile del suo ritorno. Il Governo turco invierà al Segretario generale della Società delle Nazioni ed alle Alte Parti contraenti un rapporto annuale indicante i movimenti delle navi da guerra straniere negli Stretti e contenente tutte le informazioni utili

per il commercio e la navigazione marittima e aerea prevista nella presente Convenzione.

Art. 25
(omissis)

Sezione V Disposizioni Finali

Art. 26
(omissis)

Art. 27
(omissis)

Art. 28

La presente Convenzione avrà una durata di vent'anni a partire dalla sua entrata in vigore. Tuttavia, il principio della libertà di passaggio e di navigazione affermato all'articolo 1 della presente Convenzione avrà una durata illimitata. Se due anni prima della scadenza di detto periodo di vent'anni nessuna Alta Parte contraente avrà dato un preavviso di denuncia al Governo francese, la presente Convenzione resterà in vigore fino a che siano trascorsi due anni dopo l'invio di un preavviso di denuncia. Tale preavviso sarà notificato dal Governo francese alle Alte Parti contraenti. Se la presente Convenzione venisse denunciata conformemente alle disposizioni del presente articolo, le Alte Parti contraenti convengono di farsi rappresentare ad una conferenza avente lo scopo di stabilire i termini di una nuova concessione.

Art. 29
(omissis)

In fede di che, i Plenipotenziari sopraccitati hanno firmato la presente Convenzione Fatto a Montreux, il 20 luglio millenovecentotrentasei in undici esemplari, di cui il primo, munito dei sigilli dei Plenipotenziari, sarà depositato negli archivi del Governo della Repubblica francese mentre gli altri vengono rimessi alle Potenze firmatarie.

Annessi alla Convenzione (omessi):

Annesso I: Tasse e diritti a carico delle navi mercantili in transito attraverso gli Stretti;

Annesso II: Stazza e classi delle navi da guerra;

Annesso III: Navi scuola della Marina giapponese;

Annesso IV: Classi e sottoclassi da comprendere nel calcolo del tonnellaggio totale delle Flotte delle Potenze rivierasche del Mar Nero

1) L'Italia non prese parte alla Conferenza internazionale nella quale fu concordato il testo della nuova Convenzione destinata a sostituire quella di Losanna del 24 luglio 1924, ma vi aderì il 2 maggio 1938 (vds. Ministero della Marina, Istruzioni di Diritto di Guerra per i Comandi Navali, 1939). La Convenzione fu resa esecutiva in Italia con R. Decreto Legge 16 giugno 1938, n. 1160.

2) La traduzione in lingua italiana qui riportata del testo francese della Convenzione è quella contenuta nella raccolta di P. Verri, *Diritto per la pace e Diritto per la guerra*, Roma, 1980.

3) Le tasse previste da tale Annesso I riguardano il controllo sanitario, i fari e le boe luminose, il servizio di salvataggio

4) L'Annesso II alla Convenzione, nel definire le classi di navi da guerra, prevede che le portaeromobili siano «bastimenti da guerra di superficie che, quale che sia il loro dislocamento, sono costruite o predisposte principalmente per trasportare e far operare aeromobili in mare»

Annesso E

**1995 STRASBOURG AGREEMENT ON ILLICIT TRAFFIC BY SEA, IMPLEMENTING
ARTICLE 17 OF THE UNITED NATIONS CONVENTION AGAINST ILLICIT TRAFFIC IN
NARCOTIC DRUGS AND PSYCHOTROPIC SUBSTANCES**

The member States of the Council of Europe, having expressed their consent to be bound by the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, done at Vienna on 20 December 1988, hereinafter referred to as «The Vienna Convention»,

Considering that the aim of the Council of Europe is to achieve a greater unity between its members;

Convinced of the need to pursue a common criminal policy aimed at the protection of society;

Considering that the fight against serious crime, which has become an increasingly international problem, calls for close co-operation on an international scale;

Desiring to increase their co-operation to the fullest possible extent in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances by sea, in conformity with the international law of the sea and in full respect of the principle of right of freedom of navigation;

Considering, therefore, that Article 17 of the Vienna Convention should be supplemented by a regional agreement to carry out, and to enhance the effectiveness of the provisions of that article,

Have agreed as follows:

Chapter I – Definitions

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Agreement:

a)«Intervening State» means a State Party which has requested or proposes to request authorisation from another Party to take action under this Agreement in relation to a vessel flying the flag or displaying the marks of registry of that other State Party;

b)«Preferential jurisdiction» means, in relation to a flag State having concurrent jurisdiction over a relevant offence with another State, the right to exercise its jurisdiction on a priority basis, to the exclusion of the exercise of the other State's jurisdiction over the offence;

c)«Relevant offence» means any offence of the kind described in Article 3, paragraph 1, of the Vienna Convention;

d)«Vessel» means a ship or any other floating craft of any description, including hovercraft and submersible craft.

Chapter II – International co-operation

Section 1 – General provisions

Article 2 – General principles

1) The Parties shall co-operate to the fullest extent possible to suppress illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances by sea, in conformity with the international law of the sea.

