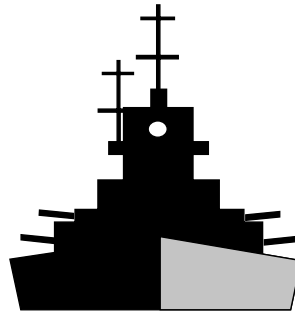


*MANUALE DI DIRITTO  
UMANITARIO APPLICABILE  
A CONFLITTI ARMATI IN MARE*

**(Ricerca Ce.Mi.S.S. 16/G)**



*Direttore della ricerca: Prof. Natalino Ronzitti*

*Dicembre 1994*

**INDICE GENERALE**

## INTRODUZIONE

**Capitolo I. DISPOSIZIONI GENERALI**

- Art. 1 - Guerra e conflitto armato
- Art. 2 - Ricorso alla forza armata e disciplina dei conflitti armati
- Art. 3 - Diritto della guerra terrestre, marittima ed aerea
- Art. 4 - Fonti del diritto marittimo di guerra
- Art. 5 - Principi generali applicabili ai conflitti armati in mare
- Art. 6 - Sfera d'applicazione temporale del diritto marittimo di guerra
- Art. 7 - Regole d'ingaggio
- Art. 8 - Diritto di guerra e diritto di neutralità'

**Capitolo II. NAVI AVENTI TITOLO PER PARTECIPARE ALLE OSTILITÀ E LEGITTIMI COMBATTENTI**

- Art. 9 - Navi da guerra
- Art. 10 - Navi mercantili trasformate in navi da guerra
- Art. 11 - Navi ausiliarie
- Art. 12 - Legittimi combattenti nelle operazioni sul mare
- Art. 13 - Operazioni anfibe
- Art. 14 - Divieto della corsa

**Capitolo III. AREE DELLE OPERAZIONI NAVALI***Sezione 1. Acque nazionali*

- Art. 15 - Zone sottoposte alla sovranità nazionale

*Sezione 2. Acque nemiche e alto mare*

- Art. 16 - Zone sottoposte alla sovranità del nemico
- Art. 17 - Operazioni navali in alto mare

*Sezione 3. Acque neutrali*

- Art. 18 - Disciplina della navigazione nelle acque interne, nel mare territoriale, nelle acque arcipelagiche e negli stretti sottoposti in tutto o in parte alla sovranità dello Stato neutrale
- Art. 19 - Divieto di attività militari nelle zone di mare sottoposte alla sovranità di Stati neutrali
- Art. 20 - Acque e territori neutralizzati
- Art. 21 - Piattaforma continentale e zona economica esclusiva di Stati neutrali

**Capitolo IV. OBIETTIVO MILITARE**

- Art. 22 - Principi generali
- Art. 23 - Navi da guerra nemiche
- Art. 24 - Divieto generale di attacco delle navi mercantili
- Art. 25 - Casi in cui le navi mercantili possono essere attaccate
- Art. 26 - Cavi e condotte sottomarine
- Art. 27 - Isole artificiali, installazioni e piattaforme sul fondo marino
- Art. 28 - Obiettivi posti sulla terraferma

**Capitolo V. MEZZI E METODI DI COMBATTIMENTO***Sezione 1. Principi generali*

- Art. 29 - Regole generali sull'impiego di mezzi e metodi di combattimento

- Art. 30 - Protezione dell'ambiente

#### *Sezione 2. Mezzi di combattimento*

- Art. 31 - Mine
- Art. 32 - Siluri
- Art. 33 - Missili navali

#### *Sezione 3. Metodi di combattimento*

- Art. 34 - Divieto di perfidia
- Art. 35 - Stratagemmi di guerra
- Art. 36 - Zone di guerra e di esclusione marittima
- Art. 37 - Zone di sicurezza mobili
- Art. 38 - Blocco navale
- Art. 39 - Violazione di blocco
- Art. 40 - Bombardamento navale
- Art. 41 - Operazioni di navi contro aeromobili
- Art. 42 - Operazioni di aeromobili contro navi

