IL MARE COME VIA DI COMUNICAZIONE

Nozioni di Diritto internazionale del mare

Indice

I. La nave - Il mezzo tipico di trasporto in mare
II. Le rotte commerciali internazionali
III. Le regole della navigazione internazionale
IV. Gli «stretti» usati per la navigazione internazionale
V. I canali marittimi internazionali
VI. Il ruolo delle «navi da guerra» nella protezione delle vie di comunicazione

I. LA NAVE

Il mezzo tipico di trasporto in mare

Nazionalità delle navi

Art. 91 CNUDM

«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".

- 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.
- 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.

(*) La Convenzione sulle condizioni di immatricolazione delle navi del 1986 richiede che alla proprietà della nave partecipi un numero di cittadini dello Stato di immatricolazione «sufficiente» per assicurare a quest'ultimo il controllo effettivo sulla nave, o che l'equipaggio sia formato per una quota «soddisfacente» di cittadini o residenti abituali dello Stato di immatricolazione.

Definizione di nave

La CNUDM non contiene una nozione di «nave», tuttavia quando ci si riferisce alla nave emerge chiaramente che **lo Stato di bandiera esercita la sua giurisdizione attraverso il comandante e il suo equipaggio**.

Una parte della dottrina ha sempre creduto che l'assenza di una definizione di "nave" nella CNUDM fosse legata al fatto che quest'ultima si riferisse alla nozione racchiusa nelle convenzioni marittime che hanno un'adesione quasi universale.

Tuttavia, va notato che queste ultime convenzioni forniscono definizioni diverse di "nave" o "vascello" e che le stesse definizioni sono funzionalmente limitate:

- alcune di queste convenzioni sottolineano che **una nave è usata o può essere usata come mezzo di trasporto sull'acqua** (es. Art. 2 UN Convention on Registration of Ships);
- altre forniscono una definizione ampia che si riferisce a **qualsiasi tipo di nave** (Art. 2, par. 4, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, 1973);
- infine, la Convenzione SALVAGE stabilisce che **per "nave" si intende qualsiasi nave o imbarcazione, ma anche "qualsiasi struttura in grado di navigare"**.

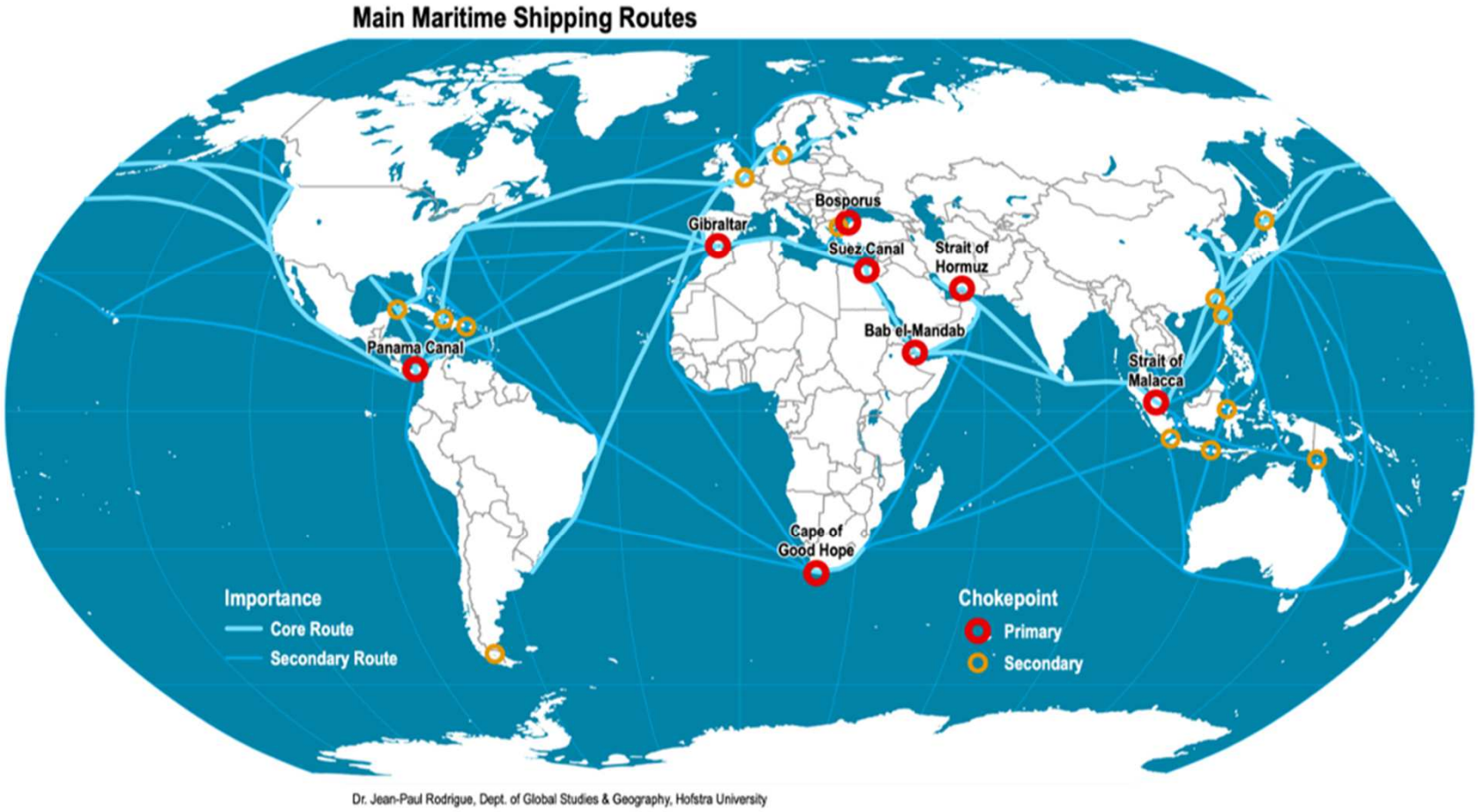
Navi a guida autonoma (o senza equipaggio): quale regime giuridico?