2) In the implementation of this Agreement the Parties shall endeavour to ensure that their actions maximise the effectiveness of law enforcement measures against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances by sea.

3) Any action taken in pursuance of this Agreement shall take due account of the need not to interfere with or affect the rights and obligations of and the exercise of jurisdiction by coastal States, in accor-

dance with the international law of the sea.

4) Nothing in this Agreement shall be so construed as to infringe the principle of *non bis in idem*, as applied in national law.

5) The Parties recognise the value of gathering and exchanging information concerning vessels, cargo and facts, whenever they consider that such exchange of information could assist a Party in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances by sea.

6) Nothing in this Agreement affects the immunities of warships and other government vessels operated for non-commercial purposes.

Article 3 – Jurisdiction

1) Each Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the relevant offences when the offence is committed on board a vessel flying its flag.

2) For the purposes of applying this Agreement, each Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the relevant offences committed on board a vessel flying the flag or displaying the marks of registry or bearing any other indication of nationality of any other Party to this Agreement. Such jurisdiction shall be exercised only in conformity with this Agreement.

3) For the purposes of applying this Agreement, each Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the relevant offences committed on board a vessel which is without nationality, or which is assimilated to a vessel without nationality under international law.

4) The flag State has preferential jurisdiction over any relevant offence committed on board its vessel.

5) Each State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or at any later date, by a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, inform the other Parties to the agreement of the criteria it intends to apply in respect of the exercise of the jurisdiction established pursuant to paragraph 2 of this article.

6) Any State which does not have in service warships, military aircraft or other government ships or aircraft operated for non-commercial purposes, which would enable it to become an intervening State under this Agreement may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, by a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe declare that it will not apply paragraphs 2 and 3 of this Article. A State which has made such a declaration is under the obligation to withdraw it when the circumstances justifying the reservation no longer exist.

Article 4 – Assistance to flag States

1) A Party which has reasonable grounds to suspect that a vessel flying its flag is engaged in or being used for the commission of a relevant offence, may request the assistance of other Parties in suppressing its use for that purpose. The Parties so requested shall render such assistance within the means available to them.

2) In making its request, the flag State may, *inter alia*, authorise the requested Party, subject to any conditions or limitations which may be imposed, to take some or all of the actions specified in this Agreement.

3) When the requested Party agrees to act upon the authorisation of the flag State given to it in accordance with paragraph 2, the provisions of this Agreement in respect of the rights and obligations of the intervening State and the flag State shall, where appropriate and unless otherwise specified, apply to the requested and requesting Party, respectively.

Article 5 – Vessels without nationality

1) A Party which has reasonable grounds to suspect that a vessel without nationality, or assimilated to

a vessel without nationality under international law, is engaged in or being used for the commission of a relevant offence, shall inform such other Parties as appear most closely affected and may request the assistance of any such Party in suppressing its use for that purpose. The Party so requested shall render such assistance within the means available to it.

2) Where a Party, having received information in accordance with paragraph 1, takes action it shall be for that Party to determine what actions are appropriate and to exercise its jurisdiction over any relevant offences which may have been committed by any persons on board the vessel.

3) Any Party which has taken action under this article shall communicate as soon as possible to the Party which has provided information, or made a request for assistance, the results of any action taken in respect of the vessel and any persons on board.

Section 2 – Authorisation procedures

Article 6 – Basic rules on authorisation

Where the intervening State has reasonable grounds to suspect that a vessel, which is flying the flag or displaying the marks of registry of another Party or bears any other indications of nationality of the vessel, is engaged in or being used for the commission of a relevant offence, the intervening State may request the authorisation of the flag State to stop and board the vessel in waters beyond the territorial sea of any Party, and to take some or all of the other actions specified in this Agreement. No such actions may be taken by virtue of this Agreement, without the authorisation of the flag State.

Article 7 – Decision on the request for authorisation

The flag State shall immediately acknowledge receipt of a request for authorisation under Article 6 and shall communicate a decision thereon as soon as possible and, wherever practicable, within four hours of receipt of the request.

Article 8 – Conditions

1) If the flag State grants the request, such authorisation may be made subject to conditions or limitations. Such conditions or limitations may, in particular, provide that the flag State's express authorisation be given before any specified steps are taken by the intervening State.

2) Each State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, by declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe declare that, when acting as an intervening State, it may subject its intervention to the condition that persons having its nationality who are surrendered to the flag State under Article 15 and there convicted of a relevant offence, shall have the possibility to be transferred to the intervening State to serve the sentence imposed.

