diritto internazionale
giurisprudenza catania

Elisabetta Mottese

SPAMAR 2015
Frammenti di un dizionario
a mo' di introduzione

2016-3.3

Fogli di lavoro
per il Diritto Internazionale

Direzione scientifica: *Rosario Sapienza*
Coordinamento redazionale: *Elisabetta Mottese*
Redazione: *Adriana Di Stefano, Federica Antonietta Gentile*, *Giuseppe Matarazzo, Maria Manuela Pappalardo, Giuliana Quattrocchi*

Volume chiuso nel mese di settembre 2016

FOGLI DI LAVORO *per il Diritto Internazionale* è *on line*
http://www.lex.unict.it/it/crio/fogli-di-lavoro

ISSN 1973-3585
Cattedra di Diritto Internazionale
Via Gallo, 24 - 95124 Catania
Email: risorseinternazionali@lex.unict.it - Redazione: foglidilavoro@lex.unict.it
- Tel: 095.230857 - Fax 095 230489

ACQUE INTERNE

L'esame degli spazi marini sotto la sovranità territoriale deve cominciare, e non solo per ragioni alfabetico-bibliografiche, dalle cosiddette "acque interne". Il termine generico "acque interne" si riferisce a differenti porzioni di acque naturali o vie d'acqua artificiali di uno Stato, come le baie e i golfi, le foci dei fiumi, insenature, porti, fiumi, laghi e canali. Le acque interne fanno parte del territorio dello Stato e sono quindi sottoposte al medesimo regime giuridico della terraferma. Questa stretta relazione tra le acque interne e la terraferma è determinata dagli interessi vitali del sovrano territoriale relativamente alle condizioni dell'integrità territoriale, della difesa, del commercio e dell'industria.

Fanno anche parte delle acque interne le acque marine al di qua delle linee di base, ossia le linee a partire dalle quali si misura l'estensione del mare territoriale. Benché solo lo Stato costiero sia competente a tracciare le proprie linee di base, la questione ha sempre un aspetto internazionale come è stato sottolineato dalla Corte Internazionale di Giustizia ed esistono al riguardo precise regole internazionali come quelle secondo le quali le foci dei fiumi che sfociano direttamente nel mare, le baie non storiche con un'apertura non superiore alle 24 miglia che appartengano a un solo Stato, e i porti sono considerati acque interne.

Sulle acque interne lo Stato esercita i poteri della sovranità territoriale e disciplina in maniera esclusiva l'accesso e la permanenza in esse. A tal fine occorre distinguere a seconda che le navi straniere siano mercantili o navi statali adibite a scopi commerciali, navi da guerra o comunque navi statali adibite a scopi non commerciali e, infine, navi in avaria.

Per quel che riguarda le navi mercantili e le navi statali adibite a scopi commerciali, in tempo di pace l'accesso alle acque interne è normalmente libero, sulla base dello stesso diritto interno dello Stato costiero. Nella nozione di accesso rientrano il carico e lo scarico di merci, l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il rifornimento di provviste e carburante.

Si discute se esista, in assenza di accordi in tal senso, un diritto generico di accesso alle acque interne. La prassi degli Stati di chiudere i loro porti, anche in situazioni nelle quali non possa parlarsi di interessi vitali in pericolo, sembrerebbe indicare che, a parte la situazione di avaria, non esista un generale diritto di accesso alle acque interne e ai porti in particolare nel diritto consuetudinario. Esiste invece un obbligo di non discriminazione nel caso in cui tale diritto di accesso venga riconosciuto.

Lo Stato costiero può poi, anche quando esista un diritto di accesso, imporre delle condizioni per l'entrata nei porti, per esempio relativamente al rispetto di *standards* internazionali in materia di sicurezza della navigazione e protezione dall'inquinamento.

