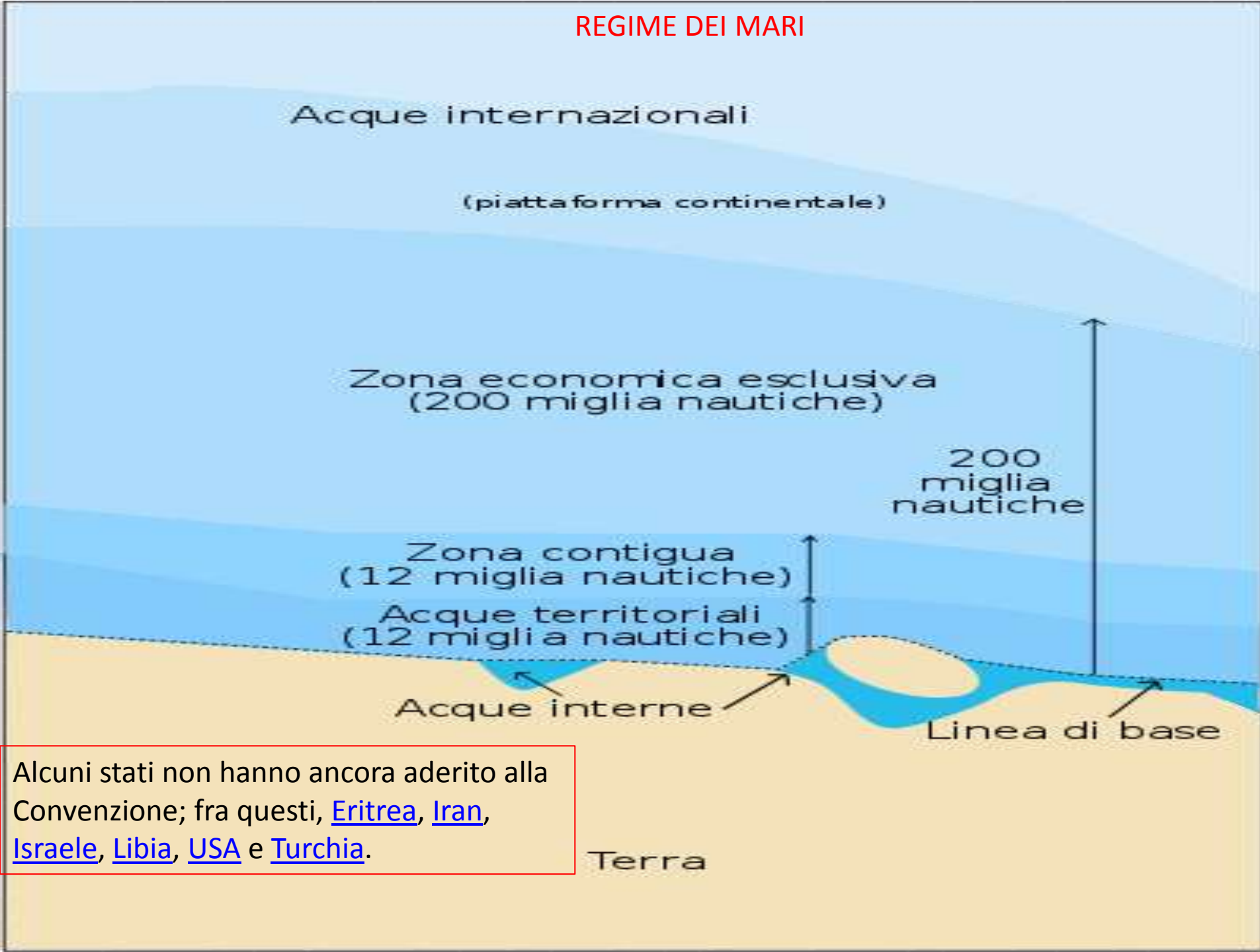
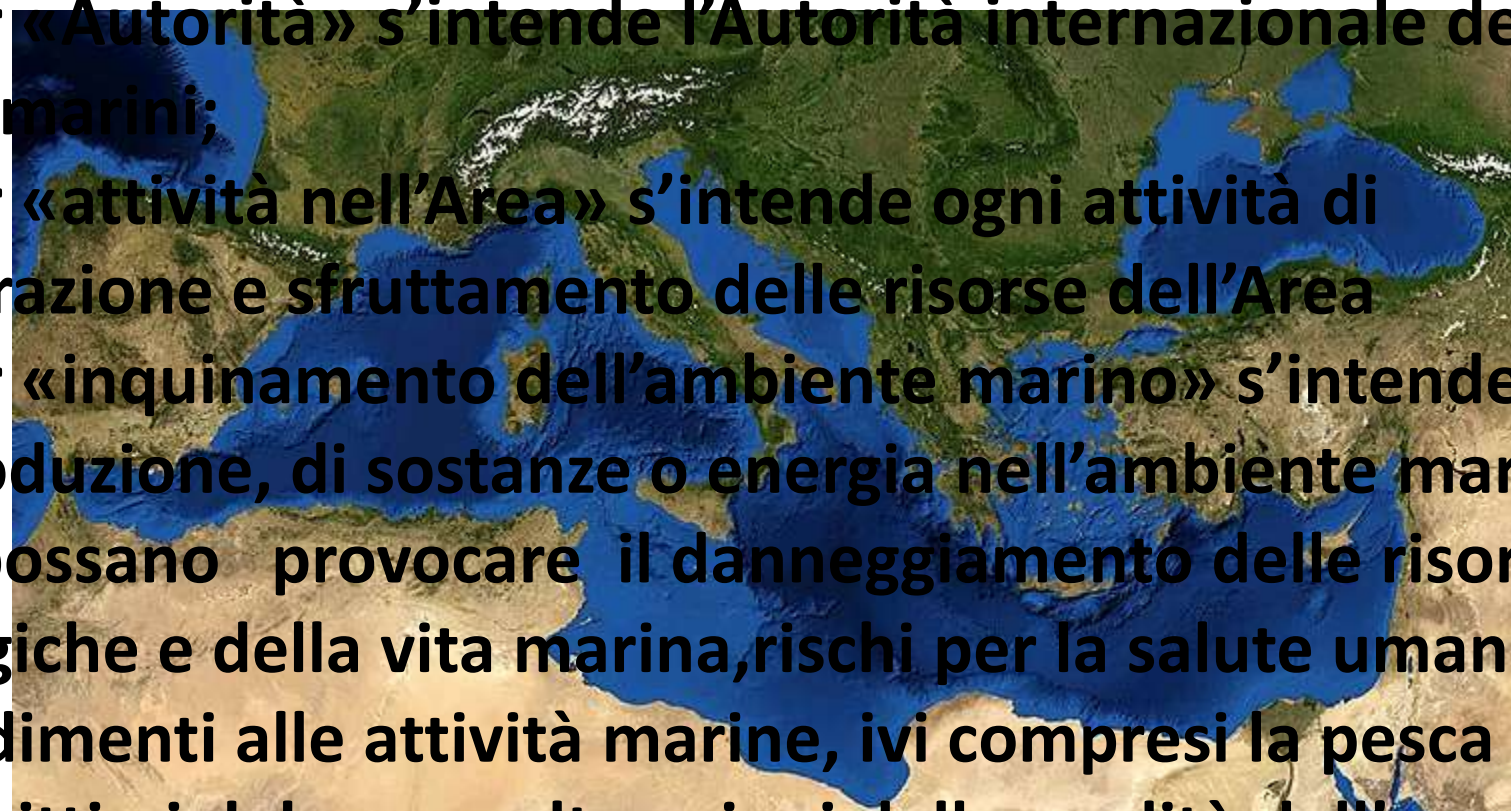