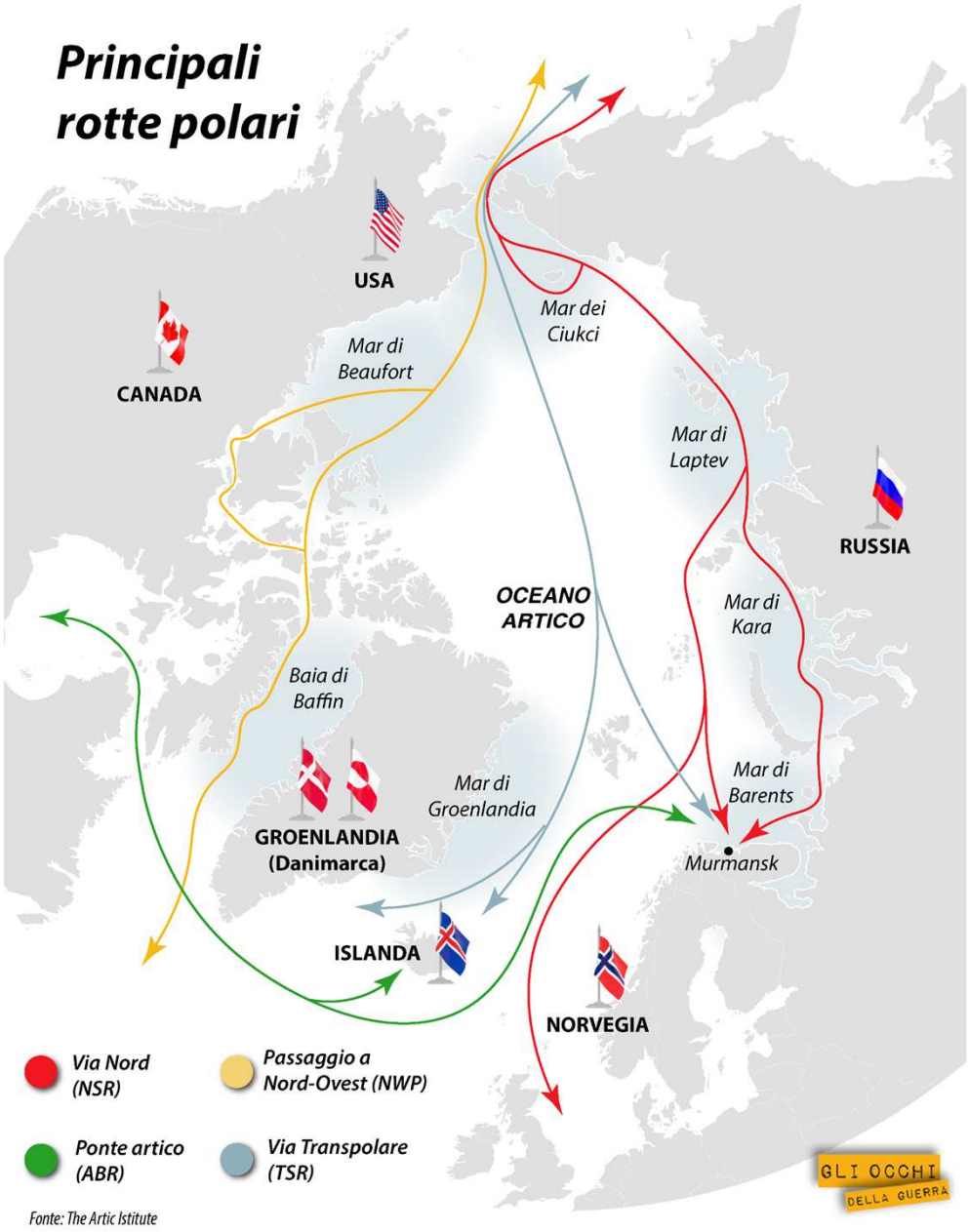
- Dagli esempi convenzionali sopra citati si deduce che per definire una "nave" non sia essenziale il fatto che abbia un comandante o un equipaggio a bordo.

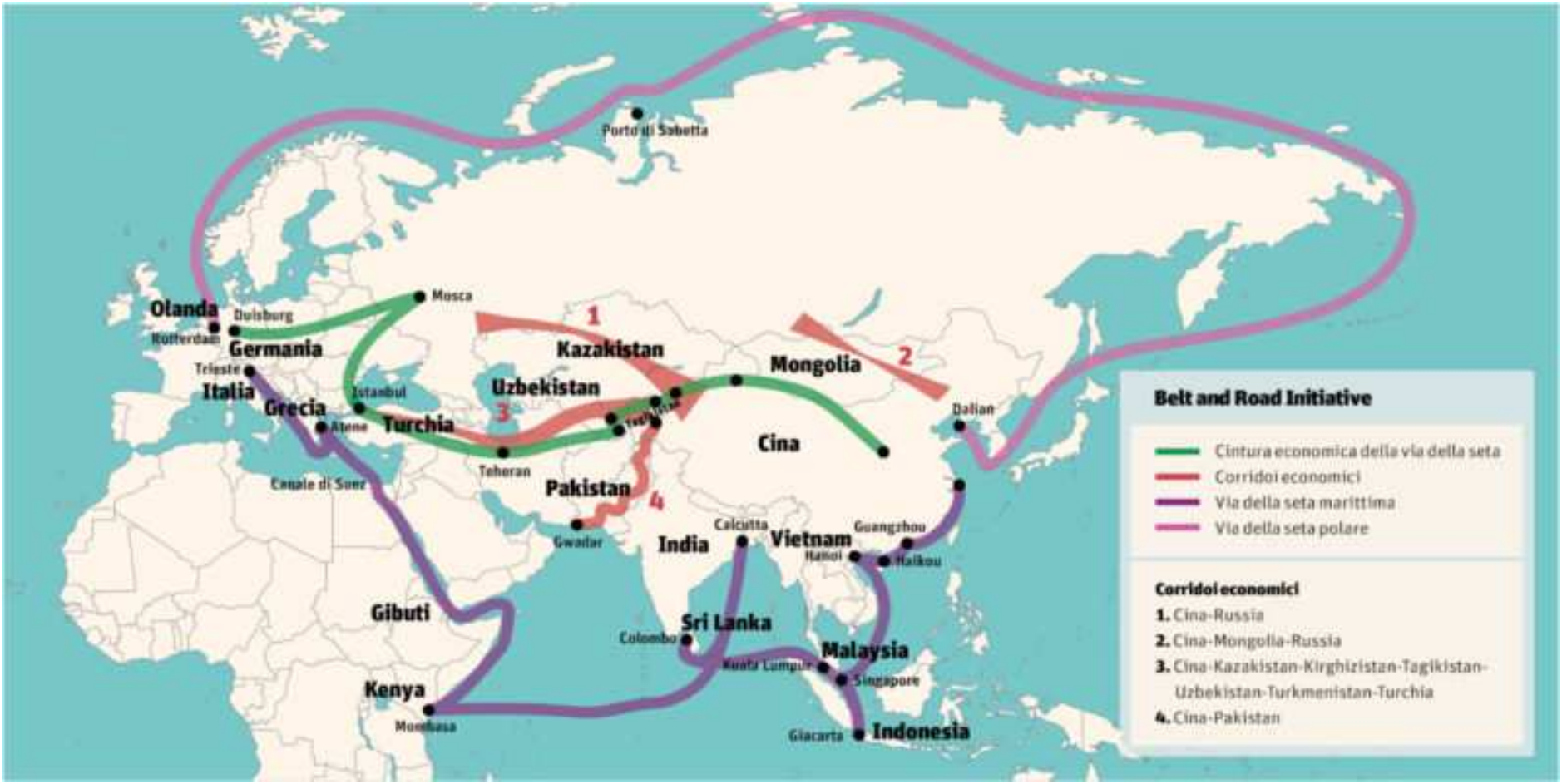
- Di conseguenza, le navi a guida autonoma sarebbero per lo più coperti dalle definizioni normative esistenti e le convenzioni esistenti continuerebbero ad essere applicabili per ciò che le riguarda.