### **Capitolo VI. IL CONTROLLO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA**

- Art. 43 - Visita delle navi mercantili
- Art. 44 - Convoglio
- Art. 45 - Cattura e distruzione delle navi mercantili nemiche
- Art. 46 - Cattura di nave neutrale che oppone resistenza alla visita
- Art. 47 - Carattere nemico o neutrale delle merci a bordo di navi
- Art. 48 - Merci soggette a cattura e confisca
- Art. 49 - Contrabbando di guerra
- Art. 50 - Catturabilità del contrabbando
- Art. 51 - Cattura e distruzione della nave neutrale che trasporta contrabbando
- Art. 52 - Custodia delle prede
- Art. 53 - Giudizio delle prede
- Art. 54 - Trasferimento di bandiera
- Art. 55 - Angaria

### **Capitolo VII. PERSONE E MEZZI PROTETTI**

- Art. 56 - Naufraghi, feriti e malati
- Art. 57 - Navi ospedale
- Art. 58 - Diritti delle navi da guerra nei confronti delle navi ospedale
- Art. 59 - Cattura delle navi ospedale
- Art. 60 - Consegne alle navi da guerra di feriti malati e naufraghi
- Art. 61 - Imbarcazioni costiere di salvataggio
- Art. 62 - Navi adibite a trasporti sanitari
- Art. 63 - Aeromobili sanitari
- Art. 64 - Altri mezzi protetti
- Art. 65 - Segni distintivi
- Art. 66 - Zone neutralizzate

### **Capitolo VIII RISPETTO DEL DIRITTO UMANITARIO E REPRESSIONE DELLE SUE VIOLAZIONI**

- Art. 67 - Potenze Protettrici
- Art. 68 - Commissione internazionale per l'accertamento dei fatti
- Art. 69 - Repressione delle infrazioni gravi
- Art. 70 - Rappresaglia

### **Capitolo IX. LA NEUTRALITÀ**

*Sezione 1. Principi generali*

- Art. 71 - Nozione di neutralità'
- Art. 72 - Neutralità' e Carta delle Nazioni Unite
- Art. 73 - Neutralità' e non belligeranza
- Art. 74 - Inizio, termine e modalità' di applicazione del diritto di neutralità'

*Sezione 2. Trattamento delle navi belligeranti in acque italiane*

- Art. 75 - Divieto di ostilità nelle acque interne e territoriali dello Stato
- Art. 76 - Trattamento delle navi da guerra all'inizio delle ostilità
- Art. 77 - Soggiorno delle navi da guerra nelle acque interne e nei porti
- Art. 78 - Navi o merci catturate
- Art. 79 - Inosservanza dell'ordine di lasciare il porto
- Art. 80 - Passaggio inoffensivo di nave da guerra nelle acque territoriali
- Art. 81 - Stretti internazionali sotto sovranità' italiana
- Art. 82 - Piattaforma continentale

*Sezione 3. Divieto di attività' a favore dei belligeranti*

- Art. 83 - Riparazioni e rifornimento di navi da guerra
- Art. 84 - Trasferimento di armi e materiale bellico

**Capitolo X. OPERAZIONI MARITTIME NELL'AMBITO DI AZIONI PER IL MANTENIMENTO DELLA PACE DECISE DALLE NAZIONI UNITE O SOTTO L'EGIDA DI ORGANIZZAZIONI REGIONALI (O AL DI FUORI DI QUESTE)**

- Art. 85 - Principi generali
- Art. 86 - Costituzione della Forza
- Art. 87 - Comando della Forza
- Art. 88 - Operazioni navali
- Art. 89 - Missioni di mantenimento della pace sotto l'egida di organizzazioni regionali (o al di fuori di queste)

**Capitolo XI. MONITORAGGIO E INTERDIZIONE MARITTIMA PER GARANTIRE L'OSSERVANZA DELLE DECISIONI DELLE NAZIONI UNITE**

- Art. 90 - Principi generali
- Art. 91 - Monitoraggio
- Art. 92 - Interdizione marittima
- Art. 93 - Navi soggette a interdizione marittima
- Art. 94 - Modalità' dell'attività' di interdizione
- Art. 95 - Sanzioni per la violazione delle misure decise dalle Nazioni Unite

Lista delle abbreviazioni

Indice analitico

## INTRODUZIONE

Il presente manuale è stato redatto allo scopo di fornire agli operatori una guida snella e di facile comprensione per l'applicazione delle regole di diritto umanitario applicabili ai conflitti armati in mare (o diritto marittimo di guerra). Il manuale ha un valore esclusivamente pratico e non possiede alcun valore normativo. Costituiscono fonti di diritto solo la consuetudine internazionale, le cui norme vengono automaticamente immesse nell'ordinamento italiano tramite l'art. 10 della Costituzione, le Convenzioni internazionali di cui l'Italia sia parte e le norme interne, sia di natura legislativa che regolamentare. Tra le disposizioni di natura legislativa viene in primo luogo in considerazione la Legge italiana di guerra, approvata con R.D. 8 luglio 1938, n. 1415.