Una volta nelle acque interne, la nave straniera è, in linea di principio, soggetta alla giurisdizione piena ed esclusiva dello Stato costiero, benché si tratti di una regola che conosce numerose eccezioni nell'interesse della navigazione. Gli accordi consolari escludono di solito la giurisdizione dello Stato costiero per questioni di lavoro, reati avvenuti sulla nave e altre materie. Ciò a meno che non si tratti di reati commessi o subiti da cittadini dello Stato costiero o di reati che abbiano arrecato turbamento alla tranquillità e alla sicurezza del porto o in violazione di leggi territoriali in materia di sanità pubblica, immigrazione, sicurezza della vita sui mari o in materia doganale.

Le navi mercantili straniere devono ricevere un trattamento pari a quello delle navi dello Stato territoriale. In genere, lo Stato del porto applica le convenzioni internazionali e le altre norme generalmente riconosciute ad ogni nave che sosti nel suo porto sia che essa appartenga a uno Stato parte di quelle convenzioni sia a uno Stato terzo.

Le navi da guerra e le navi statali adibite a scopi non commerciali non possono far accesso alle acque interne di uno Stato senza il suo previo permesso, a parte il caso di avaria. La questione è normalmente regolata da specifici accordi che dispongono talvolta che, su base di reciprocità, potrà essere sufficiente una semplice notifica dell'arrivo e del periodo di permanenza.

Una volta entrate nei porti, queste navi godono della piena immunità dalla giurisdizione dello Stato territoriale. Il fondamento di tale immunità non va ricondotto al criterio della extraterritorialità, bensì all'immunità funzionale, dato che la nave deve considerarsi organo dello Stato di bandiera.

Le navi che godono di tale immunità devono, tuttavia, rispettare le regole di diritto internazionale applicabili a tutte le navi straniere in acque interne, nonché le leggi dello Stato territoriale. La violazione di queste ultime comporta normalmente l'invito a lasciare le acque.

Esiste un consolidato principio di diritto internazionale generale che sancisce il diritto delle navi in avaria o per avverse condizioni di tempo all'accesso nei porti, in condizioni di immunità dall'applicazione delle leggi dello Stato territoriale.

ALTO MARE

La nozione di alto mare si affermò quando le pretese alla sovranità su vaste estensioni di mare avanzate da diverse Potenze tra la fine del quindicesimo e il diciassettesimo secolo cedettero il passo all'idea che la sovranità statale potesse estendersi solo su una limitata fascia di mare adiacente alla costa. Così la secolare controversia tra le idee del *mare clausum* (Selden) e del *mare liberum* (Grozio), si concluse con l'affermarsi dell'idea groziana della libertà dei mari oltre le acque territoriali. Una libertà semplicemente basata sull'assenza di sovranità statale e di portata generale, benché la libertà di navigazione ne rappresentasse la componente più importante.

Si dovette attendere la Convenzione di Ginevra sull'Alto Mare del 29 aprile 1958 per avere una codificazione del diritto consuetudinario in materia.

Tale codificazione appare tutt'ora valida, ma occorre por mente all'esistenza di due recenti sviluppi. In primo luogo, l'estensione dell'alto mare si è notevolmente ridotta, perché i poteri statali si sono estesi a zone di mare sempre più al largo delle coste, come, ad esempio, è avvenuto per la Zona Economica Esclusiva. Secondariamente, l'affermarsi a motivo degli sviluppi tecnologici di nuove attività oltre alla pesca e alla navigazione ha dato impulso alla formazione di altre norme giuridiche relative alla disciplina di tali attività.

L'esercizio da parte dello Stato costiero di diritti sovrani sulla piattaforma continentale non pregiudica, ovviamente la natura di alto mare delle acque sovrastanti, per quel che riguarda le acque sulla parte di piattaforma continentale oltre il limite delle 200 miglia della Zona Economica Esclusiva.

Anche il fatto che il fondo del mare al di là delle aree sottoposte alla sovranità statale sia stato proclamato patrimonio comune dell'umanità, non ha alcuna influenza sul regime giuridico delle acque sovrastanti che rimane quello dell'alto mare (art.135 della Convenzione del 1982).

L'art. 87 della Convenzione del 1982 elenca una serie di libertà dell'alto mare, come la libertà di navigazione, sorvolo, posa di cavi e condotte, costruzione di isole artificiali e altre installazioni, pesca e ricerca scientifica. Non si tratta di un elenco tassativo.