Yara Birkeland, prima nave cargo a guida autonoma, bandiera norvegese, varata nel 2020

II. LE ROTTE COMMERCIALI INTERNAZIONALI


Main Maritime Shipping Routes
Bosporus
Gibraltar
Suez Canal
Strait of Hormuz
Bab el-Mandab
Panama Canal
Strait of Malacca
Cape of Good Hope
Importance
Core Route
Secondary Route
Chokepoint
Primary
Secondary
Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University


Principali rotte polari
USA
CANADA
Mar di Beaufort
Mar dei Ciukci
Mar di Laptev
RUSSIA
OCEANO ARTICO
Mar di Kara
Baia di Baffin
GROENLANDIA (Danimarca)
Mar di Groenlandia
Mar di Barents
Murmansk
ISLANDA
NORVEGIA
Via Nord (NSR)
Passaggio a Nord-Ovest (NWP)
Ponte artico (ABR)
Via Transpolare (TSR)
Fonte: The Artic Istitute
GLI OCCHI DELLA GUERRA


Porto di Sabetta
Olanda
Rotterdam
Duisburg
Germania
Mosca
Trieste
Italia
Grecia
Atene
Istanbul
Turchia
Canale di Suez
Teheran
Uzbekistan
Kazakistan
1
2
3
4
Mongolia
Cina
Dalian
Pakistan
Gwadar
India
Calcutta
Vietnam
Hanoi
Guangzhou
Haikou
Gibuti
Sri Lanka
Colombo
Malaysia
Kuala Lumpur
Singapore
Kenya
Mombasa
Giacarta
Indonesia
Belt and Road Initiative
Cintura economica della via della seta
Corridoi economici
Via della seta marittima
Via della seta polare
Corridoi economici
1. Cina-Russia
2. Cina-Mongolia-Russia
3. Cina-Kazakistan-Kirghizistan-Tagikistan-Uzbekistan-Turkmenistan-Turchia
4. Cina-Pakistan

Le rotte commerciali internazionali non sono soggette ad un unico regime giuridico per tratta, ma al regime giuridico delle zone marittime che attraversano, alla luce di quanto predisposto dalla CNUDM, e ai regimi giuridici specifici trattati dalle diverse convenzioni marittime internazionali.

III. LE REGOLE DELLA NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE

Navigazione in alto mare

piena **libertà di navigazione** (e di sorvolo).

Tuttavia vi sono delle eccezioni:

CNUDM

- la nave altrui può essere fermata e perquisita da una nave da guerra di altro Stato se sussistono seri motivi per sospettare che pratichi la tratta degli schiavi o la pirateria o il traffico illecito di sostanze stupefacenti o psicotrope o perché priva di nazionalità o per uso fraudolento di bandiera straniera;

Protocollo relativo all'intervento in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dal petrolio - 1973

- lo Stato costiero può intervenire sulla nave altrui in caso di incidente che sia suscettibile di inquinare il proprio litorale;

Dottrina anglosassone, smentita dalla prassi

- lo Stato costiero ha potere di visita e di cattura di navi altrui per la difesa di interessi "essenziali" dello Stato;

Diritto consuetudinario

- lo Stato costiero ha potere di visita e di cattura di navi altrui che pratichino "contrabbando di guerra in tempo di pace" (es. invio di armi o armati ad uno Stato in cui è in corso un'insurrezione o una guerra per l'autodeterminazione)

Navigazione nella ZEE

- vi è piena **libertà di navigazione** (e di sorvolo), tuttavia la nave straniera è soggetta alla regolamentazione dello Stato costiero per la tutela delle sue risorse; lo Stato costiero può prendere ogni misura, compresa la visita, l'ispezione, la cattura e l'apertura di un procedimento giudiziario in caso di violazioni manifeste e di pericoli di inquinamento.

- Art. 234 CNUDM – «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».

Navigazione nella zona contigua

Libertà di navigazione,
condizionata o meno dal fatto che la zona contigua si sovrapponga o meno a una ZEE

- lo Stato costiero può prevenire (visita e perquisizione) e punire (cattura della nave, punizione dei membri dell'equipaggio) le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale.

