

GIUSEPPE REALE

LEZIONI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

II Edizione

Laurus Robuffo

GIUSEPPE REALE

LEZIONI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

II Edizione

Laurus Robuffo

stiero stesso stabilisce il volume massimo delle risorse biologiche di cui è consentita la cattura (cd. T.A.C.) nella propria zona economica esclusiva ⁽⁷⁰⁾ e che, infine, sempre lo Stato costiero determina la propria potenzialità di sfruttamento delle risorse biologiche nella propria zona economica esclusiva e solo quando non possiede mezzi per pescare l'intera quota consentita concede, attraverso accordi, agli altri Stati di pescare l'eccedenza (cd. *surplus*) ⁽⁷¹⁾, appare evidente come, di fatto, la libertà di pesca in alto mare sia stata limitata in modo drastico.

Infine, la Convenzione del 1982 stabilisce, agli artt. 117 e ss., che tutti gli Stati hanno l'obbligo di adottare le misure idonee per assicurare la conservazione ⁽⁷²⁾ e la corretta gestione delle risorse biologiche dell'alto mare, di cooperare tra di loro per il raggiungimento di tali finalità e di adottare le misure che, in base alla più attendibile documentazione scientifica, si dimostrino idonee per conservare o ristabilire il popolamento delle specie pescate a livelli che ne assicurino la massima resa.

L'obiettivo, ancora una volta, è quello di consentire il rendimento costante ed ottimale delle risorse ittiche dell'alto mare, evitando quei fenomeni di sovrasfruttamento che potrebbero determinare l'impoverimento se non, addirittura, l'esaurimento delle risorse ittiche stesse.

2.17. La condizione giuridica delle navi in alto mare

Nell'ambito del regime dell'alto mare assume notevole rilievo la questione concernente la posizione giuridica rivestita dalle navi in tale area ⁽⁷³⁾.

Si tratta di un tema ampio e complesso sul quale è possibile soffermarsi in questa sede in maniera sintetica.

Va evidenziato che per l'ordinamento internazionale rileva, in primo luogo, la fondamentale distinzione delle navi in due principali categorie: navi pubbliche e navi private ⁽⁷⁴⁾.

La distinzione si basa sul differente *status* che le navi rivestono e sul diverso regime giuridico cui sono assoggettate ⁽⁷⁵⁾.

(70) Cfr. art. 61 della Convenzione di Montego Bay.

(71) Cfr. art. 62 della Convenzione di Montego Bay.

(72) La Convenzione di Montego Bay prende in considerazione sia le esigenze di conservazione delle risorse biologiche (artt. 117, 118, 119) sia le esigenze di protezione delle stesse (artt. 192, 193, 194). È utile distinguere tra conservazione delle risorse biologiche del mare e protezione di esse, anche se quest'ultimo concetto, che assume rilievo soprattutto sul piano ecologico, rimane senza dubbio strettamente collegato al primo concetto. Con il termine conservazione si fa riferimento alle misure che rendono possibile il rendimento costante ottimale delle risorse, mentre la protezione sta ad indicare una esigenza di salvaguardia di determinate specie, indipendentemente dalla finalità di sfruttarle.

(73) Sul tema, in generale, v. D. GAETA, *Nave*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, p. 609 ss.; U. LEANZA, *Nave*, in *Enc. giur.* Treccani, XX, Roma, 1990, p. 1 ss.

(74) Cfr. D. GAETA, *Nave*, cit.; U. LEANZA, *Nave*, cit.

(75) In precedenza la differenza di trattamento si incentrava soprattutto sulla distinzione fra navi da guerra e navi commerciali. Tale criterio ben presto si rivelò del tutto insufficiente ed inidoneo e finì per essere sostituito da quello basato sul carattere pubblico o privato della nave, che me-

Nel corso degli anni molteplici sono stati i criteri proposti al fine di individuare l'appartenenza di una data unità navale all'una anziché all'altra categoria ⁽⁷⁶⁾.

In linea generale, quale criterio di selezione, appare preferibile propendere per quello che fa leva sull'individuazione dell'esatta funzione svolta dalla nave.

Pertanto, appartengono alla prima categoria, indipendentemente dalla loro proprietà, quelle navi che svolgono una funzione riconducibile all'esercizio di poteri ascrivibili allo Stato, mentre, al contrario, appartengono alla seconda categoria, indipendentemente dalla loro proprietà (che può essere anche pubblica), quelle navi che perseguono finalità in senso lato economiche, non riconducibili all'esercizio del potere statale.

Nell'ambito delle navi pubbliche, appartenenti allo Stato o da quest'ultimo utilizzate per essere adibite esclusivamente ad un servizio di governo di carattere non commerciale, si colloca la categoria delle navi militari e, all'interno di essa, la *species* costituita dalle navi da guerra.

Tornando alla posizione giuridica delle unità navali, al riguardo, in linea generale, in acque internazionali le navi, siano esse pubbliche o private, sono sottoposte alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera (art. 92 ss. Convenzione di Montego Bay).

Le navi pubbliche, tuttavia, a differenza di quelle private, godono di un peculiare *status* e di determinati poteri.