Section 3 – Rules governing action

Article 9 – Authorised actions

— 1) Having received the authorisation of the flag State, and subject to the conditions or limitations, if any, made under Article 8, paragraph 1, the intervening State may take the following actions:

i.

a) stop and board the vessel;

b) establish effective control of the vessel and over any person thereon;

c) take any action provided for in sub-paragraph ii of this article which is considered necessary to establish whether a relevant offence has been committed and to secure any evidence thereof;

d) require the vessel and any persons thereon to be taken into the territory of the intervene

ning State and detain the vessel there for the purpose of carrying out further investigations;
i.i: and, having established effective control of the vessel:

- a) search the vessel, anyone on it and anything in it, including its cargo;
- b) open or require the opening of any containers, and test or take samples of anything on the vessel;
- c) require any person on the vessel to give information concerning himself or anything on the vessel;
- d) require the production of documents, books or records relating to the vessel or any persons or objects on it, and make photographs or copies of anything the production of which the competent authorities have the power to require;
- e) seize, secure and protect any evidence or material discovered on the vessel.

— 2) Any action taken under paragraph 1 of this article shall be without prejudice to any right existing under the law of the intervening State of suspected persons not to incriminate themselves.

Article 10 – Enforcement measures

— 1) Where, as a result of action taken under Article 9, the intervening State has evidence that a relevant offence has been committed which would be sufficient under its laws to justify its either arresting the persons concerned or detaining the vessel, or both, it may so proceed.

— 2) The intervening State shall, without delay, notify the flag State of steps taken under paragraph 1 above.

— 3) The vessel shall not be detained for a period longer than that which is strictly necessary to complete the investigations into relevant offences. Where there are reasonable grounds to suspect that the owners of the vessel are directly involved in a relevant offence, the vessel and its cargo may be further detained on completion of the investigation. Persons not suspected of any relevant offence and objects not required as evidence shall be released.

— 4) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the intervening State and the flag State may agree with a third State, Party to this Agreement, that the vessel may be taken to the territory of that third State and, once the vessel is in that territory, the third State shall be treated for the purposes of this Agreement as an intervening State.

Article 11 – Execution of action

— 1) Actions taken under Articles 9 and 10 shall be governed by the law of the intervening State.

— 2) Actions under Article 9, paragraph 1 a, b and d, shall be carried out only by warships or military aircraft, or by other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorised to that effect.

— 3)

a) An official of the intervening State may not be prosecuted in the flag State for any act performed in the exercise of his functions. In such a case, the official shall be liable to prosecution in the intervening State as if the elements constituting the offence had been committed within the jurisdiction of that State.

b) In any proceedings instituted in the flag State, offences committed against an official of the intervening State with respect to actions carried out under Articles 9 and 10 shall be treated as if they had been committed against an official of the flag State. b e

— 4) The master of a vessel which has been boarded in accordance with this Agreement shall be entitled to communicate with the authorities of the vessel's flag State as well as with the owners or operators of the vessel for the purpose of notifying them that the vessel has been boarded. However, the authorities of the intervening State may prevent or delay any communication with the owners or ope-

rators of the vessel if they have reasonable grounds for believing that such communication would obstruct the investigations into a relevant offence.

Article 12 – Operational safeguards

— 1) In the application of this Agreement, the Parties concerned shall take due account of the need not to endanger the safety of life at sea, the security of the vessel and cargo and not to prejudice any commercial or legal interest. In particular, they shall take into account:

- a) the dangers involved in boarding a vessel at sea, and give consideration to whether this could be more safely done at the vessel's next port of call;
- b) the need to minimise any interference with the legitimate commercial activities of a vessel;
- c) the need to avoid unduly detaining or delaying a vessel;
- d) the need to restrict the use of force to the minimum necessary to ensure compliance with the instructions of the intervening State.

— 2) The use of firearms against, or on, the vessel shall be reported as soon as possible to the flag State.

— 3) The death, or injury, of any person aboard the vessel shall be reported as soon as possible to the flag State. The authorities of the intervening State shall fully co-operate with the authorities of the flag State in any investigation the flag State may hold into any such death or injury.

Section 4 – Rules governing the exercise of jurisdiction

Article 13 – Evidence of offences

— 1) To enable the flag State to decide whether to exercise its preferential jurisdiction in accordance with the provisions of Article 14, the intervening State shall without delay transmit to the flag State a summary of the evidence of any offences discovered as a result of action taken pursuant to Article 9. The flag State shall acknowledge receipt of the summary forthwith.

— 2) If the intervening State discovers evidence which leads it to believe that offences outside the scope of this Agreement may have been committed, or that suspect persons not involved in relevant offences are on board the vessel, it shall notify the flag State. Where appropriate, the Parties involved shall consult.

— 3) The provisions of this Agreement shall be so construed as to permit the intervening State to take measures, including the detention of persons, other than those aimed at the investigation and prosecution of relevant offences, only when:

- a) the flag State gives its express consent; or
- b) such measures are aimed at the investigation and prosecution of an offence committed after the person has been taken into the territory of the intervening State.

Article 14 – Exercise of preferential jurisdiction

— 1) A flag State wishing to exercise its preferential jurisdiction shall do so in accordance with the provisions of this article.

— 2) It shall notify the intervening State to this effect as soon as possible and at the latest within fourteen days from the receipt of the summary of evidence pursuant to Article 13. If the flag State fails to do this, it shall be deemed to have waived the exercise of its preferential jurisdiction.

