

Convenzione internazionale concernente l'alto mare

Conclusa a Ginevra il 29 aprile 1958

Approvata dall'Assemblea federale il 14 dicembre 1965²

Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il 18 maggio 1966

Entrata in vigore per la Svizzera il 17 giugno 1966

(Stato 14 aprile 2010)

Gli Stati partecipanti alla presente convenzione,

desiderosi d'ordinare le norme del diritto internazionale concernenti l'alto mare,

avendo riconosciuto che le disposizioni seguenti, adottate dalla conferenza delle Nazioni Unite sul diritto marittimo, tenutasi a Ginevra dal 24 al 27 aprile 1953, enuncianti i principi stabiliti dal diritto internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

Per «alto mare» s'intendono tutte le porzioni di mare che non siano territoriali o non appartengono alle acque interne d'uno Stato.

Art. 2

L'alto mare è libero a tutte le nazioni e nessuno Stato può legittimamente pretendere di sottomettere una porzione qualsiasi alla propria sovranità. La libertà sull'alto mare è disciplinata dai presenti articoli e dalle altre norme del diritto internazionale. Esso consiste, per tutti gli Stati, nella libertà di:

1. navigazione
2. pesca
3. posa di cavi e condotte sottomarini
4. sorvolare l'alto mare.

Ogni Stato che fruisce di queste libertà e di altre, riconosciute dalle norme del diritto internazionale, deve tener conto dell'interesse che gli altri Stati hanno per l'alto mare.

RU 1966 1004; FF 1965 II 43

¹ Il testo originale è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

² Art. 1 n. 1 del DF del 14. dic. 1965 (RU 1966 991)

Art. 3

1. Gli Stati privi di litorale dovrebbero³ poter accedere liberamente al mare al fine di usufruire delle libertà sopraccitate. Per tale scopo gli stati interposti fra il mare e quelli privi di litorale accordano, di comune intesa e conformemente alle convenzioni internazionali in vigore:

- a. allo Stato privo di litorale, il diritto di libero transito fondato sulla reciprocità;
- b. alle navi battenti bandiera di detto Stato, un trattamento uguale a quello delle proprie navi o di altri Stati, circa l'accesso ai porti e la loro utilizzazione.

2. Gli Stati interposti fra il mare e quelli privi di litorale disciplinano, d'intesa con quest'ultimi, i problemi concernenti la libertà di transito e la parità di trattamento nei porti tenendo conto dei diritti dello Stato costiero e di transito e le caratteristiche dello Stato privo di litorale.

Art. 4

Ciascuno Stato, costiero o no, ha il diritto di far navigare in alto mare navi della sua bandiera.

Art. 5

1. Ogni Stato stabilisce le condizioni per concedere la propria nazionalità alle navi, come anche quelle concernenti l'immatricolazione e il diritto di battere bandiera. Le navi hanno la nazionalità dello Stato della bandiera. Fra lo Stato e la nave ha da esserci un vincolo sostanziale; segnatamente, lo Stato deve esercitare la giurisdizione e il controllo sul settore tecnico, amministrativo e sociale delle navi battenti la propria bandiera.

2. Lo Stato della bandiera rilascia alle navi i documenti attestanti il diritto di battere bandiera.

Art. 6

1. Le navi sono poste sotto la giurisdizione dello Stato della bandiera salvo nei casi speciali previsti nei trattati internazionali e nei presenti articoli. La bandiera non può essere cambiata né durante la navigazione né in occasione di uno scalo, a meno che non sia trasferita la proprietà della nave o ne sia mutata l'immatricolazione.

2. Qualora una nave battesse bandiera di due o più Stati, inalberandola secondo la propria convenienza, non può vantare nei confronti di un altro Stato nessuna di queste nazionalità e può esserne considerata priva.

Art. 7

Le disposizioni precedenti non concernono le navi adibite ai servizi ufficiali di un'organizzazione intergovernativa che battono bandiera dell'organizzazione.