L'essenza delle libertà dell'alto mare consiste nel fatto che nessuno Stato può interferire con le navi di altri Stati che rimangono quindi pienamente sottoposte alla sovranità e alla giurisdizione dello Stato della bandiera.

Tale libertà conosce due tipi di eccezioni: quelle rappresentate dalle regole che permettono l'interferenza con le navi straniere e quelle che disciplinano lo svol-

gimento delle attività statali sull'alto mare. Alcune forme di interferenza con la libertà dell'alto mare sono codificate nel diritto internazionale, come, ad esempio, il diritto di visita, che consiste nel diritto di salire a bordo di una nave allo scopo di verificare il suo diritto di inalberare la propria bandiera e i documenti (art.110 della Convenzione del 1982). Altre forme sono meno chiaramente disciplinate, come quelle della cattura e dell'arresto.

Secondo il diritto internazionale generale tutti gli Stati possono esercitare il diritto di visita su una nave straniera in alto mare quando essa sia dedita alla pirateria o alla tratta degli schiavi. Secondo la Convenzione di Ginevra sull'Alto Mare a questi casi si aggiunge quello in cui la nave che batte bandiera di uno Stato o che rifiuti di mostrare la sua bandiera abbia in realtà la stessa nazionalità della nave che effettua la visita (art.22). La Convenzione del 1982 aggiunge il caso delle navi senza nazionalità (art.110.1. lett.d).

Nel caso di pirateria è ammessa anche la cattura della nave da parte delle autorità di qualunque Stato (art.105 della Convenzione del 1982). Per quel che riguarda invece le navi dedite alla tratta degli schiavi, solo lo Stato di bandiera può esercitare altri poteri oltre quello di visita. La Convenzione del 1982 aggiunge il caso delle navi dedite al traffico di sostanze stupefacenti (art.108) e quello delle navi impegnate in radiotrasmissioni pirata (art.109). In quest'ultimo caso, oltre al diritto di visita esiste anche la possibilità di arrestare la nave e la ciurma sequestrando le apparecchiature.

Lo Stato costiero può poi, anche oltre il proprio mare territoriale, adottare misure intese alla prevenzione di fenomeni di inquinamento da incidenti o alla limitazione dei danni che ne derivino. Tale norma, consolidatasi in occasione dell'incidente della Torrey Canyon del 1967 è codificata nella Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 e all'art. 221 della Convenzione del 1982.

AREA INTERNAZIONALE DEL FONDO MARINO

Secondo la Convenzione del 1982, l'Area Internazionale del Fondo marino (international sea-bed) comprende il fondo e il sottosuolo marini oltre i limiti del mare sottoposto al controllo nazionale (art.1.1).

Secondo l'art.156 della medesima convenzione, l'Area è posta sotto il controllo di una Autorità internazionale dei fondi marini che opera per conto dell'umanità (art.137.2) titolare di tutti i diritti sulle risorse dell'Area a motivo dell'appartenenza dell'Area stessa al patrimonio comune dell'umanità (art.136).

Tale istituto è stato introdotto dalla Convenzione del 1982, della quale rappresenta uno dei tratti più innovativi, ma può vantare alle sue spalle una lunga evoluzione.

L'idea dell'internazionalizzazione di vaste estensioni d'acqua di interesse comune a più Stati può farsi risalire ai regimi internazionali dei fiumi già noti nel diciannovesimo secolo. A quell'epoca l'interesse comune degli Stati rivieraschi e degli Stati comunque interessati alla navigazione su un determinato fiume portò alla costituzione di organizzazioni come, ad esempio, la Commissione europea del Danubio, che avevano lo scopo di assicurare una gestione della navigazione nel comune interesse di questi Stati.

Fu con gli anni sessanta del ventesimo secolo, comunque, che l'idea di una internazionalizzazione del fondo marino cominciò sempre più ad affermarsi. Possono ricordarsi, a tal proposito, i pionieristici interventi in seno all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite di Arvid Pardo, allora delegato maltese, in difesa del riconoscimento ai fondi marini della natura di patrimonio comune dell'umanità.