— 3) Where the flag State has notified the intervening State that it exercises its preferential jurisdiction, the exercise of the jurisdiction of the intervening State shall be suspended, save for the purpose of

surrendering persons, vessels, cargoes and evidence in accordance with this Agreement.

— 4) *The flag State shall submit the case forthwith to its competent authorities for the purpose of prosecution.*

— 5) *Measures taken by the intervening State against the vessel and persons on board may be deemed to have been taken as part of the procedure of the flag State.*

Article 15 – Surrender of vessels, cargoes, persons and evidence

— 1) *Where the flag State has notified the intervening State of its intention to exercise its preferential jurisdiction, and if the flag State so requests, the persons arrested, the vessel, the cargo and the evidence seized shall be surrendered to that State in accordance with the provisions of this Agreement.*

— 2) *The request for the surrender of arrested persons shall be supported by, in respect of each person, the original or a certified copy of the warrant of arrest or other order having the same effect, issued by a judicial authority in accordance with the procedure prescribed by the law of the flag State.*

— 3) *The Parties shall use their best endeavours to expedite the surrender of persons, vessels, cargoes and evidence.*

— 4) *Nothing in this Agreement shall be so construed as to deprive any detained person of his right under the law of the intervening State to have the lawfulness of his detention reviewed by a court of that State, in accordance with procedures established by its national law.*

— 5) *Instead of requesting the surrender of the detained persons or of the vessel, the flag State may request their immediate release. Where this request has been made, the intervening State shall release them forthwith.*

Article 16 – Capital punishment

If any offence for which the flag State decides to exercise its preferential jurisdiction in accordance with Article 14 is punishable by death under the law of that State, and if in respect of such an offence the death penalty is not provided by the law of the intervening State or is not normally carried out, the surrender of any person may be refused unless the flag State gives such assurances as the intervening State considers sufficient that the death penalty will not be carried out.

Section 5 – Procedural and other general rules

Article 17 – Competent authorities

— 1) *Each Party shall designate an authority, which shall be responsible for sending and answering requests under Articles 6 and 7 of this Agreement. So far as is practicable, each Party shall make arrangements so that this authority may receive and respond to the requests at any hour of any day or night.*

— 2) *The Parties shall furthermore designate a central authority which shall be responsible for the notification of the exercise of preferential jurisdiction under Article 14 and for all other communications or notifications under this Agreement.*

— 3) *Each Party shall, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, communicate to the Secretary General of the Council of Europe the names and addresses of the authorities designated in pursuance of this article, together with any other information facilitating communication under this Agreement. Any subsequent change with respect to the name, address or other relevant information concerning such authorities shall likewise be communicated to the Secretary General.*

Article 18 – Communication between designated authorities

- 1) The authorities designated under Article 17 shall communicate directly with one another.
- 2) Where, for any reason, direct communication is not practicable, Parties may agree to use the communication channels of ICPO-Interpol or of the Customs Co-operation Council.

Article 19 – Form of request and languages

- 1) All communications under Articles 4 to 16 shall be made in writing. Modern means of telecommunications, such as telefax, may be used.
- 2) Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, translations of the requests, other communications and supporting documents shall not be required.
- 3) At the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, any Party may communicate to the Secretary General of the Council of Europe a declaration that it reserves the right to require that requests, other communications and supporting documents sent to it, be made in or accompanied by a translation into its own language or into one of the official languages of the Council of Europe or into such one of these languages as it shall indicate. It may on that occasion declare its readiness to accept translations in any other language as it may specify. The other Parties may apply the reciprocity rule.

Article 20 – Authentication and legalisation

Documents transmitted in application of this Agreement shall be exempt from all authentication and legalisation formalities.

Article 21 – Content of request

A request under Article 6 shall specify:

- a) the authority making the request and the authority carrying out the investigations or proceedings;
 - b) details of the vessel concerned, including, as far as possible, its name, a description of the vessel, any marks of registry or other signs indicating nationality, as well as its location, together with a request for confirmation that the vessel has the nationality of the requested Party;
 - c) details of the suspected offences, together with the grounds for suspicion;
- the action it is proposed to take and an assurance that such action would be taken if the vessel concerned had been flying the flag of the intervening State.

Article 22 – Information for owners and masters of vessels

Each Party shall take such measures as may be necessary to inform the owners and masters of vessels flying their flag that States Parties to this Agreement may be granted the authority to board vessels beyond the territorial sea of any Party for the purposes specified in this Agreement and to inform them in particular of the obligation to comply with instructions given by a boarding party from an intervening State exercising that authority.

Article 23 – Restriction of use

The flag State may make the authorisation referred to in Article 6 subject to the condition that the information or evidence obtained will not, without its prior consent, be used or transmitted by the authorities of the intervening State in respect of investigations or proceedings other than those rela-

ting to relevant offences.