³ In inglese «should» e francese «devraient».

Art. 8

1. Le navi da guerra fruiscono, in alto mare, dell'immunità di giurisdizione da parte degli Stati diversi da quello della bandiera.
2. Nei presenti articoli, l'espressione «nave da guerra» indica una nave appartenente alla marina da guerra di uno Stato e insignita dei distintivi per le navi da guerra della sua nazionalità. Il comandante, iscritto negli elenchi ufficiali della flotta militare, deve essere al servizio dello Stato e l'equipaggio deve sottostare all'ordinamento disciplinare militare.

Art. 9

Le navi appartenenti a uno Stato o da lui gestite e adibite esclusivamente a un servizio governativo non commerciale fruiscono, in alto mare, della immunità di giurisdizione da parte degli Stati diversi da quello della bandiera.

Art. 10

1. Ciascuno Stato deve prendere tutti i provvedimenti per garantire la sicurezza in mare delle navi di sua bandiera e segnatamente circa:
 - a. l'impiego dei segnali, la manutenzione delle comunicazioni e la prevenzione delle collisioni;
 - b. la composizione e le condizioni di lavoro dell'equipaggio, conformemente agli accordi internazionali applicabili in materia di lavoro;
 - c. la costruzione e l'armamento della nave e la sua navigabilità.
2. Ciascuno Stato prescrive detti provvedimenti conformemente alle norme internazionali generalmente riconosciute e prende tutte le disposizioni affinché esse siano osservate.

Art. 11

1. In caso di collisione o d'altri incidenti di navigazione comportanti la responsabilità penale o disciplinare del capitano o di chiunque altro in servizio sulla nave, il perseguimento può avvenire solo presso le autorità giudiziarie o amministrative dello Stato della bandiera oppure di cittadinanza delle persone perseguite.
2. Nelle questioni disciplinari, il brevetto di capitano o i certificati di capacità possono essere revocati, dopo normale procedura legale, unicamente dallo Stato che li ha rilasciati, indipendentemente dalla nazionalità del titolare.
3. Solamente le autorità dello Stato della bandiera possono ordinare il sequestro o la ritenzione, foss'anche per provvedimenti d'istruttoria.

Art. 12

1. Lo Stato della bandiera deve obbligare il capitano della nave, sempreché non vi ha pericolo per quest'ultima, l'equipaggio o i passeggeri, di:
 - a. assistere le persone che, in alto mare, sono in pericolo di vita;

- b. recarsi rapidamente al soccorso di persone in stato d'emergenza, quando avvertito di tale stato, può ritenere che si debba ragionevolmente contare sul suo aiuto;
 - c. dopo una collisione, assistere l'altra nave segnatamente l'equipaggio e i passeggeri, e nel limite del possibile indicarle il nome della propria, il porto di registrazione e il prossimo scalo.
2. Al fine di garantire la sicurezza in mare e sopra di esso, gli Stati costieri devono favorire l'istituzione e il sostentamento di un apposito servizio di ricerca e salvataggio, e concludono per tale scopo, se necessario, degli accordi regionali di cooperazione con gli Stati vicini.

Art. 13

Ciascuno Stato deve adottare tutti i provvedimenti per impedire e punire il trasporto di schiavi su navi della propria bandiera, e di impedire l'usurpazione di essa a tal fine. Lo schiavo che si rifugia su una nave indipendentemente dalla bandiera, è libero ipso facto.

Art. 14

Ogni Stato deve cooperare, nei limiti del possibile, alla repressione della pirateria sia in alto mare sia in altri posti privi di giurisdizione.