Nel 1967, con la risoluzione 2340(XXII) del 18 dicembre, l'Assemblea Generale prese per la prima volta posizione raccomandando l'uso pacifico del fondo marino. In particolare venivano vietati la militarizzazione e l'appropriazione dell'area e veniva auspicata l'istituzione di un regime internazionale di amministrazione, regime ribadito con la risoluzione 2749 (XXV) del 17 dicembre 1970.

Il fatto che l'Area venga definita come uno spazio marino che si estende al di là dei limiti delle zone di mare soggette al controllo nazionale rende difficile fissarne i confini.

Infatti, occorre ricordare, per quel che riguarda, ad esempio, la Zona Economica Esclusiva, che l'estensione dell'Area non dipende soltanto dall'ampiezza massima delle 200 miglia (art.57), ma anche dal fatto che uno Stato costiero abbia o meno istituito una Zona Economica Esclusiva

BAIE

Se le coste presentano profonde insenature (baie) si traccia una linea di base retta tra i punti di entrata naturali che non può superare le 24 miglia di lunghezza.

Talvolta gli Stati "chiudono" anche baie di grande estensione, affermando di poterlo fare sulla base di titoli storici, ossia di una sorta di diritto consuetudinario. Ne nascono spesso controversie di non facile soluzione.

Un esempio di controversia ancora aperta in materia di baie storiche è quella relativa al golfo della Sirte, chiuso dalla linea di base retta più lunga riscontrabile nella pratica internazionale, lunga oltre 300 miglia, rivendicato dalla Libia nel 1973 quale baia storica e vitale e contestato dagli Stati Uniti d'America.

Gli Stati costituiti interamente da uno o più arcipelaghi (ad esempio le Filippine) possono istituire delle linee di base arcipelagiche rette, unendo i punti estremi delle isole. Per rendersi conto dell'importanza di tali disposizioni, deve porsi mente al fatto che il tracciare un sistema di linee rette attorno a un arcipelago determina di fatto l'inclusione di larghe porzioni di mare, con forte pregiudizio per la navigazione.

MARE TERRITORIALE

Il mare territoriale è una zona di mare adiacente al territorio, sulla quale lo Stato esercita la sovranità territoriale con i limiti previsti dal diritto internazionale. Nella dottrina anglosassone, che distingue tra *sovereignty* e i poteri che su di essa si fondano, indicati come *jurisdiction*, viene aggiunto che lo Stato costiero esercita sul mare territoriale *jurisdiction, control and exploitation*.

Assai varie sono le opinioni che in dottrina sono state avanzate per spiegare la natura giuridica dei poteri dello Stato costiero sul mare territoriale. Stando alla Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la Zona contigua del 29 aprile 1958 può parlarsi di vera e propria sovranità statale (art.1), come pure allo spazio aereo e al fondo e sottosuolo marino (art.2). La Convenzione sul diritto del mare del 1982 contiene all'art.2 una formulazione di analogo tenore.

Il mare territoriale si estende non oltre 12 miglia a partire dalla linea di base che costituisce il cosiddetto limite interno del mare territoriale.

La maggior parte degli Stati mediterranei hanno stabilito un mare territoriale di 12 miglia. Alcuni paesi adottano ancora limiti più ristretti, vale a dire Grecia e Turchia nel Mar Egeo. A causa della complessa situazione politica e geografica, la stessa possibilità di estendere il mare territoriale oltre il limite di 6 miglia è ancora contestata dai due paesi. Nel caso del Mar Egeo, l'applicazione della regola linea mediana previsto ai sensi dell'articolo 15 del LOSC è politicamente sensibile anche in considerazione delle moltissime isole presenti su entrambi i lati della linea mediana. La Repubblica araba siriana rivendica un mare territoriale di 35 miglia, che non si adatta al diritto internazionale che si riflette nella LOSC. Non è chiaro, tuttavia, se la Repubblica araba siriana fa rispettare i diritti oltre le 12 miglia. Bosnia-Erzegovina e Slovenia non hanno ancora determinato la misura della loro mare territoriale. Entrambi i nuovi Stati indipendenti hanno una stretta via di accesso al mare Adriatico. Inoltre, le caratteristiche geografiche della costa rendono molto difficile, se non impossibile, stabilire qualsiasi mare territoriale sostanziale.