Navigazione nel mare territoriale

la nave straniera gode del **diritto di passaggio inoffensivo**, effettuato in modo tale da non arrecare pregiudizio alla pace, al buon costume, alla sicurezza dello Stato costiero ed in modo continuo e rapido, salvo per causa di forza maggiore o per prestare soccorso

Tuttavia, lo Stato costiero può emanare leggi e regolamenti, conformemente alla CNUDM 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.

Il diritto di passaggio inoffensivo si applica anche alle acque arcipelagiche di uno Stato-arcipelago;

lo Stato-arcipelago può sospendere temporaneamente, in zone specifiche delle proprie acque arcipelagiche, il diritto di passaggio inoffensivo se tale misura si rende indispensabile per proteggere la propria sicurezza.

- Qualora la sicurezza della navigazione lo richieda, lo Stato costiero può esigere che le navi in passaggio inoffensivo usino **corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico** da esso indicati.

- 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.

- 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.

- Nel mare territoriale, i **sommergibili e altri veicoli subacquei** sono tenuti a navigare in superficie ed esibire la bandiera nazionale.

Isole artificiali, installazioni e strutture e navigazione internazionale

Art. 60 CNUDM (norma che si applica alla piattaforma continentale, alla ZEE e all'alto mare)

"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".

"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".

Navigazione nelle acque interne

- Lo Stato costiero ha piena discrezionalità di regolamentare la navigazione nelle sue acque interne.

- L'accesso alle acque interne da parte di una nave straniera è soggetta ad autorizzazione da parte dello Stato costiero.

- In base all'articolo 8, par. 2, CNUDM «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».

IV. GLI STRETTI USATI PER LA NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE

- Il regime del passaggio attraverso gli stretti usati per la navigazione internazionale non modifica né il regime giuridico delle acque di tali stretti, né l'esercizio di sovranità o giurisdizione su tali acque, sui relativi fondi marini, sul loro sottosuolo e sullo spazio aereo sovrastante, da parte degli Stati rivieraschi.

La CNUDM prevede diversi regimi giuridici per gli stretti.

Il regime giuridico generale

Un **regime di passaggio in transito** si applica solo agli stretti usati per la navigazione internazionale tra una parte di alto mare o ZEE e un'altra parte di alto mare o ZEE (art. 37 CNUDM).

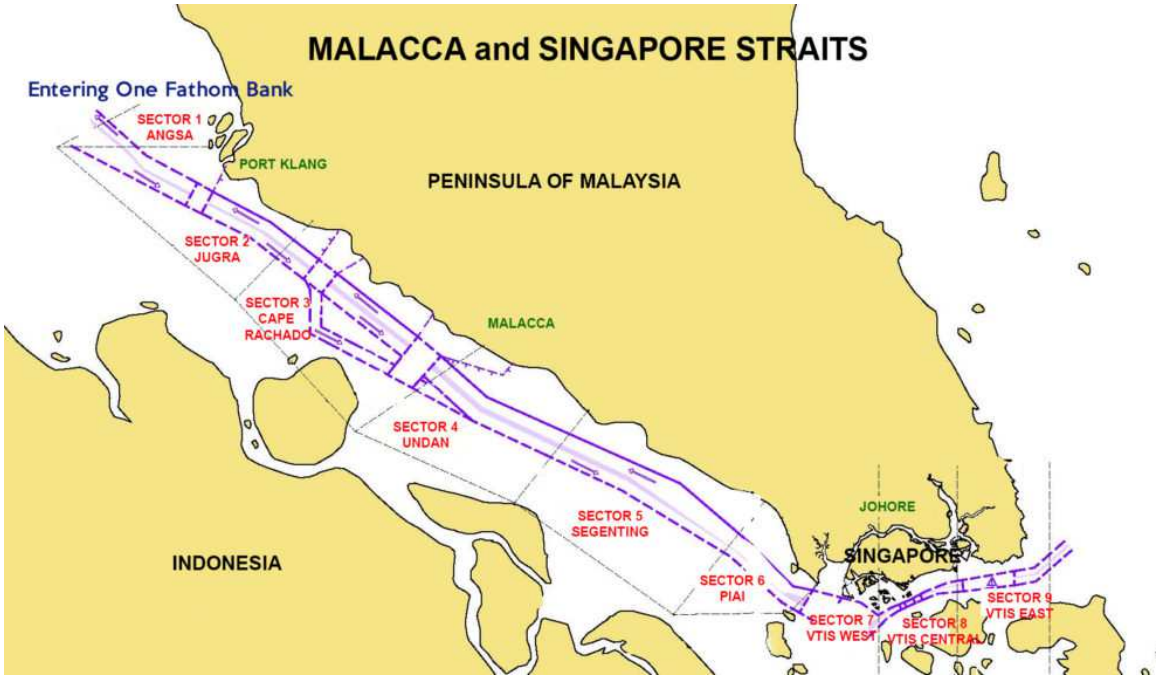
- es. Stretti di Gibilterra, di Bab el Mandeb o di Hormuz.

Da parte di alcuni Stati (es. Iran) è messo in risalto che tale regime non risponde al diritto consuetudinario, ma è da considerarsi accettato dai soli Stati che aderiscono alla CNUDM.

Case Study: Stretto di Malacca e Singapore

Lo stretto sarebbe uno “stretto usato per la navigazione internazionale” ai sensi dell’art. 37 CNUDM, perché esso unisce una parte di ZEE e un'altra parte di ZEE.

Tuttavia, in una Dichiarazione congiunta del 1971, l’Indonesia e la Malaysia affermarono che lo stretto non andava inteso come «stretto usato per la navigazione internazionale» sebbene le navi straniere potessero passare godendo del **diritto di passaggio inoffensivo**. Singapore prese atto della dichiarazione, senza smentirla.



- Le navi che esercitano il **diritto di passaggio in transito** devono effettuare un **passaggio continuo e rapido** attraverso lo stretto

- Le navi 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 princìpi del diritto internazionale enunciati nella Carta ONU

- Le navi 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

- 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.

- 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.

- 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

- **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; 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.

- 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.