Art. 15

Sono considerati pirateria gli atti seguenti:

1. Ogni atto di violenza illegittimo di detenzione e ogni predeonera commessi dall'equipaggio o dai passeggeri d'una nave o d'un aeromobile privati, a scopo personale, e a danno:
 - a. in alto mare, di un'altra nave, altro aeromobile, o di persone o beni a bordo di questi;
 - b. in luoghi non sottoposti alla giurisdizione di uno Stato, d'una nave, o di un aeromobile, o di persone o beni.
2. La partecipazione volontaria all'impiego d'una nave o d'un aeromobile, svolta con piena conoscenza dei fatti che conferiscono a detta nave o detto aeromobile l'attributo di pirata.
3. L'istigazione a commettere gli atti definiti ai numeri 1 e 2 come anche la facilitazione intenzionale degli stessi.

Art. 16

Gli atti di pirateria, di cui all'articolo 15, commessi da una nave da guerra o da nave o aeromobile statali, in balia dell'equipaggio ammutinato, sono equiparati a quelli commessi dalle navi pirata.

Art. 17

Si considerano pirata le navi e gli aeromobili impiegati dalle persone che le controllano effettivamente per commettere uno degli atti menzionati nell'articolo 15. Ugualmente dicasi di navi e aeromobili serviti a tale scopo, fintanto che rimangono sotto il controllo delle persone colpevoli di detti atti.

Art. 18

Una nave o un aeromobile può mantenere la nazionalità nonostante che sia divenuta pirata. La conservazione o la perdita della nazionalità deve essere stabilita conformemente alle leggi dello Stato che l'ha conferita.

Art. 19

Ogni Stato può operare in alto mare o in altro luogo non soggetto a giurisdizione, la cattura d'una nave o d'un aeromobile pirati oppure predati ed in potere dei pirati, e arrestare le persone e sequestrare i beni a bordo. I tribunali dello Stato che ha operato la cattura possono pronunciarsi sulle pene da infliggere e sui provvedimenti circa le navi, gli aeromobili o i beni, restando riservati i diritti di terze persone in buona fede.

Art. 20

Lo Stato che cattura una nave o un aeromobile senza che siano sufficientemente motivati i sospetti di pirateria, risponde presso lo Stato della bandiera per le perdite ed i danni derivati dall'operato.

Art. 21

La cattura per pirateria può essere operata unicamente da navi o aeromobili militari oppure adibiti al servizio pubblico ed espressamente autorizzati a ciò.

Art. 22

1. Salvi i casi in cui l'intervento è fondato su poteri concessi in virtù di trattati, una nave da guerra incrociante in alto mare può fermare per accertamenti una nave commerciale straniera solamente quando vi ha un serio motivo di supporre che:

- a. la nave eserciti la pirateria; o
- b. la nave svolga la tratta degli schiavi; o
- c. la nave battente bandiera straniera o rifiutante di inalberarla, abbia la medesima nazionalità della nave da guerra.

2. Nei casi di cui alle lettere a, b e c, la nave da guerra ha il diritto di esaminare il certificato d'autorizzazione a battere bandiera. Per tale scopo essa può accostare la nave sospetta con una scialuppa comandata da un ufficiale. Persistendo il sospetto dopo la verifica dei titoli, si può procedere, usando tutti i riguardi possibili, ad un ulteriore esame a bordo.

3. Qualora i sospetti si rivelassero infondati e la nave fermata non avesse commesso nessun atto che li giustifichi, dovrà essere risarcita per le perdite ed i danni.

Art. 23

1. L'inseguimento d'una nave straniera può essere operato solo se le autorità competenti dello Stato costiero hanno motivo di credere che detta nave abbia contravvenuto a leggi o regolamenti di questo Stato. L'inseguimento deve avere inizio quando la nave straniera o una delle sue imbarcazioni si trova ancora nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona attigua dello Stato inseguitore, e può esser continuato oltre i limiti del mare territoriale o della zona attigua a condizione che esso non sia ancora stato interrotto. La nave che intima il fermo a un'altra straniera navigante nel mare territoriale o nella zona attigua non deve necessariamente trovarsi al momento dell'intimazione in dette acque. La nave straniera che incrocia nella zona attigua, come definita nell'articolo 24 della convenzione concernente il mare territoriale e la zona attigua⁴, può essere inseguita solamente se essa ha violato i diritti protetti con l'istituzione di detta zona.