## REGIME DEI MARI



Alcuni stati non hanno ancora aderito alla Convenzione; fra questi, [Eritrea](#), [Iran](#), [Israele](#), [Libia](#), [USA](#) e [Turchia](#).

- 1) per «Area» si intende il fondo del mare, il fondo degli oceani e il relativo sottosuolo,
- 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, di sostanze o energia nell'ambiente marino , che possano provocare 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;



## ZONA ARCHEOLOGICA

In aggiunta ai poteri di prevenzione e repressione spettanti allo Stato costiero nell'ambito della [zona contigua](#) è riconosciuto allo Stato medesimo il diritto di vietare, senza la sua approvazione, la rimozione dal fondo del mare di oggetti di valore archeologico e storico rinvenuti in aree adiacenti le sue [acque territoriali](#). 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 (la cui estensione massima può essere di 24 mg. 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 (UNCLOS 303, 2).

Il problema della protezione dei beni storici ed archeologici rinvenuti in mare si pone anche per altre aree marine al di là della zona archeologica propriamente detta in quanto gli stessi beni:

- possono essere sottoposti alla giurisdizione funzionale dello Stato costiero, mediante un regime di preventive notifiche e autorizzazioni, nel caso in cui siano giacenti sia sulla [piattaforma continentale](#), sia nella [zona economica esclusiva](#); al riguardo va osservato che tale giurisdizione, se pure non è espressamente regolamentata dalla Convenzione del Diritto del Mare del 1982, non è tuttavia nemmeno proibita;
- devono essere, qualora siano rinvenuti nell'[area internazionale dei fondi marini](#), preservati o messi a disposizione dell'intera umanità, avuto riguardo ai diritti preferenziali dello Stato o del Paese di origine geografica, culturale o storico-archeologica, (UNCLOS 149).