In questo contesto, il manuale ha come obiettivo quello di sintetizzare e rendere più esplicito il contenuto delle fonti normative, con particolare riguardo a quelle non scritte (consuetudine internazionale).

Il diritto umanitario applicabile ai conflitti armati in mare ha subito una profonda evoluzione dopo la seconda guerra mondiale, dovuta ai seguenti fattori: l'entrata in vigore, il 24 ottobre 1945, della Carta delle Nazioni Unite; la nuova codificazione del diritto del mare; lo sviluppo del diritto internazionale umanitario; l'introduzione di nuovi mezzi di combattimento e il perfezionamento di quelli esistenti. La Carta delle Nazioni Unite ha definitivamente travolto la libertà degli Stati di muover guerra, già limitata dal Covenant della Società delle Nazioni e dal Patto Kellog-Briand. La Carta ha non solo reso illegittimo il ricorso alla forza armata, tranne che non sia motivato dalla legittima difesa individuale o collettiva o autorizzato dalle Nazioni Unite, ma altresì condizionato l'esercizio della violenza bellica una volta che le ostilità siano scoppiate ed ha avuto un'influenza non indifferente sul diritto di neutralità. Lo sviluppo del diritto internazionale umanitario, per quanto riguarda la guerra marittima, ha avuto luogo mediante la conclusione della II Convenzione di Ginevra del 1949 e, sebbene solo in parte, mediante il I Protocollo addizionale alle Convenzioni di Ginevra, concluso nel 1977. Le Convenzioni di Ginevra del 1958 e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 hanno notevolmente innovato il tradizionale diritto del mare, tra l'altro mediante la creazione di nuovi istituti (passaggio in transito, piattaforma continentale, zona economica esclusiva, amministrazione dei fondi marini oltre il limite della giurisdizione nazionale), rendendo necessario un adattamento delle regole del diritto marittimo di guerra. Quanto alle nuove tecnologie, basti pensare allo sviluppo della missilistica navale, arma totalmente sconosciuta quando il diritto marittimo di guerra fu codificato all'Aja, nel 1907.

Il diritto marittimo di guerra ha natura eminentemente consuetudinaria e la consuetudine ne influenza il contenuto forse più di ogni altro settore del diritto bellico. La consuetudine non è, per sua natura, una fonte statica, ma è in continua evoluzione. Norme preesistenti possono essere abrogate per desuetudine, il loro contenuto può essere cambiato, oppure nuove norme possono essere create. Per questo è importante esaminare la prassi. Immediatamente dopo la fine della II guerra mondiale, le regole relative alla guerra sottomarina furono valutate dal Tribunale di Norimberga, che riaffermò la validità del Protocollo di Londra del 1936. Manifestazioni successive della prassi sono ricavabili dai seguenti conflitti: guerra di Corea (1950), conflitto arabo-israeliano (1967 e 1973), conflitto tra India e Pakistan (1971), combattimento dell'Arcipelago delle Paracels (1974). Ma sono soprattutto il conflitto delle Falkland/Malvinas del 1982 tra Argentina e Regno Unito, la guerra tra Iran e Iraq (1980-1988) e le ostilità intraprese dalla coalizione di Stati per liberare il Kuwait dall'invasione irachena che occorre tenere presente allo scopo di dare un quadro preciso del diritto internazionale consuetudinario attualmente in vigore.

La prassi recente ha inoltre messo in luce come sia importante elaborare regole di comportamento per le flotte militari in situazioni di crisi e in particolare per garantire l'osservanza di sanzioni decise dalle Nazioni Unite, come è avvenuto in occasione delle sanzioni contro l'Iraq per l'invasione del Kuwait o per il conflitto nell'ex Jugoslavia. Il ritrovato vigore del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, dopo la fine della guerra fredda, induce altresì a proporre disposizioni per il peace-keeping navale, poiché tali operazioni non sono più politicamente impossibili.