2. Il diritto d'inseguimento cessa non appena la nave inseguita penetra nel mare territoriale proprio o d'un terzo Stato.

3. Si considera iniziato l'inseguimento quando la nave inseguitrice ha accertato, mediante i mezzi adeguati di cui essa dispone, che la nave da inseguire, una delle sue scialuppe o delle imbarcazioni operanti in gruppo e di cui essa è la nave madre, si trovano entro i limiti del mare territoriale o, segnatamente, della zona attigua. L'inseguimento può avere inizio solamente dopo il segnale, ottico od acustico d'arresto, emesso a una distanza da cui la nave interessata possa captarlo.

4. L'inseguimento può essere operato unicamente da navi o aeromobili militari oppure adibiti al servizio statale ed espressamente autorizzati a ciò.

5. Se l'inseguimento è operato da un aeromobile:

- a. si applicano per analogia, le disposizioni dei numeri da 1 a 3;
- b. l'aeromobile che intima l'alt, se non può fermare la nave deve inseguirla fin tanto che non giunga sui posto un aeromobile o una nave dello Stato costiero, da lui allarmato, per continuare l'inseguimento.

Per giustificare l'arresto d'una nave in alto mare, non basta che l'aeromobile l'abbia avvistata in flagrante o sospetta violazione delle leggi, ma deve anche averle intimato l'alt nonché averla inseguita o fatta inseguire da altro aeromobile o da nave.

6. La nave che arrestata una zona posta sotto la giurisdizione di uno Stato è scortata in un porto di esso attraversando l'alto mare, non può per quest'ultimo fatto chiedere la liberazione.

7. Qualora una nave fosse stata fermata o catturata in alto mare per motivi che non giustificavano l'applicazione del diritto d'inseguimento, devono esserle risarcite le perdite ed i danni.

⁴ RS 0.747.305.11

Art. 24

Ogni Stato deve emanare, tenendo conto delle disposizioni convenzionali già esistenti, delle prescrizioni intese a evitare l'inquinamento delle acque dagli idrocarburi persi da navi o da condotte sottomarine o risultante dall'esplorazione o sfruttamento del fondo e sottofondo marino.

Art. 25

1. Ciascuno Stato, tenendo conto di tutte le norme e tutti i regolamenti emanati in materia dalle organizzazioni internazionali, deve prendere dei provvedimenti per impedire l'inquinamento delle acque da rifiuti radioattivi.
2. Tutti gli Stati devono cooperare con le organizzazioni internazionali competenti per l'adozione di provvedimenti intesi ad evitare ogni inquinamento da materiali radioattivi o da altri agenti nocivi.

Art. 26

1. Ogni Stato ha il diritto di posare condotte o cavi sottomarini sul fondo dell'alto mare.
2. Lo Stato costiero non può intralciare la posa o la manutenzione di detti cavi o condotte, ma gli è riservato il diritto di prendere provvedimenti adeguati per l'esplorazione dello zoccolo continentale e lo sfruttamento delle sue risorse naturali.
3. Lo Stato che ordina la posa di condotte e cavi sottomarini deve tenere debitamente conto di quelli già posati. Segnatamente esso non deve compromettere le possibilità di riparazione a cavi e condotte già esistenti.

Art. 27

Ogni Stato deve prendere i provvedimenti legislativi necessari affinché qualsiasi rottura o danno di cavi sottomarini in alto mare, causati intenzionalmente o per negligenza grave, da una nave della sua bandiera o da una persona sottoposta alla sua giurisdizione, e da cui ne consegue l'interruzione o il disturbo delle comunicazioni telegrafiche o telefoniche, come anche le rotture o i danni di cavi d'alta tensione o condotte sottomarini, causati nelle stesse condizioni, siano passibili di pena. Questa disposizione non si applica se la rottura o il danno sono stati causati, nonostante tutte le precauzioni nell'intento legittimo di proteggere la vita o la sicurezza della nave.