Trattati per la delimitazione del mare territoriale sono stati conclusi tra la Francia e l'Italia il 28 novembre 1986 per quanto riguarda lo stretto di Bonifacio tra la Corsica e la Sardegna; Italia e Jugoslavia il 10 novembre 1975 rispetto al golfo di Trieste, e più recentemente tra la Croazia e la Bosnia-Erzegovina il 30 luglio 1999. Di solito la linea di base è la linea di bassa marea. Se però la costa ha un andamento irregolare o è contornata da isole si ricorre alle linee di base rette che congiungono i punti più sporgenti delle coste o delle isole.

Sul mare territoriale, come abbiamo detto, spettano allo Stato costiero tutti i diritti inerenti alla sovranità territoriale, ma una norma consuetudinaria di antica origine, riconosciuta anche dalla Corte Internazionale di Giustizia nella sua decisione sul caso del Canale di Corfù lo obbliga a consentire il passaggio inoffensivo delle navi straniere.

Il passaggio è la navigazione nel mare territoriale da parte di una nave, sia che essa sia diretta verso le acque interne, sia che essa semplicemente le attraversi. Il passaggio deve essere ininterrotto ed è "inoffensivo" se non danneggia gli interessi dello Stato costiero. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fornisce all'articolo 19 un elenco di attività sicuramente incompatibili con il diritto di passaggio inoffensivo.

Particolarmente importanti sono poi le disposizioni che riguardano il potere dello Stato costiero di legiferare in materia di prevenzione dell'inquinamento marino. Tali leggi possono venire applicate anche nei confronti di navi straniere che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo. Tale potere è però soggetto a due condizioni: la prima è che le leggi dello Stato costiero non possono riguardare la progettazione, costruzione ed equipaggiamento delle navi straniere a meno che non siano attuative di regole o standards generalmente accettati (art. 21.2).

La seconda è che lo Stato costiero non può imporre requisiti che avrebbero l'effetto pratico di negare o limitare il diritto di passaggio inoffensivo o che conducano a discriminazioni formali o sostanziali nei confronti di alcuni Stati (art. 24). Quanto all'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato costiero deve osservarsi che le navi da guerra e le navi di Stato adibite a fini non commerciali godono dell'immunità dalla giurisdizione.

La giurisdizione può invece essere esercitata in certi casi rispetto alle navi mercantili o alle navi di Stato utilizzate a fini commerciali.

Secondo l'articolo 27 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, lo Stato costiero "non dovrebbe" tuttavia esercitare la giurisdizione penale sulle navi straniere che passano nel suo mare territoriale, se non nei casi seguenti:

1) se le conseguenze dell'infrazione si estendono allo Stato costiero;

2) se l'infrazione è di natura tale da turbare la pace del paese o l'ordine nel mare territoriale;

3) se l'assistenza delle autorità locali è stata richiesta dal capitano della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera;

4) se queste misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope.

STRETTI

Problemi peculiari si pongono per gli stretti. Durante il diciannovesimo secolo, la controversia sul diritto di passaggio delle navi da guerra attraverso il Bosforo e i Dardanelli, gli stretti che collegano il mar Nero al Mediterraneo, ebbe tale importanza da divenire nota semplicemente come "questione degli stretti".

Grande attenzione viene dedicata al problema degli stretti nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 che ad esso dedica l'intera parte III.