In relazione al principio che impone agli Stati l'obbligo di tutelare i beni storico-archeologici e di cooperare a questo scopo (UNCLOS 303, 1), nell'ambito dell'UNESCO, che agisce in coordinamento con l'IMO e la Divisione Affari marittimi dell'ONU, è in corso un esercizio per la redazione di una convenzione internazionale dedicata alla protezione del patrimonio culturale subacqueo in tutti gli spazi marini suindicati. La legislazione italiana di riferimento per la protezione dei beni archeologici in mare è rappresentata dalla L. 1 giugno 1939, n. 1089 sulla tutela delle cose d'interesse artistico o storico.

Questa normativa, prevedendo disposizioni riguardanti gli oggetti rinvenuti nel territorio dello Stato, è da considerarsi applicabile anche ai ritrovamenti avvenuti nelle [acque interne](#) e nelle acque territoriali.

Direttive di azione per applicazione della suindicata legge 1089/1939 in tali zone marine sono contenute nel Decreto Interministeriale in data 12 luglio 1989 contenente "Disposizioni per la tutela delle aree marine di interesse storico, artistico e archeologico" con cui si regola il concorso del Ministero della Marina Mercantile, attraverso la componente della "Guardia Costiera", nell'espletamento delle attribuzioni di competenza del Ministero dei Beni Culturali.

In aggiunta il Ministero dei beni culturali ed 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 mt, di beni storico-archeologici, mediante l'impiego di Unità navali munite di idonee attrezzature e 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.

## REGIME DEI MARI

La sovranità dello Stato costiero si estende a una fascia adiacente di mare, denominata **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**



La linea di base normale dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale è la **linea di bassa marea lungo la costa**

Le acque situate verso terra rispetto alla **linea di base del mare territoriale** **fanno parte delle acque interne dello Stato**.

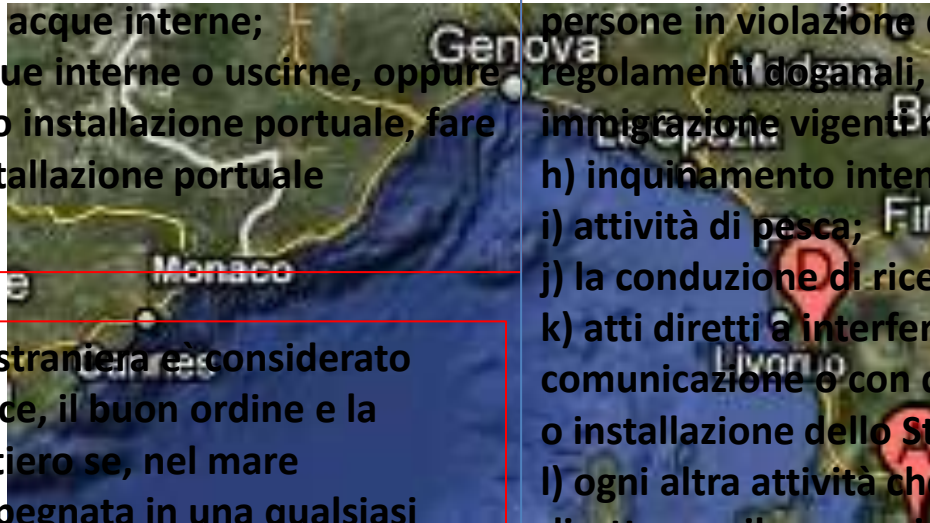
Se la distanza tra i punti di bassa marea situati sull'entrata naturale di una baia non supera 24 miglia marine, le acque che si trovano all'interno di essa sono **considerate acque interne**.

## REGIME DEI MARI

le navi di tutti gli Stati godono del **diritto di passaggio inoffensivo** attraverso il mare territoriale.

Per «passaggio» si intende la navigazione nel mare territoriale allo scopo di:

- a) attraversarlo senza entrare nelle acque interne né 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, fare scalo in una rada o installazione portuale



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
- B) ogni esercitazione o manovra con armi
- c) raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato;

d) atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato ;

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

h) inquinamento intenzionale e grave

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.

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

# REGIME DEI MARI

Lo Stato costiero può emanare leggi e regolamenti, relativamente al passaggio inoffensivo attraverso il proprio mare territoriale, in merito alle 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,

**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.**

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.