Art. 28

Ciascuno Stato deve prendere i provvedimenti legislativi necessari affinché le persone, sottoposte alla sua giurisdizione e proprietarie di cavi o di condotte in alto mare, se posando detti cavi o condotte oppure riparandoli causassero rotture o danni ad altri cavi o condotte, si assumano le spese di riparazione.

Art. 29

Ciascuno Stato deve prendere i provvedimenti legislativi necessari affinché i proprietari di navi che pur usando tutte le precauzioni adeguate per non danneggiare cavi o condotte sottomarine, hanno dovuto sacrificare un'ancora, una rete o un altro attrezzo di pesca, siano risarciti per la perdita dal proprietario del cavo o della condotta.

Art. 30

Le disposizioni della presente convenzione non menomano altre convenzioni o accordi internazionali in vigore fra gli Stati contraenti.

Art. 31

La presente convenzione è aperta, fino al 31 ottobre 1958, alla firma di tutti gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) o d'una sua istituzione speciale, come anche ad ogni altro Stato su invito dell'Assemblea generale.

Art. 32

La presente convenzione sarà ratificata. Gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso il Segretario generale delle Nazioni Unite (dappresso Segretario generale).

Art. 33

La presente convenzione è aperta all'adesione di tutti gli Stati menzionati nell'articolo 31. Gli strumenti d'adesione saranno depositati presso il Segretario generale.

Art. 34

1. La presente convenzione entra in vigore il trentesimo giorno dopo la data in cui è stato depositato presso il Segretario generale il ventiduesimo strumento di ratificazione o d'adesione.
2. Per gli Stati che ratificheranno la presente convenzione o vi aderiranno dopo il deposito del ventiduesimo strumento, essa entrerà in vigore il trentesimo giorno dopo il deposito dello strumento di ratificazione o d'adesione di detti Stati.

Art. 35

1. Decorso un quinquennio a contare della data d'entrata in vigore della presente convenzione, essa può essere riveduta su domanda notificata da una Parte contraente al Segretario generale.
2. L'Assemblea generale dell'ONU decide circa provvedimenti da prendere in caso d'una domanda di revisione.

Art. 36

Il Segretario generale delle Nazioni Unite notifica a tutti gli Stati membri dell'ONU e agli altri Stati di cui all'articolo 31:

- a. le firme ed i depositi degli strumenti, secondo gli articoli 31, 32 e 33;
- b. la data d'entrata in vigore della presente convenzione, secondo l'articolo 34;
- c. le domande di revisione, secondo l'articolo 35.

Art. 37

L'originale della presente convenzione, i cui testi inglese, cinese, spagnolo, francese e russo, fanno parimenti fede, è depositato presso il Segretario generale, che ne invierà copia certificata conforme a tutti gli Stati di cui all'articolo 31.

In fede di che i plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato la presente convenzione.

Fatto a Ginevra, il ventinove aprile millenovecentocinquantesimo.

(Seguono le firme)