L'estensione del mare territoriale a 12 miglia nautiche pone numerosi stretti importanti per la navigazione internazionale sotto il regime del mare territoriale. Inoltre, i poteri previsti dalla Convenzione per gli Stati costieri in materia di stretti, limitano fortemente la libertà di movimento delle forze marittime e aeree delle grandi potenze. Esse condizionarono quindi la loro accettazione della regola delle 12 miglia al riconoscimento della piena libertà di transito negli stretti, modellata su quella esistente nel mare internazionale. Una soluzione di compromesso venne trovata nel cosiddetto regime del "passaggio in transito", ossia un regime di libertà di navigazione e di sorvolo che implichi che i sottomarini non devono passare in superficie (a differenza di quanto accade nel passaggio inoffensivo).

D'altronde, l'esistenza di una via alternativa fa cadere il diritto di passaggio in transito attraverso gli stretti. Si tratta di un regime complessivamente equilibrato, che non conosce però applicazione generale. Numerosi sono infatti gli accordi che, anche in epoca recente, vengono stipulati dagli Stati per definire il regime giuridico degli stretti. Per esempio, i governi dell'Indonesia, della Malaysia e di Singapore hanno concluso vari accordi nei quali affermano che lo stretto di Malacca, la via più conveniente tra l'Oceano Pacifico e l'Indiano, non è uno stretto internazionale e che la sicurezza della navigazione in esso è interamente rimessa alla loro responsabilità. Essi accettano comunque un diritto di passaggio.

ZONA CONTIGUA

La Zona contigua è uno spazio marino nel quale lo Stato costiero vigila per prevenire o reprimere le violazioni delle sue leggi doganali, fiscali, sanitarie e d'immigrazione. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare prevede che la zona contigua si estenda fino a 24 miglia nautiche dalle linee di base.

La configurazione dei poteri spettanti allo Stato costiero sulla propria Zona contigua è tutt'ora oggetto di controversia fra i giuristi. L'opinione dominante pare essere quella secondo la quale, mentre sul mare territoriale lo Stato costiero esercita una sovranità piena, nella Zona contigua può solamente esercitare quella che con terminologia giuridica anglosassone viene definita una "control or enforcement jurisdiction". Ne deriverebbe quindi che nella Zona contigua potrebbero applicarsi le leggi dello Stato, ma solo per la repressione di atti commessi sul territorio o nel mare territoriale e non nella Zona contigua. Tale interpretazione dell'articolo 24 della Convenzione del 1958 non appare, però, conforme con le intenzioni degli Stati parti come risultano dai lavori preparatori.

La prassi applicativa della convenzione non appare chiarificatrice perché troppo varia, né maggior chiarezza è derivata dall'adozione della Convenzione del 1982, sul punto meramente riproduttiva della Convenzione del 1958.

Secondo molti, comunque, quale che sia la corretta interpretazione delle disposizioni convenzionali, il diritto consuetudinario permetterebbe agli Stati l'esercizio di ampi poteri sovrani.

ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA

Oltre il mare territoriale si estendono la Zona Economica Esclusiva e la Piattaforma Continentale, spazi marini sui quali lo Stato costiero non esercita la pienezza dei suoi poteri sovrani, ma poteri funzionali, ossia poteri pur sempre fondati sulla sovranità, ma legati allo scopo o funzione che si intende esercitare, ossia lo sfruttamento delle risorse marittime, viventi e non.

La Zona Economica Esclusiva è un'area adiacente al mare territoriale, estesa fino a 200 miglia dalla linea di base, nella quale lo Stato costiero esercita particolari poteri per fini economici. Essa viene definita nella Parte V (artt. 55-75) della Convenzione del 1982.

Venendo alla configurazione del regime dei poteri in quest'area, occorre concludere che in essa si configura un regime sui generis, caratterizzato dalla coesistenza di alcuni specifici poteri dello Stato costiero volti allo sfruttamento economico delle risorse dell'area e delle libertà a vantaggio degli altri Stati tipiche dell'alto mare.

Rimane dubbio se essa esista ipso jure, quale automatica e diretta pertinenza della sovranità territoriale (a somiglianza di quel che accade per il mare territoriale) o se invece lo Stato costiero debba procedere a una esplicita proclamazione volta alla sua istituzione.