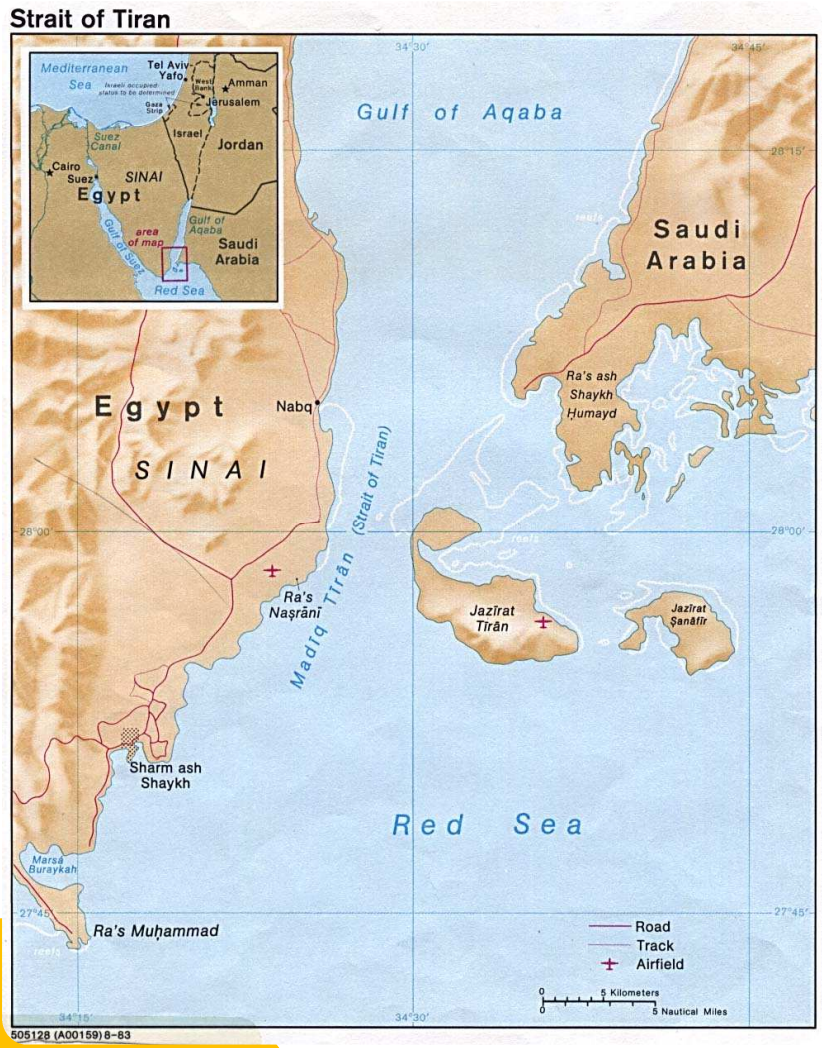
Il passaggio in transito non può essere sospeso.

I regimi giuridici d'eccezione

a) Stretti con passaggio inoffensivo non sospendibile

1) Stretti compresi nelle acque interne di uno Stato, in cui una linea di base diritta, che sia stata tracciata secondo il metodo descritto all'art. 7 CNUDM, abbia l'effetto di assoggettare al regime di acque interne zone che in precedenza non erano state considerate tali **(art. 35, lett. a, CNUDM)**

➢ es. Stretto d'Elba

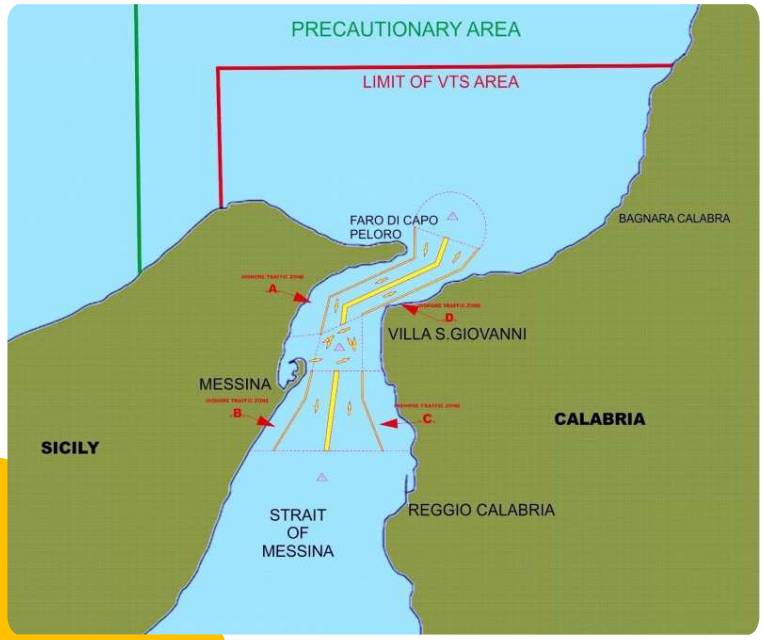


2) Stretti compresi in acque situate al di là del mare territoriale degli Stati rivieraschi, che facciano parte di una zona economica esclusiva o dell'alto mare **(art. 35, lett. b, CNUDM)**

➢ es. Stretto di Tiran

3) Stretti regolati da **convenzioni internazionali di lunga data (art. 35, lett. c, CNUDM)**

- es. Convenzione di Montreux del 1936 relativa agli Stretti turchi del Bosforo e dei Dardanelli.



b) L'«eccezione Messina»

Il regime di passaggio in transito non si applica agli stretti formati da un'isola appartenente a uno Stato rivierasco e dal suo territorio di terraferma, se al largo dell'isola esiste una rotta attraverso l'alto mare o una ZEE, che sia di convenienza comparabile dal punto di vista della navigazione e delle sue caratteristiche idrografiche **(art. 36 UNCLOS)**:

- Stretto di Messina

Case Study: lo Stretto di Kerch ovvero un possibile mutamento di regime giuridico?