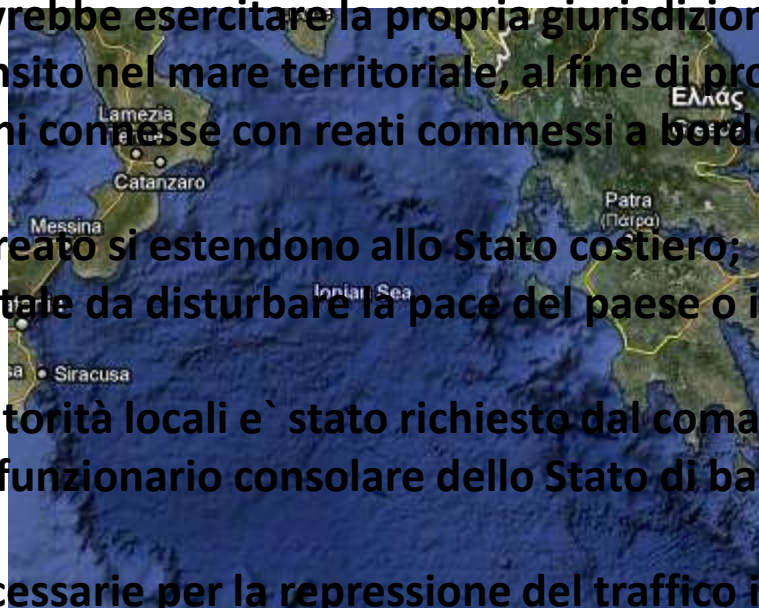
## REGIME DEI MARI

1. Nessuna tassa può essere imposta alle navi straniere per il solo motivo del loro passaggio attraverso il mare territoriale.

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.

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.



## 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 commesse nel mare territoriale.

2. La zona contigua non può estendersi oltre le 24 miglia marine dalla linea di misura la larghezza territoriale.



violazioni delle leggi e regolamenti di commesse nel mare territoriale o mare contiguo non può

estendersi oltre le 24 miglia marine dalla linea di misura la larghezza territoriale.

# Stretti

Negli stretti , 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.

Si intende per «passaggio in transito», 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.

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.

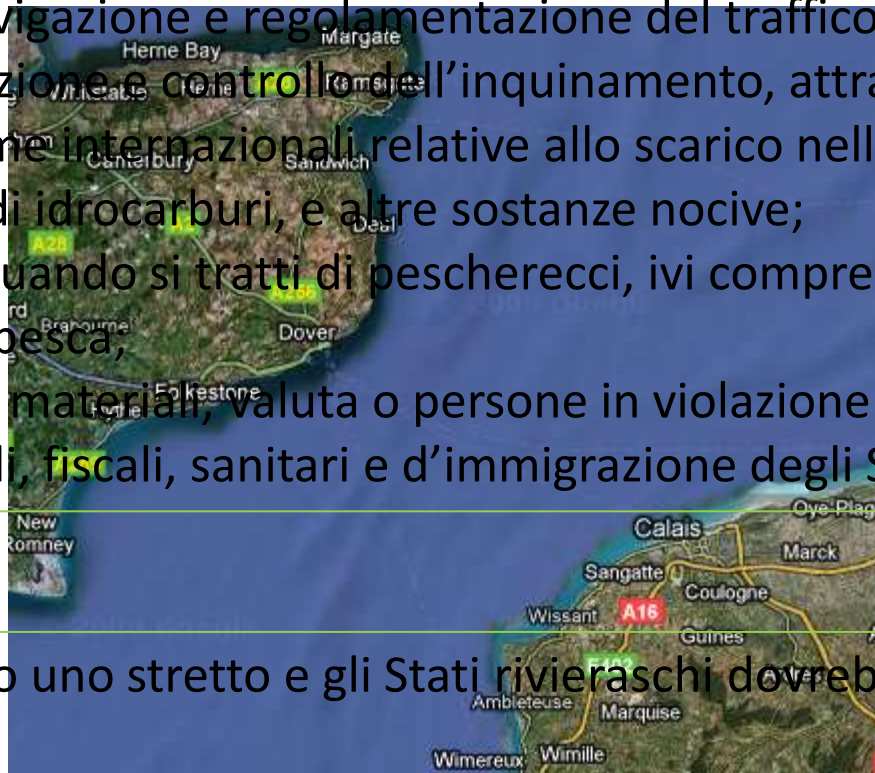
3. Durante il passaggio in transito gli aeromobili:

- 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 internazionale di soccorso.