Secondo la Convenzione del 1982, lo Stato costiero esercita sulla Zona ampi ma circoscritti poteri così qualificati:

(1) diritti sovrani all'esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, viventi o non, delle acque e del fondo e sottosuolo marino, nonché ad altre attività di sfruttamento economico, quali la protezione di energia dalle acque, dalle correnti e dai venti;

(2) "jurisdiction" sull'insediamento e uso di isole artificiali, installazioni e strutture, ricerca scientifica e la protezione e preservazione dell'ambiente marino;

(3) altri diritti e obblighi previsti dalla Convenzione (art.56).

I poteri dello Stato costiero potranno essere esercitati nei confronti dei cittadini di qualunque Stato.

Oltre il mare territoriale si estende pure la piattaforma continentale, ossia quella parte del fondo marino che mantiene una profondità costante non superiore ai 200 metri. Essa è stata oggetto in passato di rivendicazioni da parte di Stati rivieraschi, rivendicazioni che avevano lo scopo di affermare il diritto di esclusivo sfruttamento delle risorse poste sulla piattaforma continentale.

Oggi la Convenzione di Montego Bay la considera praticamente inglobata nella Zona Economica Esclusiva, e il regime tipico della piattaforma continentale rivive ove essa superi le 200 miglia (e comunque non oltre le 350).

Il concetto di piattaforma continentale appartiene alla geologia prima ancora che al diritto e indica quella parte del fondo marino che si estende verso il largo come prolungamento della massa continentale terrestre dal punto nel quale la terra incontra il mare fino al punto nel quale si verifica un significativo cambiamento nell'angolo del fondo marino (dai 4 ai 45 gradi). Di solito questo punto si trova tra i 67 e i 75 chilometri dalla costa, a una profondità media di 64 metri. La pendenza media del pendio del fondo é di 0.07 gradi.

Nel punto in cui la piattaforma continentale ha termine inizia la scarpata continentale che si estende da 20 a 100 chilometri, con una profondità variabile tra i 3000 e i 5000 metri. Segue poi il pendio continentale caratterizzato da una pendenza meno accentuata di quella della scarpata continentale (di solito tra 1 e 40 gradi) e che si estende dai 50 ai 5000 chilometri. Oltre queste distanze ha inizio la profondità degli oceani, mentre le tre aree declivi appena descritte costituiscono quel che viene definito "margine continentale".

I poteri che lo Stato costiero esercita sulla piattaforma continentale sono ritenuti comunemente oggetto di "diritti sovrani", espressione sulla quale si raggiunse un compromesso tra coloro che avrebbero voluto parlare tout-court di sovranità e gli Stati che ritenevano preferibile sottolineare la natura meramente "funzionale" dei poteri dello Stato costiero.

In forza dell'esistenza di questi diritti sovrani spetta esclusivamente allo Stato costiero lo sfruttamento delle risorse naturali della piattaforma continentale. Non pochi problemi pone l'individuazione dell'oggetto dello sfruttamento, dato che, mentre è certo che tra i minerali debbano includersi gli idrocarburi, è dubbio, per esempio, se tra le specie sedentarie debbano includersi anche i crostacei (come ha sostenuto la Francia). La questione comunque ha perso molta della sua importanza per il venirsi a sovrapporre del regime della Zona Economica Esclusiva a quello della piattaforma continentale.

Lo Stato costiero è comunque tenuto al pagamento di contributi in denaro o in natura per lo sfruttamento di risorse non viventi della piattaforma posta al di là delle 200 miglia marine dalle linee di base. Tali contributi, che possono arrivare anche fino al 7 per cento del valore o del volume della produzione vengono ripartiti fra gli Stati parti secondo criteri di equità, tenuto conto degli interessi e dei bisogni dei Paesi in via di sviluppo, in particolare di quelli meno avanzati o privi di litorale (art. 82).

Il problema della delimitazione della piattaforma continentale si pone quando le coste di due o più Stati si fronteggiano o sono adiacenti. Esso ha dato origine a una cospicua giurisprudenza e prassi in materia.