Accordo russo-ucraino sulla cooperazione nel Mare di Azov e sullo Stretto di Kerch (2003):

- le acque del Mare di Azov e dello Stretto di Kerch sono acque interne di Russia e Ucraina
- le navi da guerra di Russia e Ucraina e le navi mercantili hanno libertà di navigazione nel Mare di Azov e nello Stretto di Kerch
- le navi da guerra straniere possono entrare nel Mare di Azov attraverso lo Stretto di Kerch solo su invito di Ucraina o Russia con l'accordo dell'altro paese

Baia pluristatale

- 11 marzo 2014: il parlamento di Crimea proclama la Dichiarazione di indipendenza dall'Ucraina
- 16 marzo 2014: referendum in Crimea sull'unione alla Russia
- 18 marzo 2014: Trattato sull'incorporazione della Crimea alla Russia
- 2016: inizia la costruzione del ponte di Kerch
- 6 settembre 2016: l'Ucraina apre contro la Russia una procedura arbitrale (ancora in corso), in cui si afferma che lo stretto di Kerch è uno stretto usato per la navigazione internazionale e si sottolinea, tra l'altro, la costruzione illegale di strutture che intralciano la navigazione e producono danni all'ambiente
- 18 maggio 2018: il ponte di Kerch (tratto autostradale) è inaugurato.

Si deve presumere che i regimi di baie pluristatali rimangano intatti in caso di successione statale, a meno che gli Stati rivieraschi non concordino diversamente?

Oppure la presunzione è che tale regime venga sciolto in assenza di un accordo tra gli Stati rivieraschi per mantenerlo?

Ai sensi della CNUDM, lo Stretto di Kerch si può qualificare come uno stretto usato per la navigazione internazionale?

V. I CANALI MARITTIMI INTERNAZIONALI

Le caratteristiche giuridiche comuni ai canali internazionali

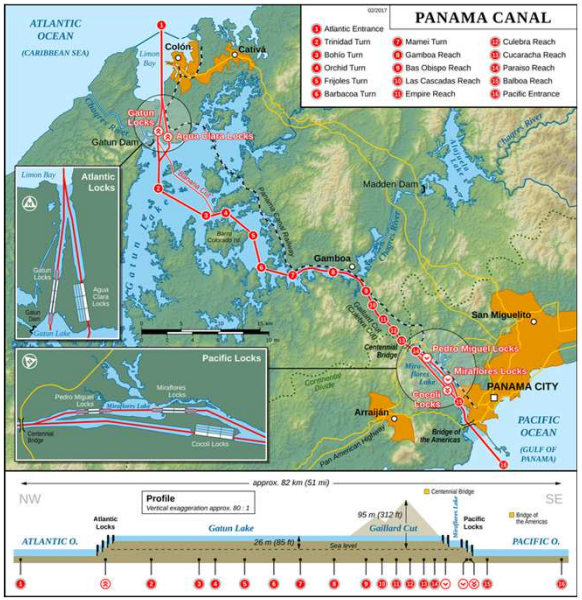
- I canali sono soggetti alla sovranità dello Stato di cui si attraversa il territorio terrestre.
- In generale, lo Stato costiero afferma la libertà di navigazione e l'eguaglianza di trattamento per tutte le bandiere.
- Il regime giuridico non è definito dalla CNUDM.

Il Canale di Suez
(sotto sovranità dell'Egitto dal 1956, in seguito a nazionalizzazione)

- **Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888**: il Canale sarà sempre libero, in tempo di guerra come in tempo di pace, ad ogni nave mercantile o da guerra, senza distinzione di bandiera. Esso non sarà mai soggetto all'esercizio del diritto di blocco; il cale è smilitarizzato.
- **Dopo la prima guerra arabo-israliana, risoluzione del Consiglio di Sicurezza ONU 95 (1951):** 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».
- **Dopo la crisi generata dall'occupazione anglo-francese di Suez del 1956, Dichiarazione egiziana del 24 luglio 1957**, l'Egitto si impegna 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'Egitto bloccherà il transito delle sole navi israeliani in ragione dello stato di guerra tra i due paesi e delle navi di qualunque paese che siano dirette o provengano da Israele
- **Trattato di pace tra Israele e Egitto del 26 marzo 1979:** l'applicazione della Convenzione di Costantinopoli del 1888 è richiamata dall'art. V del trattato al fine di sancire il diritto di Israele di far passare proprie unità (militari e mercantili) attraverso il Canale.

Il Canale di Panama
(sotto sovranità di Panama, ma controllato dagli USA dal 1903 al 1999)

- Il transito delle navi può avvenire solamente accettando le clausole della "**domanda di transito**" e dopo l'accettazione di essa da parte delle autorità panamensi.
- Durante il transito vengono sospesi i diritti relativi alla extraterritorialità delle navi da guerra e alcune regole di bandiera relative al comando e alla conduzione delle navi mercantili.
- Il pilota del canale, che viene destinato alla nave dalle autorità locali, assume direttamente il comando della navigazione, non svolgendo, come normalmente avviene in tutti i porti del mondo, il ruolo di semplice consulente del comandante.
- Il comandante, in forza delle leggi e dei regolamenti disciplinanti la navigazione marittima, rimane responsabile dei servizi e della funzionalità della nave sotto il suo comando, senza però poter interferire nelle operazioni di pilotaggio.
- I diritti di proprietà e l'organizzazione interna dei servizi della nave rimangono invariati.



Canale di Kiel
(sotto sovranità della Germania)

- Dal 1895 alla fine della Prima guerra mondiale, sovranità integrale tedesca
- 1919, Trattato di Pace di Versailles: il canale e i suoi attracchi sono internazionalizzati (articoli 380-386): sovranità tedesca, ma libertà di navigazione per le navi da guerra e commerciali di tutti gli Stati in pace con la Germania, il diritto di passaggio non deve essere limitato in maniera discriminatoria.
- 14 novembre 1936, il Terzo Reich ristabilisce unilateralmente la piena sovranità tedesca
- Dopo la fine della Seconda guerra mondiale, il canale è nuovamente sottoposto a regime internazionalizzato

VI. Il ruolo delle «navi da guerra» nella protezione delle vie di comunicazione

Nozione di «nave da guerra»

Art. 29 CNUDM

- deve appartenere alle Forze Armate di uno Stato
- deve portare i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità
- deve essere 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 suo equipaggio deve essere sottoposto alle regole della disciplina militare

Immunità delle navi da guerra

- **Art. 32 CNUDM - 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».
- L'**art. 31 CNUDM** afferma che "lo Stato di bandiera porta la responsabilità internazionale di ogni perdita o di ogni danno causato allo Stato costiero a seguito dell'inosservanza da parte di una nave da guerra o da parte di ogni altra nave di Stato utilizzata a fini non commerciali delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero relativi al passaggio nel mare territoriale o delle disposizioni della convenzione o di altre regole di diritto internazionale".
- L'immunità delle navi da guerra (**art. 96 CNUDM**) e delle navi di stato in servizio non commerciale (**art. 97**) è garantita anche in alto mare.