Article 24 – Confidentiality

The Parties concerned shall, if this is not contrary to the basic principles of their national law, keep confidential any evidence and information provided by another Party in pursuance of this Agreement, except to the extent that its disclosure is necessary for the application of the Agreement or for any investigations or proceedings.

Section 6 – Costs and damages

Article 25 – Costs

— 1) Unless otherwise agreed by the Parties concerned, the cost of carrying out any action under Articles 9 and 10 shall be borne by the intervening State, and the cost of carrying out action under Articles 4 and 5 shall normally be borne by the Party which renders assistance.

— 2) Where the flag State has exercised its preferential jurisdiction in accordance with Article 14, the cost of returning the vessel and of transporting suspected persons and evidence shall be borne by it.

Article 26 – Damages

— 1) If, in the process of taking action pursuant to Articles 9 and 10 above, any person, whether natural or legal, suffers loss, damage or injury as a result of negligence or some other fault attributable to the intervening State, it shall be liable to pay compensation in respect thereof.

— 2) Where the action is taken in a manner which is not justified by the terms of this Agreement, the intervening State shall be liable to pay compensation for any resulting loss, damage or injury. The intervening State shall also be liable to pay compensation for any such loss, damage or injury, if the suspicions prove to be unfounded and provided that the vessel boarded, the operator or the crew have not committed any act justifying them.

— 3) Liability for any damage resulting from action under Article 4 shall rest with the requesting State, which may seek compensation from the requested State where the damage was a result of negligence or some other fault attributable to that State.

(omissis)

Article 30 – Relationship to other conventions and agreements

—1). This Agreement shall not affect rights and undertakings deriving from the Vienna Convention or from any international multilateral conventions concerning special matters.

—2) The Parties to the Agreement may conclude bilateral or multilateral agreements with one another on the matters dealt with in this Agreement, for the purpose of supplementing or strengthening its provisions or facilitating the application of the principles embodied in it and in Article 17 of the Vienna Convention.

—3). If two or more Parties have already concluded an agreement or treaty in respect of a subject dealt with in this Agreement or have otherwise established their relations in respect of that subject, they may agree to apply that agreement or treaty or to regulate those relations accordingly, in lieu of the present Agreement, if it facilitates international co-operation.

(omissis)

Done at Strasbourg, this 31st day of January 1995, in English and in French, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Council of Europe. The Secretary General of the Council of Europe shall transmit certified copies to each member State of the Council of Europe and to any State invited to accede to this Agreement.

ANNESSO F

**PROTOCOL AGAINST THE SMUGGLING OF MIGRANTS BY
LAND, SEA AND AIR, SUPPLEMENTING THE UNITED NATIONS
CONVENTION AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME**

Adopted and opened for signature, ratification and accession by General Assembly resolution 55/25 of 15 November 2000 (not in force)

Preamble

The States Parties to this Protocol ,

Declaring that effective action to prevent and combat the smuggling of migrants by land, sea and air requires a comprehensive international approach, including cooperation, the exchange of information and other appropriate measures, including socio-economic measures, at the national, regional and international levels,

Recalling General Assembly resolution 54/212 of 22 December 1999, in which the Assembly urged Member States and the United Nations system to strengthen international cooperation in the area of international migration and development in order to address the root causes of migration, especially those related to poverty, and to maximize the benefits of international migration to those concerned, and encouraged, where relevant, interregional, regional and subregional mechanisms to continue to address the question of migration and development,

Convinced of the need to provide migrants with humane treatment and full protection of their rights,

Taking into account the fact that, despite work undertaken in other international forums, there is no universal instrument that addresses all aspects of smuggling of migrants and other related issues,

Concerned at the significant increase in the activities of organized criminal groups in smuggling of migrants and other related criminal activities set forth in this Protocol, which bring great harm to the States concerned,

Also concerned that the smuggling of migrants can endanger the lives or security of the migrants involved,

Recalling General Assembly resolution 53/111 of 9 December 1998, in which the Assembly decided to establish an open-ended intergovernmental ad hoc committee for the purpose of elaborating a comprehensive international convention against transnational organized crime and of discussing the elaboration of, inter alia, an international instrument addressing illegal trafficking in and transporting of migrants, including by sea,

Convinced that supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime with an international instrument against the smuggling of migrants by land, sea and air will be useful in preventing and combating that crime,

Have agreed as follows :

I. General provisions**Article 1**

Relation with the United Nations Convention against Transnational Organized Crime

1. This Protocol supplements the United Nations Convention against Transnational Organized Crime. It shall be interpreted together with the Convention.

2. The provisions of the Convention shall apply, mutatis mutandis, to this Protocol unless otherwise provided herein.

3. *The offences established in accordance with article 6 of this Protocol shall be regarded as offences established in accordance with the Convention.*

Article 2

Statement of purpose

The purpose of this Protocol is to prevent and combat the smuggling of migrants, as well as to promote cooperation among States Parties to that end, while protecting the rights of smuggled migrants.