Numerose sono in verità le decisioni della Corte Internazionale di Giustizia (Caso della Piattaforma Continentale del Mare del Nord, 1969; Caso della Piattaforma Continentale del Mar Egeo - rimasto peraltro insoluto; Caso della Piattaforma Continentale tra Tunisia e Libia; Caso del Golfo del Maine; Caso della Piattaforma Continentale tra Libia e Malta), di tribunali arbitrali (Caso della Piattaforma Continentale tra Francia e Regno Unito; Caso dei confini tra Dubai e Sharjah, del 19 ottobre 1981; Caso della frontiera marittima tra Guinea e Guinea-Bissau; Caso della frontiera marittima fra Guinea-Bissau e Senegal) o di commissioni di conciliazione (Caso della Piattaforma Continentale di Jan Mayen, fra Islanda e Norvegia).

Dispone in materia l'articolo 6 della Convenzione del 1958 sulla Piattaforma Continentale, prevedendo un'applicazione del criterio dell'equidistanza, ossia il tracciare una linea tutti i punti della quale siano equidistanti dai punti più vicini delle linee di base o delle coste degli Stati. Tale metodo può però dar luogo a distorsioni nei casi in cui la configurazione della costa o la presenza di isole alteri sensibilmente il tracciato della linea dell'equidistanza. Occorre quindi procedere alla ricerca di criteri più flessibili e articolati.

Questo problema si pose già in occasione della controversia fra Danimarca e Paesi Bassi da un lato e Repubblica Federale di Germania dall'altro per la delimitazione della piattaforma continentale del Mare del Nord, deciso dalla Corte Internazionale di Giustizia con sentenza del 20 febbraio 1969. La Repubblica Federale di Germania, che pure aveva firmato la Convenzione del 1958, non l'aveva però ratificata e non ne era quindi parte. Il contenuto dell'articolo 6 avrebbe potuto quindi applicarsi alla controversia solo se si fosse potuto dimostrare che esso apparteneva al diritto internazionale consuetudinario. Ma tale non fu l'opinione della Corte, che decise che la delimitazione dovesse farsi secondo principi equitativi che fanno parte, secondo la Corte Internazionale di Giustizia, del diritto internazionale positivo e le decisioni che li applicano non sono quindi decisioni *ex aequo et bono.*

Tra i fattori da prendere in considerazione per procedere alla delimitazione la Corte elencava:

1) la configurazione generale delle coste e la presenza di caratteristiche speciali o inusuali;

2) la struttura fisica e geologica delle aree in questione e le loro risorse naturali;

3) la considerazione di una ragionevole proporzionalità fra le rispettive coste e le porzioni di piattaforma continentale attribuite a ciascuna parte.

Questo metodo venne applicato anche dal tribunale arbitrale nel caso della piattaforma continentale tra Francia e Regno Unito.

Esso venne successivamente perfezionato nelle decisioni della Corte sul Caso Tunisia-Libia e della Camera della Corte nel Caso del Golfo del Maine, che rivelano entrambe una tendenza a porre sempre più in ombra il criterio del naturale prolungamento a favore di altre considerazioni di natura equitativa.

Similmente dispone l'articolo 83 della Convenzione del 1982, prevedendo che la delimitazione della piattaforma continentale tra Stati con coste opposte o adiacenti sarà effettuata per via di accordo sulla base del diritto internazionale al fine di pervenire ad un'equa soluzione. Se tale accordo non verrà raggiunto entro un termine ragionevole, occorrerà far ricorso alle procedure di soluzione pacifica delle controversie previste dalla parte XV della Convenzione.

Si tratta, senza dubbio di una formulazione assai insoddisfacente, come spesso accade quando le profonde divergenze di interessi e di opinione fra gli Stati rendono necessaria una formula di compromesso. In realtà, quel che andrebbe precisato è che il raggiungimento di un'equa soluzione è oggi previsto dalla norma consuetudinaria che si è venuta formando sotto la spinta della giurisprudenza che abbiamo brevemente richiamato. Anche se rimane dubbio, sul piano della teoria generale, cosa distingua una norma che prescrive una equa soluzione, senza, peraltro, precisare quale sia la via per giungervi, e il ricorso a principi equitativi nella decisione *ex aequo et bono*.