I manuali in materia di applicazione del diritto di guerra hanno larga tradizione nei paesi di lingua inglese. Negli Stati Uniti è stato pubblicato nel 1987 "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations" (Naval Warfare Information Publication 9, 1987). Di tale manuale esiste una versione commentata: "Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, NWP9 (REV.A)/ FMFM-10, Washington, DC, 1989. Il manuale del 1987 sostituisce la precedente edizione del 1955 ("The Law of Naval Warfare, NWIP 10-2, 1955). Il manuale del 1987 contiene disposizioni in materia di diritto internazionale marittimo in tempo di pace e in tempo di guerra. La Germania ha recentemente pubblicato un proprio manuale: "Humanitarian Law in Armed Conflicts - Manual -, a cura del Ministero della Difesa (VR II 3, August 1992)" (si tratta di una traduzione del manuale in lingua tedesca). Tale manuale contiene regole applicabili ai tre settori in cui è tradizionalmente diviso il diritto bellico: guerra terrestre, marittima ed aerea. Anche il Canada sta preparando un manuale valido per le tre categorie di conflitti: "Canadian Forces Law of Armed Conflict Manual (second Draft)", s.d. Il Regno Unito, che aveva a suo tempo pubblicato un manuale per la guerra terrestre ("Manual of Military Law, Part III, The Law of War on Land", 1958), ha allo studio un manuale per le tre armi.

Esistono poi manuali "privati" o non ufficiali. A parte quello di de Mulinen, che in verità non è specificamente dedicato al diritto marittimo di guerra ("Handbook on the Law of War for Armed Forces, Geneva 1987"), è da segnalare il manuale dell'Istituto Internazionale di Diritto Umanitario preparato da un gruppo di giuristi internazionali ed esperti navali: "Sanremo Manual of International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea" (1994).

Il presente manuale è dedicato esclusivamente al diritto marittimo di guerra inteso nella sua accezione più ampia come diritto applicabile ai conflitti armati internazionali. Pertanto si è dato conto non solo delle regole di diritto bellico in senso

stretto e delle operazioni condotte sotto l'egida delle Nazioni Unite o per sorvegliare l'esecuzione di decisioni delle Nazioni Unite, ma anche del diritto di neutralità', sotto un duplice profilo: nei rapporti Stato italiano - Stati neutrali quando lo Stato italiano sia belligerante e nei rapporti Stato italiano - Stati belligeranti quando lo Stato italiano sia neutrale (questa seconda categoria di rapporti non sono considerati nello SMM 13).

Nell'elaborazione del Manuale si è ovviamente tenuto conto dei manuali attualmente esistenti. L'ordine in cui la materia è sistemata ricalca, per quanto possibile, la Legge italiana di guerra e le istruzioni di guerra per i comandi navali (SMM 13). Ove pertinente, ogni singola disposizione fa riferimento alle fonti formali. Si è inoltre ritenuto opportuno di inserire una breve nota di commento nei casi in cui il diritto applicabile non è determinabile con assoluta certezza e in quelli in cui il manuale si discosta dallo SMM 10 e SMM 13.

## **Capitolo I DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Art.1 - GUERRA E CONFLITTO ARMATO**

Lo stato di guerra e' la conseguenza della volontà' (*animus bellandi*) di uno dei soggetti dell'ordinamento internazionale espressa mediante una dichiarazione formale di guerra, in conformità' alla III Convenzione dell'Aja del 18 ottobre 1907 relativa all'apertura delle ostilità', oppure desumibile da fatti concludenti. Insita, nella nozione di guerra, e' la volontà' del belligerante di giungere alla completa sottomissione dell'avversario allo scopo di dettare le condizioni di pace che più gli paiono opportune.

La guerra, come mezzo per la risoluzione delle controversie internazionali, e' stata condannata dal Patto Kellog-Briand (o patto di rinuncia alla guerra) del 1928. L'art. 2 par. 4 della Carta delle Nazioni Unite proibisce l'uso della forza armata da parti degli Stati e ne ammette il ricorso solo in caso di legittima difesa individuale o collettiva o se autorizzato dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.

Dopo l'entrata in vigore della Carta delle Nazioni Unite la nozione di guerra non viene cancellata, ma perde terreno a favore di quella di conflitto armato, che prescinde dall'esistenza di una volontà' di far guerra ed e' invece intimamente legata alla condizione oggettiva dell'esistenza di ostilità' tra due o più Stati. Le convenzioni che disciplinano le ostilità' tra belligeranti si applicano tanto in caso di guerra, quanto in caso di conflitto armato.