## Stretti

Gli Stati rivieraschi possono emanare leggi e regolamenti relativi al passaggio in transito negli stretti, in merito delle seguenti materie:

- sicurezza della navigazione e regolamentazione del traffico marittimo,
- 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;
- divieto di pesca, quando si tratti di pescherecci, ivi compresa la manovra delle apparecchiature da pesca,
- 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 che utilizzano uno stretto e gli Stati rivieraschi dovrebbero, con accordi, collaborare:

- 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;
- alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento provocato dalle navi

## STATI-ARCIPELAGO

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.

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

La sovranità di uno Stato-arcipelago si estende alle acque comprese all'interno delle linee di base arcipelagiche definite «acque arcipelagiche», indipendentemente dalla loro profondità o distanza dalla costa .



Le navi di tutti gli Stati godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso acque arcipelagiche.

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.

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.

# REGIME DEI MARI

## 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 disposizioni della presente convenzione.

Nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode di:

a) diritti sovrani sia ai fini della 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,

giurisdizione 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.

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.

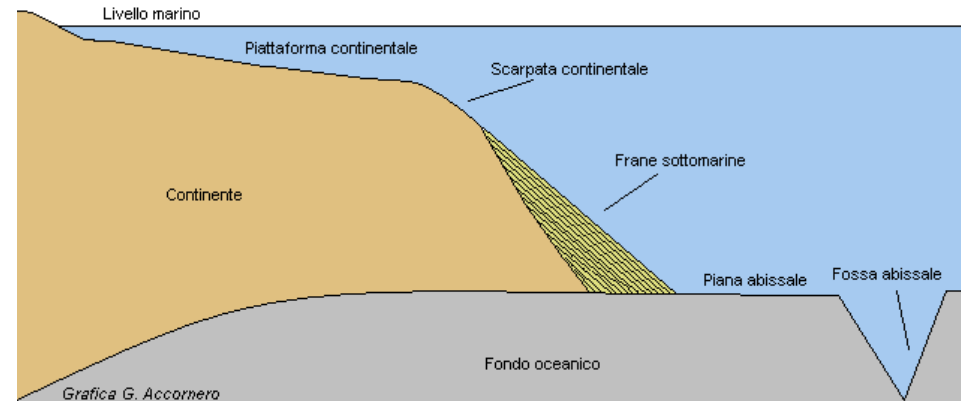
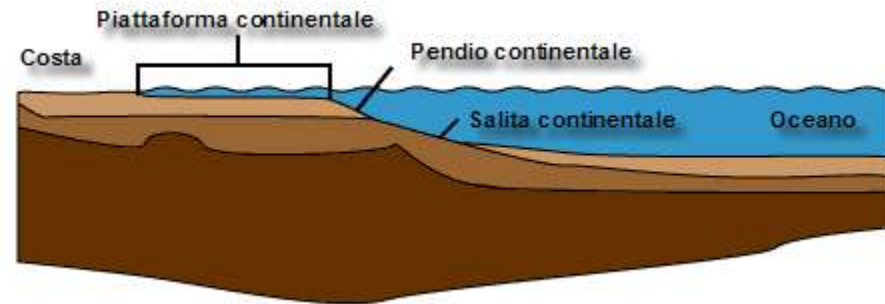
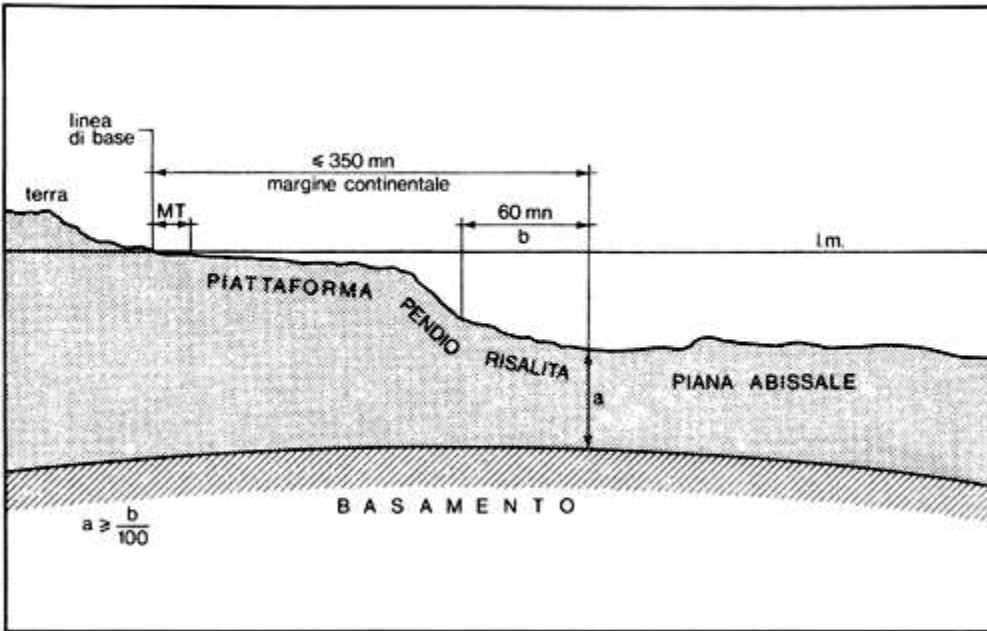
Nella zona economica esclusiva tutti gli Stati, **godono della libertà di navigazione e di sorvolo**, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini, e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà, come quelli associati alle operazioni di navi, aeromobili, condotte e cavi sottomarini.