↓

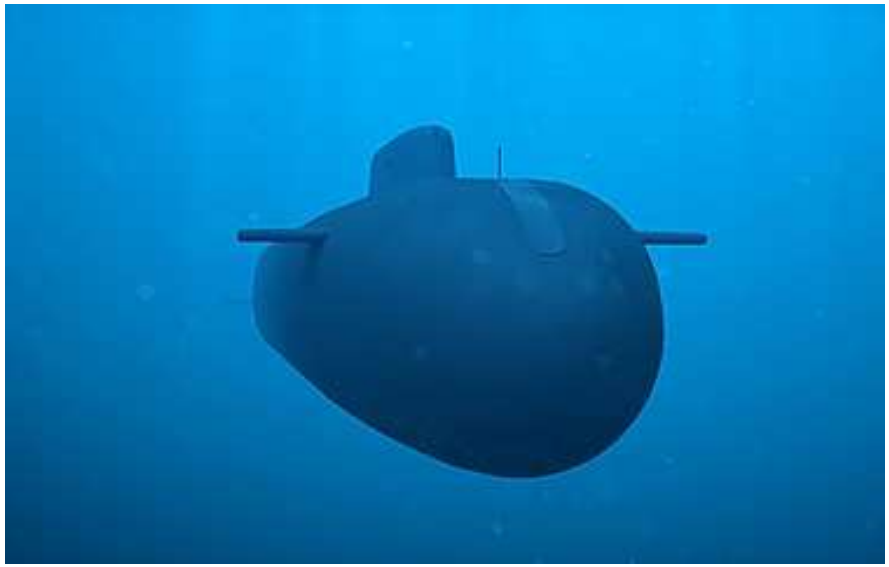
- Il principio dell'immunità assoluta delle navi da guerra è stato riaffermato dal Tribunale internazionale del diritto del mare nel **caso *ARA Libertad (Argentina c. Ghana)***, ordinanza sulle misure cautelari del 15 dicembre 2012

La definizione di «nave da guerra», ex art. 29 CNUDM non si può applicare alle «navi a guida autonoma» o alle «navi drone» militari!

Queste ultime potrebbero però essere considerate come «navi di Stato in servizio non commerciale»!

Sea Hunter, la prima nave drone militare della US Navy

Poseidon, drone sottomarino strategico con armi nucleari della Marina russa



Posizione degli USA (*The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, 2017):

Definizione:

- **Unmanned surface vehicles (USVs)** sono imbarcazioni acquatiche autonome o a navigazione remota che possono essere lanciate dalla superficie, dal sottosuolo, dall'aria o dalla terra.
- **Unmanned underwater vehicles (UUVs)** sono imbarcazioni subacquee autonome o a navigazione remota che possono essere lanciate dalla superficie, dal sottosuolo, dall'aria o dalla terra.

Status giuridico:

- Gli USV e gli UUV impegnati esclusivamente in servizi governativi e non commerciali sono imbarcazioni con immunità sovrana.
- Lo status di USV/UUV non dipende dallo status della sua piattaforma di lancio.

Le regole di navigazione per le navi da guerra

- Lo Stato costiero deve tollerare il passaggio della nave da guerra nel proprio mare territoriale purché tale passaggio sia inoffensivo; comunque lo Stato costiero ha la facoltà di chiedere alla nave da guerra straniera in passaggio inoffensivo che non si conforma ai regolamenti relativi a tale passaggio, e non ottempera alla richiesta di conformarsi, di lasciare il suo mare territoriale.
- Il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale, non comporta un analogo diritto di passaggio delle navi da guerra straniere nelle acque interne di uno Stato né tanto meno di accesso e scalo nei porti; lo Stato costiero conserva infatti la piena libertà di autorizzare o no la visita o lo stazionamento delle navi da guerra straniere nei propri porti e di imporre, al riguardo, tutte le condizioni reputate necessarie.
- Nel mare territoriale i sommergibili e altri veicoli subacquei da guerra sono tenuti a navigare in superficie ed esibire la bandiera nazionale.
- Secondo il diritto internazionale generale, l'accesso e soggiorno in porti stranieri di sottomarini a propulsione nucleare è normalmente subordinato ad accordi speciali tra lo Stato di bandiera e lo Stato del porto.

Le azioni di polizia in alto mare sono autorizzate per i seguenti fini:

- reprimere il traffico di schiavi (art. 99 CNUDM)
- lottare contro la pirateria (100-107 CNUDM)
- reprimere il traffico di traffico di stupefacenti e sostanze psicotrope (art. 108 CNUDM e Convenzione contro il traffico illecito di stupefacenti, 1988)
- reprimere le trasmissioni radio e televisive non autorizzate (art. 109 CNUDM)
- fermare e visitare le navi degli Stati che abbiano causato la rottura o il danneggiamento di cavi sottomarini (Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini, 1884)
- contrastare l'inquinamento da idrocarburi sversati da navi che hanno subito incidenti in alto mare (Convenzione sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1969)
- lottare contro l'immigrazione clandestina (Protocollo addizionale della Convenzione delle Nazioni Unite contro la Criminalità organizzata transnazionale per combattere il traffico di migranti via terra, via mare e via aria, 2000)
- lottare contro il terrorismo marittimo (Convenzione sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione e Protocollo aggiuntivo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse ancorate sulla piattaforma continentale, 1988)
- reprime il traffico di armi di distruzione di massa (risoluzione 1540(2004) del Consiglio di sicurezza)
- contrastare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (Organizzazioni regionali di gestione della pesca)

Diritto di visita
(art. 110 CNUDM)

- Una nave da guerra (o una nave in servizio di Stato) che incrocia una nave straniera nell'alto mare può legittimamente abbordarla qualora 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;
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.