Nell'ordinamento internazionale l'apertura delle ostilità' deve essere preceduta da una dichiarazione di guerra, in conformità' alla III Convenzione dell'Aja del 1907. Secondo l'ordinamento italiano, competente a dichiarare la guerra e' il Presidente della Repubblica, dopo che lo stato di guerra sia stato deliberato dal Parlamento (artt. 87, nono comma e 78 della Costituzione). La dichiarazione di guerra non è richiesta quando l'impiego della forza armata non sia tecnicamente qualificabile come guerra. In tal caso non è formalmente necessaria neppure un'autorizzazione del Parlamento alle misure che il governo potrà intraprendere.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM13.

### **Art. 2 - RICORSO ALLA FORZA ARMATA E DISCIPLINA DEI CONFLITTI ARMATI**

Il diritto che disciplina il ricorso alla forza armata (c.d. jus ad bellum) deve essere tenuto distinto dalle regole che disciplinano lo svolgimento delle ostilità'(c.d. jus in bello). La liceità' dell'uso della forza e' disciplinata dalla Carta delle Nazioni Unite, che ne ammette il ricorso da parte degli Stati solo in caso di legittima difesa individuale o collettiva, o su autorizzazione o delega del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Una volta che le ostilità' siano scoppiate, i belligeranti sono tenuti a rispettare le regole che disciplinano lo svolgimento delle ostilità' e il principio vale tanto per l'aggressore quanto per l'agredito (eguaglianza dei belligeranti). Operazioni coercitive possono essere intraprese direttamente dalle Nazioni Unite. In tal caso, il Consiglio di Sicurezza dovrà determinare il diritto applicabile a tali operazioni.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM13.

### **Art. 3 - DIRITTO DELLA GUERRA TERRESTRE, MARITTIMA ED AEREA**

La guerra terrestre, marittima ed aerea sono regolate da tre corpi distinti di regole. Le regole della guerra marittima si applicano, quanto ai luoghi, ai conflitti che si svolgono in mare. Anche le ostilità' che hanno luogo all'imboccatura dei fiumi (delta o estuario) sono sottoposte alla disciplina della guerra marittima. Le operazioni anfibie sono sottoposte al regime della guerra marittima, ma una volta sbarcate le truppe sono sottoposte a quello della guerra terrestre. Quanto ai mezzi, le regole della guerra marittima trovano applicazione nei combattimenti nave contro nave e nave contro aereo. Le porta-aerei sono sottoposte al regime della guerra marittima, così come le operazioni degli aerei contro navi. Sono parimenti sottoposte al diritto della guerra marittima le operazioni navali contro la terraferma (bombardamento navale) (L. GUERRA, art. 233; SMM13, art. 108).

### **Art. 4- FONTI DEL DIRITTO MARITTIMO DI GUERRA**

Le fonti del diritto marittimo di guerra sono costituite dalla consuetudine internazionale, dalle convenzioni internazionali di cui l'Italia sia parte e dalla Legge di guerra e neutralità', approvata con Regio Decreto 8 luglio 1938, n.1415.

Buona parte delle convenzioni internazionali relative alla guerra marittima sono considerate come incorporanti regole di diritto internazionale consuetudinario e quindi vincolano l'Italia anche se non espressamente ratificate. Di altre l'Italia e' parte.

Si tratta delle seguenti convenzioni:

- Dichiarazione di Parigi del 16 aprile 1856 relativa alla guerra marittima;
- VI Convenzione dell'Aja relativa al regime delle navi mercantili nemiche all'inizio delle ostilità'(18 ottobre 1907);
- VII Convenzione dell'Aja relativa alla trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra (18 ottobre 1907);

- VIII Convenzione dell'Aja relativa alla posa di mine sottomarine automatiche di contatto non ancorate (18 ottobre 1907);
- XI Convenzione dell'Aja relativa a talune restrizioni all'esercizio del diritto di cattura nella guerra marittima (18 ottobre 1907);
- XIII Convenzione dell'Aja relativa ai diritti e doveri delle potenze neutrali in caso di guerra marittima (18 ottobre 1907);
- Processo verbale relativo alle regole della guerra sottomarina (Londra, 6 novembre 1936);
- II Convenzione di Ginevra del 1949 per il miglioramento delle condizioni dei feriti, malati e naufraghi delle forze armate sul mare;
- I Protocollo del 1977 sulla protezione delle vittime dei conflitti armati internazionali, addizionale alle quattro Convenzioni di Ginevra del 1949.

Il Protocollo disciplina la guerra terrestre, ma contiene alcune regole applicabili anche alla guerra marittima.