La Convenzione di Montego Bay, operando una equiparazione fra nave da guerra e nave in servizio di Stato, ha ampliato la cerchia delle navi legittimate ad avvalersi di alcune particolari prerogative ⁽⁷⁷⁾, nonché ad esercitare alcuni poteri ⁽⁷⁸⁾ nei confronti di navi private straniere in acque internazionali.

Va innanzitutto evidenziata quale sia la condizione giuridica delle navi pubbliche in alto mare: esse godono di immunità totale e assoluta dalla giurisdizione e da qualsiasi altra attività di coercizione proveniente da Stati stranieri ⁽⁷⁹⁾.

glio riesce ad individuare le due ampie categorie, caratterizzate da una netta differenza: le navi pubbliche, a differenza di quelle private, godono di immunità assoluta da interferenze provenienti dal potere statale straniero. Sul tema, v. U. LEANZA, *Nave*, cit.

(76) Tra i vari criteri utilizzati è possibile ricordare: la proprietà pubblica o privata della nave; il servizio pubblico o privato cui essa è adibita; la funzione afferente al potere statale esplicita o il fine in senso lato economico perseguito. Tra i vari criteri utilizzati quest'ultimo sembrerebbe quello da preferire, atteso che esso appare l'unico in grado di esprimere la ratio della distinzione, poiché è proprio il potere statale che l'ordinamento internazionale protegge da ogni interferenza esterna, sia negli atti attraverso i quali esso si esercita che nei mezzi di cui esso si avvale. Per cui è l'esplicazione di una funzione di potere facente capo allo Stato che giustifica la diversità di condizione e di trattamento che contraddistingue le due categorie.

(77) Per es. l'immunità assoluta in alto mare (artt. 95 e 96).

(78) Per es. il diritto di visita (art. 110) ed il diritto di inseguimento (art. 111).

(79) Una eccezione è costituita dal compimento di atti di pirateria da parte dell'equipaggio di una nave pubblica, che per il diritto internazionale determina la sua assimilazione ad una nave privata al fine di consentire la repressione di tale attività illecita da parte di tutti gli Stati. La soluzione trova la sua evidente giustificazione in considerazione del venir meno di ogni effettivo controllo sulla nave pubblica in questione da parte dello Stato di bandiera.

Inoltre, tali navi, in determinati casi ed a certe condizioni, possono esercitare in alto mare un'attività coercitiva nei confronti di altre navi, dovendo distinguersi fra navi aventi la stessa nazionalità della nave pubblica e navi di nazionalità straniera.

Il primo caso non determina alcun conflitto fra diverse sovranità, risolvendosi il tutto nell'ambito del medesimo ordinamento cui entrambe le navi appartengono.

Il secondo caso, invece, assume rilievo per l'ordinamento internazionale poiché una nave pubblica esercita determinati poteri nei confronti di una nave privata straniera che transita in alto mare.

Il tradizionale principio di libertà di navigazione in alto mare incontra dunque alcune limitazioni – legate alla salvaguardia di fondamentali interessi facenti capo all'intera Comunità internazionale – che, al ricorrere di determinate condizioni, consentono l'esercizio di una serie di attività che possono interferire sulla navigazione svolta in acque internazionali.

Ciò avviene, ad esempio, proprio in ipotesi di delitti particolarmente gravi, comunemente indicati quali *crimina* o *delicta juris gentium*, in presenza dei quali ogni Stato può intervenire esercitando la propria potestà punitiva.

In presenza di tali ipotesi delittuose alle navi da guerra ovvero a quelle in servizio pubblico di Stato competono alcune attribuzioni esercitabili in alto mare nei confronti di navi private, indipendentemente dallo Stato di bandiera alla cui giurisdizione esse sono, di regola, sottoposte ⁽⁸⁰⁾.

In definitiva, in presenza di tali azioni delittuose – ad esempio in caso di pirateria marittima ⁽⁸¹⁾ – i soggetti che le praticano perdono la protezione dello Stato di appartenenza in quanto il delitto che viene perpetrato è considerato un illecito di carattere internazionale perseguibile da parte di qualunque Stato.

Si tratta, dunque, di una eccezione rispetto alla regola generale della competenza esclusiva dello Stato della bandiera a giudicare qualsiasi fatto illecito si sia verificato su una propria nave in alto mare.

Si ritiene che la deroga al principio generale dell'astensione dall'esercizio in alto mare di poteri nei confronti di navi straniere possa essere configurato qua-

(80) Per una disamina dei poteri di polizia delle navi in alto mare, cfr. U. LEANZA, *Polizia marittima e navigazione straniera alla luce del diritto del mare*, in *Studi mar.*, 1988, 34, p. 3 s.; M.M. ANGELONI e A. SENESE, *Profili applicativi dei principali istituti del nuovo diritto del mare*, Bari, 2001, p. 7 s.