Lo Stato costiero stabilisce il volume massimo delle risorse biologiche di cui è consentita la cattura nella sua zona economica esclusiva.

Lo Stato costiero promuove l'obiettivo dello sfruttamento ottimale delle risorse biologiche nella zona economica Esclusiva.

# REGIME DEI MARI

## PIATTAFORMA CONTINENTALE

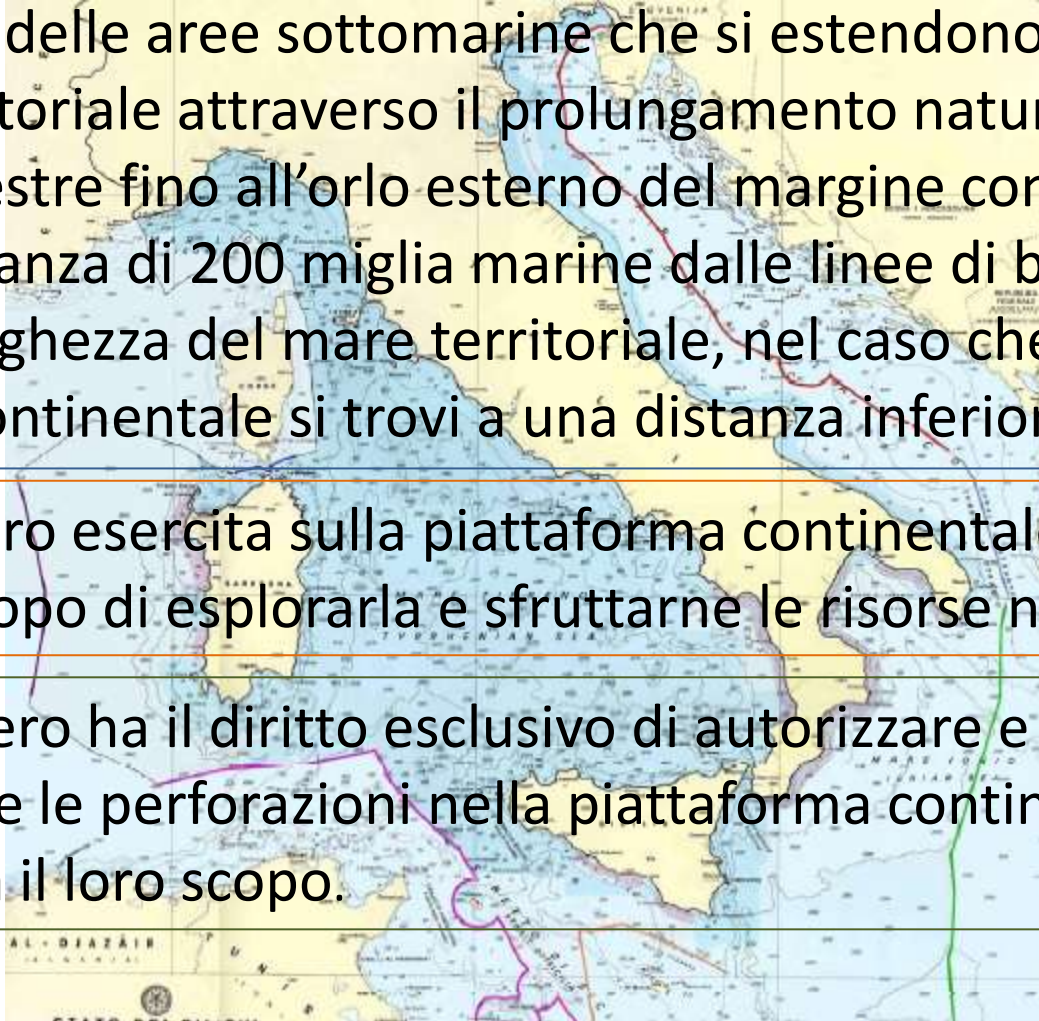


### PIATTAFORMA CONTINENTALE

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

Lo Stato costiero esercita sulla piattaforma continentale diritti sovrani allo scopo di esplorarla e sfruttarne le risorse naturali.