Article 3

Use of terms

For the purposes of this Protocol:

- (a) «Smuggling of migrants» shall mean the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident;
- (b) «Illegal entry» shall mean crossing borders without complying with the necessary requirements for legal entry into the receiving State;
- (c) «Fraudulent travel or identity document» shall mean any travel or identity document:
 - (i) That has been falsely made or altered in some material way by anyone other than a person or agency lawfully authorized to make or issue the travel or identity document on behalf of a State; or
 - (ii) That has been improperly issued or obtained through misrepresentation, corruption or duress or in any other unlawful manner; or
 - (iii) That is being used by a person other than the rightful holder;
- (d) «Vessel» shall mean any type of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water, except a warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a Government and used, for the time being, only on government non-commercial service.

Article 4

Scope of application

This Protocol shall apply, except as otherwise stated herein, to the prevention, investigation and prosecution of the offences established in accordance with article 6 of this Protocol, where the offences are transnational in nature and involve an organized criminal group, as well as to the protection of the rights of persons who have been the object of such offences.

Article 5

Criminal liability of migrants

Migrants shall not become liable to criminal prosecution under this Protocol for the fact of having been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol.

Article 6

Criminalization

1. *Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally and in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit:*

- (a) *The smuggling of migrants;*
- (b) *When committed for the purpose of enabling the smuggling of migrants:*
 - (i) *Producing a fraudulent travel or identity document;*
 - (ii) *Procuring, providing or possessing such a document;*

(c) *Enabling a person who is not a national or a permanent resident to remain in the State concerned without complying with the necessary requirements for legally remaining in the State by the means mentioned in subparagraph (b) of this paragraph or any other illegal means.*

2. *Each State Party shall also adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences:*

(a) *Subject to the basic concepts of its legal system, attempting to commit an offence established in accordance with paragraph 1 of this article;*

(b) *Participating as an accomplice in an offence established in accordance with paragraph 1 (a), (b) (i) or (c) of this article and, subject to the basic concepts of its legal system, participating as an accomplice in an offence established in accordance with paragraph 1 (b) (ii) of this article;*

(c) *Organizing or directing other persons to commit an offence established in accordance with paragraph 1 of this article.*

3. *Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as aggravating circumstances to the offences established in accordance with paragraph 1 (a), (b) (i) and (c) of this article and, subject to the basic concepts of its legal system, to the offences established in accordance with paragraph 2 (b) and (c) of this article, circumstances:*

(a) *That endanger, or are likely to endanger, the lives or safety of the migrants concerned; or*

(b) *That entail inhuman or degrading treatment, including for exploitation, of such migrants.*

4. *Nothing in this Protocol shall prevent a State Party from taking measures against a person whose conduct constitutes an offence under its domestic law.*

II. Smuggling of migrants by sea

Article 7

Cooperation

States Parties shall cooperate to the fullest extent possible to prevent and suppress the smuggling of migrants by sea, in accordance with the international law of the sea.

Article 8

Measures against the smuggling of migrants by sea

1. *A State Party that has reasonable grounds to suspect that a vessel that is flying its flag or claiming its registry, that is without nationality or that, though flying a foreign flag or refusing to show a flag, is in reality of the nationality of the State Party concerned is engaged in the smuggling of migrants by sea may request the assistance of other States Parties in suppressing the use of the vessel for that purpose. The States Parties so requested shall render such assistance to the extent possible within their means.*

2. *A State Party that has reasonable grounds to suspect that a vessel exercising freedom of navigation in accordance with international law and flying the flag or displaying the marks of registry of another State Party is engaged in the smuggling of migrants by sea may so notify the flag State, request confirmation of registry and, if confirmed, request authorization from the flag State to take appropriate measures with regard to that vessel. The flag State may authorize the requesting State, inter alia:*

(a) *To board the vessel;*

(b) *To search the vessel; and*

(c) *If evidence is found that the vessel is engaged in the smuggling of migrants by sea, to take appropriate measures with respect to the vessel and persons and cargo on board, as authorized by the flag State.*

3. *A State Party that has taken any measure in accordance with paragraph 2 of this article shall promptly inform the flag State concerned of the results of that measure.*

4. A State Party shall respond expeditiously to a request from another State Party to determine whether a vessel that is claiming its registry or flying its flag is entitled to do so and to a request for authorization made in accordance with paragraph 2 of this article.

5. A flag State may, consistent with article 7 of this Protocol, subject its authorization to conditions to be agreed by it and the requesting State, including conditions relating to responsibility and the extent of effective measures to be taken. A State Party shall take no additional measures without the express authorization of the flag State, except those necessary to relieve imminent danger to the lives of persons or those which derive from relevant bilateral or multilateral agreements.

6. Each State Party shall designate an authority or, where necessary, authorities to receive and respond to requests for assistance, for confirmation of registry or of the right of a vessel to fly its flag and for authorization to take appropriate measures. Such designation shall be notified through the Secretary-General to all other States Parties within one month of the designation.