(81) Nel diritto internazionale generale, dunque, la pirateria costituisce fatto idoneo a far venir meno la fondamentale distinzione tra navi pubbliche e navi private – fondata, come già detto, sulla diversa condizione e sul diverso regime giuridico cui sono assoggettate – ed a consentire l'estensione dei poteri di una nave da guerra (o, più in generale, di una nave di Stato) nei confronti di navi straniere, siano esse pubbliche (quindi non più protette dall'immunità dalla giurisdizione di Stati stranieri, di cui altrimenti godono) o private, al fine dell'esercizio di poteri coercitivi e dell'adozione delle misure previste dalla vigente normativa. In pratica, la pirateria si presenta come un fatto idoneo a far cessare l'esclusività del potere dello Stato della bandiera, sottraendo il veicolo (nave o aeromobile) pirata alla protezione del proprio Stato.

le esercizio del potere dello Stato interveniente, e non come esercizio di un potere ad esso delegato dalla Comunità internazionale ⁽⁸²⁾.

2.18. I fondali marini internazionali

Il regime giuridico dei fondali marini oltre il limite delle giurisdizioni dei singoli Stati si atteggia come una problematica di notevole rilievo, soprattutto a seguito della scoperta di importanti risorse minerali presenti in tali fondali e nel relativo sottosuolo, anche a seguito del progresso tecnologico nel frattempo intervenuto, che oramai già da tempo consente di mettere a punto idonei strumenti in grado di sfruttare tali risorse, un tempo considerate inaccessibili a causa dell'elevata profondità delle acque ⁽⁸³⁾.

L'idea tradizionale di considerare i fondali internazionali come aperti a tutti gli Stati, lasciando a ciascuno di essi la libertà di esplorarli e sfruttarli al meglio, rappresenta solo apparentemente una situazione di uguaglianza, poiché non tutti gli Stati dispongono delle risorse tecnologiche e dei mezzi finanziari per potere concretamente accedere a tali risorse. Di qui la prospettata necessità di un meccanismo in grado di temperare le diverse esigenze degli Stati, superando le disparità create dalle diverse situazioni finanziarie e tecnologiche, al fine di consentire lo sfruttamento di tali fondali marini da parte e nell'interesse di tutti i Paesi.

Il problema del regime dei fondali marini è stato affrontato nel corso dei lavori della III Conferenza delle Nazioni Unite e ad esso è dedicata la parte XI della Convenzione di Montego Bay.

Nella Convenzione del 1982 – dai cui lavori preparatori emerge lo scopo di promuovere l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse da parte di tutti gli Stati, in special modo da parte di quelli meno dotati di tecnologie e capitali, al fine di distribuire equamente i benefici derivanti dalle importanti risorse ivi presenti – i fondali marini oltre i limiti delle giurisdizioni dei singoli Stati (denominati anche con il nome di area), unitamente alle loro risorse minerali, solide, liquide e gassose, vengono definiti patrimonio comune dell'umanità ⁽⁸⁴⁾ e possono essere utilizzati soltanto a scopi pacifici da parte di tutti gli Stati ⁽⁸⁵⁾.

(82) Lo Stato allorché interviene per reprimere un atto di pirateria non agisce come organo della Comunità internazionale, bensì come un soggetto nell'esercizio della libertà che l'ordinamento internazionale riconosce a tutti i propri componenti in presenza di azioni che, per la loro efferatezza, siano in grado di turbare la coscienza di tutti i consociati e siano idonee ad interferire con lo svolgimento della vita di ciascuna comunità territoriale.

(83) Sul tema, cfr. T. TREVES, *Lo sfruttamento dei fondali marini internazionali*, Milano, 1982; T. SCOVAZZI, *Mare nel diritto internazionale pubblico*, cit., p. 324 ss.

(84) V. art 136 della Convenzione di Montego Bay.

(85) Il problema dello sfruttamento delle risorse dei fondali marini oltre il limite delle giurisdizioni nazionali, mentre si presenta di grande importanza per gli Stati oceanici, non assume il medesimo rilievo nell'ambito del mar Mediterraneo. In tale mare, infatti, come nella maggior parte

Il volume, strutturato sotto forma di raccolta di lezioni, affronta in maniera sintetica alcune delle tematiche centrali del diritto della navigazione. Il testo si rivolge soprattutto a coloro che si confrontano per la prima volta con la materia, illustrando in maniera semplice e diretta alcuni dei principali istituti che caratterizzano questo peculiare settore dell'ordinamento giuridico che, ancora oggi, si distingue per la sua autonomia e per la spiccata specialità rispetto al diritto comune, atteggiandosi come un complesso normativo organico di diritto speciale che, come tale, va studiato e inquadrato sistematicamente nell'ambito dell'ordinamento giuridico.

Giuseppe Reale è professore associato di diritto dei trasporti nell'Università degli studi del Molise, dove insegna anche diritto della navigazione. Nel corso degli anni ha svolto incarichi di insegnamento presso scuole di specializzazione, master e corsi di perfezionamento. E' autore di numerose pubblicazioni fra monografie, volumi, voci in enciclopedie, capitoli di trattati, capitoli di libro, parti o capitoli di opere collettanee, saggi, articoli, note a sentenza, recensioni.

€ 40,00

www.laurus.tv

ISBN 978-8880877332



B28