Lo Stato costiero ha il diritto esclusivo di autorizzare e regolamentare le perforazioni nella piattaforma continentale, qualunque sia il loro scopo.



## REGIME DEI MARI

### ALTO MARE

L'alto mare è aperto a tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale.

La libertà 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,
- d) libertà di costruire isole artificiali e altre installazioni consentite dal diritto internazionale,
- e) libertà di pesca,
- f) libertà di ricerca scientifica,

**L'alto mare deve essere usato esclusivamente per fini pacifici.**

Ogni Stato, ha il diritto di far navigare nell'alto mare navi battenti la sua bandiera.

Ogni Stato stabilisce le condizioni che regolamentano la concessione alle navi della sua nazionalità, della 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.

Ogni Stato rilascia alle navi alle quali ha concesso il diritto di battere la sua bandiera, i relativi documenti.

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.

Gli articoli precedenti non pregiudicano la posizione delle navi adibite al servizio ufficiale delle Nazioni Unite, delle sue agenzie specializzate o dell'Agenda internazionale per l'energia atomica, che battono la bandiera dell'Organizzazione.

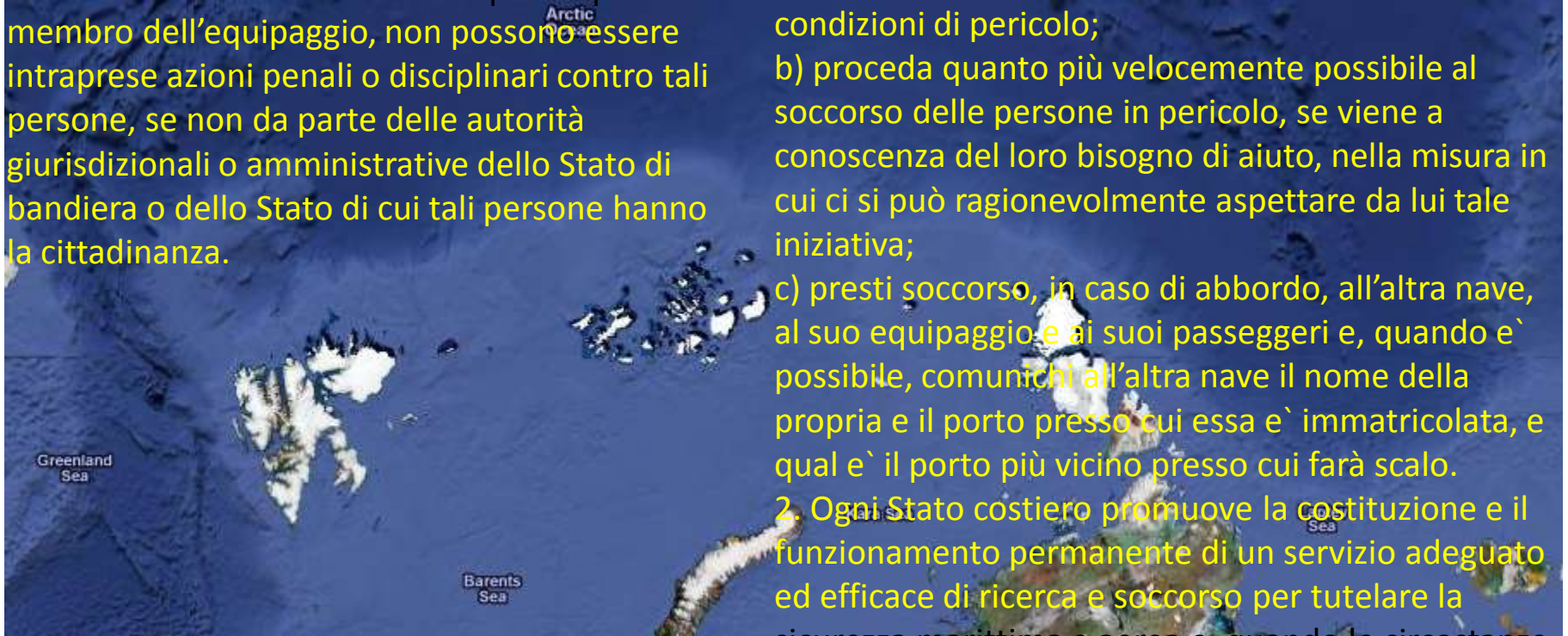
Ogni Stato esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera.

Le navi da guerra godono, nell'alto mare, della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera.

## REGIME DEI MARI

### ALTO MARE

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.



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) prestare soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo;
- b) procedere quanto più velocemente possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa;
- c) prestare soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunicare all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà 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.