7. A State Party that has reasonable grounds to suspect that a vessel is engaged in the smuggling of migrants by sea and is without nationality or may be assimilated to a vessel without nationality may board and search the vessel. If evidence confirming the suspicion is found, that State Party shall take appropriate measures in accordance with relevant domestic and international law.

Article 9

Safeguard clauses

1. Where a State Party takes measures against a vessel in accordance with article 8 of this Protocol, it shall:

- (a) Ensure the safety and humane treatment of the persons on board;
- (b) Take due account of the need not to endanger the security of the vessel or its cargo;
- (c) Take due account of the need not to prejudice the commercial or legal interests of the flag State or any other interested State;
- (d) Ensure, within available means, that any measure taken with regard to the vessel is environmentally sound.

2. Where the grounds for measures taken pursuant to article 8 of this Protocol prove to be unfounded, the vessel shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained, provided that the vessel has not committed any act justifying the measures taken.

3. Any measure taken, adopted or implemented in accordance with this chapter shall take due account of the need not to interfere with or to affect:

- (a) The rights and obligations and the exercise of jurisdiction of coastal States in accordance with the international law of the sea; or
- (b) The authority of the flag State to exercise jurisdiction and control in administrative, technical and social matters involving the vessel.

4. Any measure taken at sea pursuant to this chapter shall be carried out only by warships or military aircraft, or by other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

III. Prevention, cooperation and other measures

Article 10

Information

1. Without prejudice to articles 27 and 28 of the Convention, States Parties, in particular those with common borders or located on routes along which migrants are smuggled, shall, for the purpose of achieving the objectives of this Protocol, exchange among themselves, consistent with their respective domestic legal and administrative systems, relevant information on matters such as:

- (a) Embarkation and destination points, as well as routes, carriers and means of transportation, known to be or suspected of being used by an organized criminal group engaged in conduct set forth in article 6 of this Protocol;*
 - (b) The identity and methods of organizations or organized criminal groups known to be or suspected of being engaged in conduct set forth in article 6 of this Protocol;*
 - (c) The authenticity and proper form of travel documents issued by a State Party and the theft or related misuse of blank travel or identity documents;*
 - (d) Means and methods of concealment and transportation of persons, the unlawful alteration, reproduction or acquisition or other misuse of travel or identity documents used in conduct set forth in article 6 of this Protocol and ways of detecting them;*
 - (e) Legislative experiences and practices and measures to prevent and combat the conduct set forth in article 6 of this Protocol; and*
 - (f) Scientific and technological information useful to law enforcement, so as to enhance each other's ability to prevent, detect and investigate the conduct set forth in article 6 of this Protocol and to prosecute those involved.*
- 2. A State Party that receives information shall comply with any request by the State Party that transmitted the information that places restrictions on its use.*

Article 11

Border measures

- 1. Without prejudice to international commitments in relation to the free movement of people, States Parties shall strengthen, to the extent possible, such border controls as may be necessary to prevent and detect the smuggling of migrants.*
- 2. Each State Party shall adopt legislative or other appropriate measures to prevent, to the extent possible, means of transport operated by commercial carriers from being used in the commission of the offence established in accordance with article 6, paragraph 1 (a), of this Protocol.*
- 3. Where appropriate, and without prejudice to applicable international conventions, such measures shall include establishing the obligation of commercial carriers, including any transportation company or the owner or operator of any means of transport, to ascertain that all passengers are in possession of the travel documents required for entry into the receiving State.*
- 4. Each State Party shall take the necessary measures, in accordance with its domestic law, to provide for sanctions in cases of violation of the obligation set forth in paragraph 3 of this article.*
- 5. Each State Party shall consider taking measures that permit, in accordance with its domestic law, the denial of entry or revocation of visas of persons implicated in the commission of offences established in accordance with this Protocol.*
- 6. Without prejudice to article 27 of the Convention, States Parties shall consider strengthening cooperation among border control agencies by, inter alia, establishing and maintaining direct channels of communication.*

Article 12

Security and control of documents

Each State Party shall take such measures as may be necessary, within available means:

- (a) To ensure that travel or identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be falsified or unlawfully altered, replicated or issued; and*
- (b) To ensure the integrity and security of travel or identity documents issued by or on behalf of the State Party and to prevent their unlawful creation, issuance and use.*

Article 13

Legitimacy and validity of documents

At the request of another State Party, a State Party shall, in accordance with its domestic law, verify within a reasonable time the legitimacy and validity of travel or identity documents issued or purported to have been issued in its name and suspected of being used for purposes of conduct set forth in article 6 of this Protocol.

Article 14

Training and technical cooperation

1. States Parties shall provide or strengthen specialized training for immigration and other relevant officials in preventing the conduct set forth in article 6 of this Protocol and in the humane treatment of migrants who have been the object of such conduct, while respecting their rights as set forth in this Protocol.