- 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.

- 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.

Diritto d'inseguimento
(art. 111 CNUDM)

- È 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.
- Il diritto di inseguimento può essere esercitato solo 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.
- Il diritto di inseguimento deve iniziare quando la nave si trovi **nelle sue acque interne, nel mare territoriale o nella zona contigua, nella ZEE o nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale dello Stato costiero che mette in atto l'inseguimento.**
- **L'inseguimento deve essere continuo e sulla nave catturata potranno essere esercitati solo i poteri esercitabili nella zona ove ha avuto inizio l'inseguimento.**
- L'inseguimento non può continuare nel caso in cui la nave inseguita entri nelle acque territoriali di un altro Stato.

Sviluppi nella prassi:

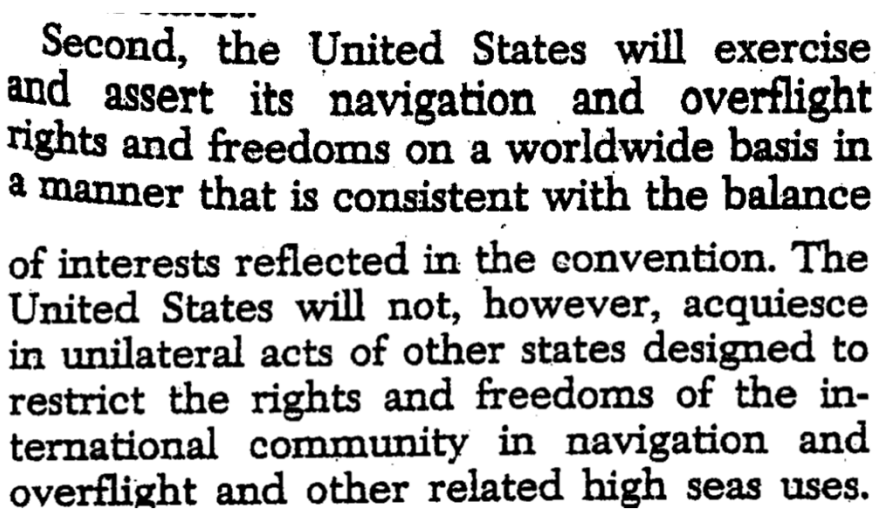
- lo Stato costiero può catturare la nave straniera che, pur mantenendosi in acque internazionali, partecipi a traffici illeciti che altre navi "figlie" svolgono in spazi marini sottoposti al potere di governo dello Stato costiero (teoria della presenza costruttiva).

Focus - U.S. Freedom of Navigation Program (FONOP):
strumento di salvaguardia della libertà di navigazione o di esercizio dell'egemonia sui mari?

Law of the Sea Contingency Planning Group on Navigation, febbraio 1979

"The U.S. should protest claims of other states that are inconsistent with international law and U.S. policy, with particular reference to extended territorial sea claims as well as the regime therein; assertions of jurisdiction over navigation, overflight, and related matters on the high seas beyond the territorial sea; assertions of archipelago status; and assertions of certain baseline and historic bay/water claims.… The U.S. should exercise its rights in the face of the illegal claims… to the extent practicable and should avoid actions which may be viewed as acquiescence in such illegal claims".

Statement by President, 10 marzo 1983


Second, the United States will exercise and assert its navigation and overflight rights and freedoms on a worldwide basis in a manner that is consistent with the balance of interests reflected in the convention. The United States will not, however, acquiesce in unilateral acts of other states designed to restrict the rights and freedoms of the international community in navigation and overflight and other related high seas uses.

CLAIMANT	EXCESSIVE MARITIME CLAIMS
Albania*	Prior authorization required for foreign warships to enter the territorial sea (TTS); excessive straight baselines.
Brazil	Consent required for military exercises or maneuvers in the exclusive economic zone (EEZ).
Cambodia	Excessive straight baselines.
China*	Excessive straight baselines; jurisdiction over airspace above the EEZ; restriction on foreign aircraft flying through an Air Defense Identification Zone (ADIZ) without the intent to enter national airspace; domestic law criminalizing survey activity by foreign entities in the EEZ; prior permission required for innocent passage of foreign military ships through the TTS.
Croatia	Prior notification required for foreign warships to exercise innocent passage in the TTS.
India*	Prior consent required for military exercises or maneuvers in the EEZ; security jurisdiction claimed in the contiguous zone.
Indonesia*	Limits on archipelagic sea lane passage through normal routes used for international navigation; prior notification required for foreign warships to enter the TTS and archipelagic waters; restriction on stopping, dropping anchor, or cruising without legitimate reason in seas adjoining TTS.
Iran*	Restrictions on right of transit passage through Strait of Hormuz to Parties of the United Nations Convention on the Law of the Sea; prohibition on foreign military activities and practices in the EEZ.
Italy	Claimed historic bay status for the Gulf of Taranto.
Japan	Excessive straight baselines.
Malaysia*	Prior authorization required for nuclear-powered ships to enter the TTS; military exercises or maneuvers in the EEZ requires prior consent.
Maldives*	Prior authorization required for foreign ships to enter the EEZ.
Malta	Passage by foreign warships through the TTS subject to prior consent or prior notification.
Oman*	Prior permission required for innocent passage of foreign military ships through the TTS; requirement for innocent passage through the Strait of Hormuz (an international strait).
Pakistan*	Prior consent required for foreign warships to conduct military exercises or maneuvers in the EEZ.
Philippines*	Claims archipelagic waters as internal waters.
South Korea	Excessive straight baselines; prior notification required for foreign military or government vessels to enter the TTS.
Taiwan*	Prior notification required for foreign military or government vessels to enter the TTS.
Thailand	Excessive straight baselines; consent required for military exercises in the EEZ.
Tunisia	Excessive straight baselines.
Venezuela*	Prior permission for overflight of the EEZ and Flight Identification Region (FIR).
Vietnam*	Prior notification required for foreign warships to enter the TTS.

*Note: * designates multiple challenges to the claim(s) during the reporting period.*