# REGIME DEI MARI

## ALTO MARE

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.**

**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.**

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 agli atti commessi da navi o aeromobili privati.



Si intende per pirateria uno qualsiasi degli atti seguenti:

**a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, od 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).**

***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.***

***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.***

## REGIME DEI MARI

### ALTO MARE

Tutti gli Stati cooperano alla repressione delle **trasmissioni non autorizzate** dall'alto mare. 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. Nell'alto mare uno Stato che ha giurisdizione, conformemente al precedente paragrafo 3, può arrestare, alle condizioni dell'articolo 110, qualunque persona o nave implicata nelle trasmissioni non autorizzate e può sequestrare le apparecchiature trasmettenti.

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 approdarla, 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 paragrafo 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



## REGIME DEI MARI

### ALTO MARE

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. 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 interrotto.

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.



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.

**Il diritto di inseguimento cessa non appena la nave inseguita entra nel mare territoriale del proprio Stato o di un terzo Stato.**

Tutti gli Stati hanno diritto a che i soggetti aventi la loro nazionalità esercitino la pesca nell'alto mare, subordinatamente alle regole dettate dalla convenzione.

## REGIME DEI MARI

### Regime giuridico delle isole

Un'isola è una distesa naturale di terra circondata dalle acque, che rimane al di sopra del livello del mare ad alta marea.

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. Gli scogli che non si prestano all'insediamento umano né hanno una vita economica autonoma non possono possedere né la zona economica esclusiva né la piattaforma continentale.

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.



Gli Stati costieri di un mare chiuso o semichiuso dovrebbero cooperare fra loro nello esercizio dei diritti e nello adempimento degli obblighi loro derivanti dalla presente convenzione. A tal fine essi si impegnano, direttamente o per mezzo di una organizzazione regionale appropriata, a:

- coordinare la gestione, la conservazione, l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse biologiche del mare;

- coordinare l'esercizio dei loro diritti e l'adempimento dei loro obblighi relativi alla protezione ed alla preservazione dell'ambiente marino;
- coordinare le loro politiche di ricerca scientifica ed intraprendere, se del caso, dei programmi comuni di ricerca scientifica nella zona considerata;
- invitare, se del caso, altri Stati o organizzazioni internazionali interessati a cooperare con loro all'applicazione delle norme del presente articolo.

## REGIME DEI MARI

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 della 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.

per «**risorse**» si intendono tutte le risorse minerali solide, liquide o gassose in situ che si trovano nell'Area sui fondi marini o nel loro sottosuolo, compresi i noduli polimetallici; le risorse, una volta estratte dall'Area, sono denominate «minerali».



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.

**L'Area e le sue risorse sono patrimonio comune dell'umanità.**

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.

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.

# REGIME DEI MARI

## PROTEZIONE E PRESERVAZIONE DELL'AMBIENTE MARINO

Gli Stati, 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 qualvolta 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.

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.

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.

# REGIME DEI MARI

## CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUL DIRITTO DEL MARE E ACCORDO SULL'ATTUAZIONE DELLA PARTE XI DELLA CONVENZIONE

PARTE I INTRODUZIONE	PARTE II MARE TERRITORIALE E ZONA CONTIGUA	PARTE III STRETTI USATI PER LA NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE	
PARTE IV STATI-ARCIPELAGO	PARTE V ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA	PARTE VI PIATTAFORMA CONTINENTALE	PARTE VII ALTO MARE
PARTE VIII REGIME GIURIDICO DELLE ISOLE	PARTE IX MARI CHIUSI O SEMI CHIUSI	PARTE X DIRITTO DI ACCESSO AL MARE E DAL MARE DEGLI STATI PRIVI DI LITORALE E LIBERTÀ DI TRANSITO	
PARTE XI L'AREA	PARTE XII PROTEZIONE E PRESERVAZIONE DELL'AMBIENTE MARINO	PARTE XIII RICERCA SCIENTIFICA MARINA	PARTE XVI DISPOSIZIONI GENERALI
PARTE XVII DISPOSIZIONI FINALI	PARTE XIV SVILUPPO E TRASFERIMENTO DI TECNOLOGIA MARINA	PARTE XV SOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE	PARTE XVI DISPOSIZIONI GENERALI
ALLEGATO V CONCILIAZIONE	ALLEGATO VI STATUTO DEL TRIBUNALE INTERNAZIONALE PER IL DIRITTO DEL MARE	ALLEGATO VII ARBITRATO	
ALLEGATO VIII ARBITRATO SPECIALE	ALLEGATO IX PARTECIPAZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI		
ALLEGATO X ACCORDO			
relativo all'attuazione della parte XI della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982			