2. States Parties shall cooperate with each other and with competent international organizations, non-governmental organizations, other relevant organizations and other elements of civil society as appropriate to ensure that there is adequate personnel training in their territories to prevent, combat and eradicate the conduct set forth in article 6 of this Protocol and to protect the rights of migrants who have been the object of such conduct. Such training shall include:

- (a) Improving the security and quality of travel documents;*
- (b) Recognizing and detecting fraudulent travel or identity documents;*
- (c) Gathering criminal intelligence, relating in particular to the identification of organized criminal groups known to be or suspected of being engaged in conduct set forth in article 6 of this Protocol, the methods used to transport smuggled migrants, the misuse of travel or identity documents for purposes of conduct set forth in article 6 and the means of concealment used in the smuggling of migrants;*
- (d) Improving procedures for detecting smuggled persons at conventional and non-conventional points of entry and exit; and*
- (e) The humane treatment of migrants and the protection of their rights as set forth in this Protocol.*

3. States Parties with relevant expertise shall consider providing technical assistance to States that are frequently countries of origin or transit for persons who have been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol. States Parties shall make every effort to provide the necessary resources, such as vehicles, computer systems and document readers, to combat the conduct set forth in article 6.

Article 15

Other prevention measures

1. Each State Party shall take measures to ensure that it provides or strengthens information programmes to increase public awareness of the fact that the conduct set forth in article 6 of this Protocol is a criminal activity frequently perpetrated by organized criminal groups for profit and that it poses serious risks to the migrants concerned.

2. In accordance with article 31 of the Convention, States Parties shall cooperate in the field of public information for the purpose of preventing potential migrants from falling victim to organized criminal groups.

3. Each State Party shall promote or strengthen, as appropriate, development programmes and cooperation at the national, regional and international levels, taking into account the socio-economic realities of migration and paying special attention to economically and socially depressed areas, in order to combat the root socio-economic causes of the smuggling of migrants, such as poverty and underdevelopment.

Article 16

Protection and assistance measures

1. *In implementing this Protocol, each State Party shall take, consistent with its obligations under international law, all appropriate measures, including legislation if necessary, to preserve and protect the rights of persons who have been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol as accorded under applicable international law, in particular the right to life and the right not to be subjected to torture or other cruel, inhuman or degrading treatment or punishment.*
2. *Each State Party shall take appropriate measures to afford migrants appropriate protection against violence that may be inflicted upon them, whether by individuals or groups, by reason of being the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol.*
3. *Each State Party shall afford appropriate assistance to migrants whose lives or safety are endangered by reason of being the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol.*
4. *In applying the provisions of this article, States Parties shall take into account the special needs of women and children.*
5. *In the case of the detention of a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol, each State Party shall comply with its obligations under the Vienna Convention on Consular Relations, where applicable, including that of informing the person concerned without delay about the provisions concerning notification to and communication with consular officers.*

Article 17

Agreements and arrangements

States Parties shall consider the conclusion of bilateral or regional agreements or operational arrangements or understandings aimed at:

- (a) *Establishing the most appropriate and effective measures to prevent and combat the conduct set forth in article 6 of this Protocol; or*
- (b) *Enhancing the provisions of this Protocol among themselves.*

Article 18

Return of smuggled migrants

1. *Each State Party agrees to facilitate and accept, without undue or unreasonable delay, the return of a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol and who is its national or who has the right of permanent residence in its territory at the time of return.*
2. *Each State Party shall consider the possibility of facilitating and accepting the return of a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol and who had the right of permanent residence in its territory at the time of entry into the receiving State in accordance with its domestic law.*
3. *At the request of the receiving State Party, a requested State Party shall, without undue or unreasonable delay, verify whether a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol is its national or has the right of permanent residence in its territory.*
4. *In order to facilitate the return of a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol and is without proper documentation, the State Party of which that person is a national or in which he or she has the right of permanent residence shall agree to issue, at the request of the receiving State Party, such travel documents or other authorization as may be necessary to enable the person to travel to and re-enter its territory.*
5. *Each State Party involved with the return of a person who has been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol shall take all appropriate measures to carry out the return in an orderly manner and with due regard for the safety and dignity of the person.*

6. *States Parties may cooperate with relevant international organizations in the implementation of this article.*

7. *This article shall be without prejudice to any right afforded to persons who have been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol by any domestic law of the receiving State Party.*

8. *This article shall not affect the obligations entered into under any other applicable treaty, bilateral or multilateral, or any other applicable operational agreement or arrangement that governs, in whole or in part, the return of persons who have been the object of conduct set forth in article 6 of this Protocol.*

(omissis)

Grafica e impaginazione
Maria Vancheri

RIVISTA MARITTIMA
ISSN 0035-6984
marivista@marina.difesa.it
06 3680 7251

DIRETTORE RESPONSABILE
Capitano di Vascello
ENRICO MIRANDA

Direzione
Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Amministrazione
Direzione di Commissariato M.M.
Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Codice fiscale: 80234970582
Partita IVA: 02135411003



IM G

E IT ICE

Fotolito e stampa

Società Editrice Imago Media • 81010 Dragoni (CE)
Tel. 0823 866710 • e-mail: info@imagomedia.it

Finito di stampare nel mese di aprile 2007