Campo di applicazione il 14 aprile 2010⁵

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Afghanistan	28 aprile	1959	30 settembre	1962
Albania*	7 dicembre	1964 A	6 gennaio	1965
Australia**	14 maggio	1963	13 giugno	1963
Austria	10 gennaio	1974	9 febbraio	1974
Belarus*	27 febbraio	1961	30 settembre	1962
Belgio	6 gennaio	1972 A	5 febbraio	1972
Bosnia e Erzegovina	1° settembre	1993 S	6 marzo	1992
Bulgaria*	31 agosto	1962	30 settembre	1962
Burkina Faso	4 ottobre	1965 A	3 novembre	1965
Cambogia	18 marzo	1960 A	30 settembre	1962
Ceca, Repubblica*	22 febbraio	1993 S	1° gennaio	1993
Cipro	23 maggio	1988 A	22 giugno	1988
Costa Rica	16 febbraio	1972	17 marzo	1972
Croazia	3 agosto	1992 S	8 ottobre	1991
Danimarca**	26 settembre	1968	26 ottobre	1968
Dominicana, Repubblica	11 agosto	1964	10 settembre	1964
Figi**	25 marzo	1971	10 ottobre	1970
Finlandia	16 febbraio	1965	18 marzo	1965
Germania**	26 luglio	1973	25 agosto	1973
Giamaica	8 ottobre	1965	30 settembre	1962
Giappone**	10 giugno	1968 A	10 luglio	1968
Guatemala	27 novembre	1961	30 settembre	1962
Haiti	29 marzo	1960	30 settembre	1962
Indonesia*	10 agosto	1961	30 settembre	1962
Israele**	6 settembre	1961	30 settembre	1962
Italia	17 dicembre	1964 A	16 gennaio	1965
Kenya	20 giugno	1969 A	20 luglio	1969
Lesotho	23 ottobre	1973	4 ottobre	1966
Lettonia	17 novembre	1992 A	17 dicembre	1992
Madagascar**	31 luglio	1962 A	30 settembre	1962
Malawi	3 novembre	1965 A	3 dicembre	1965
Malaysia	21 dicembre	1960 A	30 settembre	1962
Maurizio	5 ottobre	1970	12 marzo	1968
Messico*	2 agosto	1966 A	1° settembre	1966
Mongolia*	15 ottobre	1976 A	14 novembre	1976
Montenegro	23 ottobre	2006 S	3 giugno	2006
Nepal	28 dicembre	1962	27 gennaio	1963
Nigeria	26 giugno	1961	30 settembre	1962
Paesi Bassi** a	18 febbraio	1966	20 marzo	1966

⁵ Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Polonia*	29 giugno	1962	30 settembre	1962
Portogallo**	8 gennaio	1963	7 febbraio	1963
Regno Unito***	14 marzo	1960	30 settembre	1962
Rep. Centrafricana	15 ottobre	1962 A	14 novembre	1962
Romania*	12 dicembre	1961	30 settembre	1962
Russia*	22 novembre	1960	30 settembre	1962
Salomone, Isole	3 settembre	1981	7 luglio	1978
Senegal	25 aprile	1961 A	30 settembre	1962
Serbia	12 marzo	2001 S	27 aprile	1992
Sierra Leone	13 marzo	1962	30 settembre	1962
Slovacchia*	28 maggio	1993 S	1° gennaio	1993
Slovenia	6 luglio	1992 S	25 giugno	1991
Spagna*	25 febbraio	1971 A	27 marzo	1971
Stati Uniti**	12 aprile	1961	30 settembre	1962
Sudafrica	9 aprile	1963 A	9 maggio	1963
Svizzera	18 maggio	1966	17 giugno	1966
Swaziland	16 ottobre	1970 A	15 novembre	1970
Thailandia**	2 luglio	1968	1° agosto	1968
Tonga**	29 giugno	1971	4 giugno	1971
Trinidad e Tobago	11 aprile	1966	30 settembre	1962
Ucraina*	12 gennaio	1961	30 settembre	1962
Uganda	14 settembre	1964 A	14 ottobre	1964
Ungheria*	6 dicembre	1961	30 settembre	1962
Venezuela	15 agosto	1961	30 settembre	1962

* Riserve e dichiarazioni.

** Obiezioni.

Le riserve e le dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. I testi originali si possono consultare sotto: www.untreaty.un.org/ od ottenere presso il DDIP/DFAE, Sezione trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Al Regno in Europa.