=====

La Dichiarazione di Londra del 26 febbraio 1909, mai entrata in vigore, contiene regole considerate, in tutto o in parte, come dichiarative del diritto internazionale consuetudinario. Durante la guerra del Golfo (Iran-Iraq, 1980-1988), l'Italia si espressa per la natura consuetudinaria delle regole della Dichiarazione relative al "Diritto di convoglio" (Dichiarazione del Ministro della Difesa, Valerio Zanone, resa alla Commissione Difesa della Camera dei Deputati il 24 settembre 1987).

Questa disposizione non compare nel SMM13, benché negli Allegati siano riprodotti i testi di talune convenzioni internazionali.

#### **Art. 5 - PRINCIPI GENERALI APPLICABILI AI CONFLITTI ARMATI IN MARE**

Benché la guerra terrestre, marittima ed aerea siano sottoposte ad una distinta disciplina, vi sono alcuni principi generali validi per tutte e tre le categorie di conflitti. Tali principi, ricavabili dalle fonti consuetudinarie e convenzionali di diritto bellico, hanno valore normativo e ad essi debbono attenersi i belligeranti. I principi, qui di seguito elencati, debbono essere ulteriormente specificati nelle regole d'ingaggio:

- In ogni conflitto armato, il diritto dei belligeranti di scegliere metodi e mezzi di guerra non è illimitato;
- I belligeranti hanno l'obbligo di distinguere tra civili o altre persone protette e combattenti e tra beni di natura civile e obiettivi militari;
- Gli attacchi devono essere strettamente limitati agli obiettivi militari. In linea di principio, le navi mercantili e gli aerei civili non costituiscono obiettivo militare;
- E' vietato l'impiego di armi, proiettili e sostanze nonché metodi di guerra capaci di causare mali superflui o sofferenze inutili;
- E' vietato l'uso di mezzi e metodi di guerra indiscriminati;
- E' vietato collocare armi di distruzione di massa sul suolo o nel sottosuolo marino oltre il limite esterno del mare territoriale;
- E' vietato di uccidere, ferire o catturare un avversario ricorrendo alla perfidia;
- E' vietato di ordinare che non ci siano sopravvissuti, di minacciarne l'avversario o di condurre le ostilità in funzione di tale decisione;
- E' vietato l'impiego di metodi o mezzi di guerra concepiti con lo scopo di provocare, o dai quali ci si può attendere che provochino, danni estesi, durevoli e gravi all'ambiente naturale;
- Nel prendere parte alle ostilità, le navi di superficie, i sommergibili e gli aerei hanno l'obbligo di seguire le medesime regole.

( MANUALE GERMANIA, artt. 401-404; LONDRA 1936; LONDRA 1971; MANUALE SANREMO, artt. 38-45; PROTOCOLLO I, art. 35, parr. 1, 2 e 3; 37; 40; 48; 55, SMM13, art. 8 )

=====

Una specifica applicazione del divieto di metodi di guerra indiscriminati e' la proibizione dei c.d. bombardamenti a tappeto, cioe' gli attacchi che trattano come obiettivo militare unico un certo numero di obiettivi militari chiaramente distanziati e distinti, situati in una citta', un paese, un villaggio o in qualsiasi altra zona che contenga una concentrazione analoga di persone civili o di beni di carattere civile. L'"eguaglianza" delle navi di superficie, dei sommergibili e degli aeromobili di fronte al diritto deriva dal fatto che non si possono invocare difficoltà tecniche (ad esempio vulnerabilità del sommergibile emerso che esercita la visita di un mercantile) per giustificare una disciplina di favore. Il principio secondo cui i sommergibili devono adeguarsi alla disciplina delle navi di superficie e' stato ribadito dal Tribunale di Norimberga.

Questa disposizione non compare, nella sua completezza, nello SMM13



**Art. 6 - SFERA DI APPLICAZIONE TEMPORALE DEL DIRITTO MARITTIMO DI GUERRA**

Le regole del diritto marittimo di guerra si applicano a partire dall'inizio delle ostilita' e la loro applicazione termina con la fine della guerra o conflitto armato. La Legge di guerra e neutralita' stabilisce che l'applicazione, in tutto o in parte, della legge di guerra e di neutralita' sono stabilite con decreto dell'Autorita' competente (R.D. 1938, artt. 2, 3, 8, 9).

=====

Tale regola e' ripresa dall'art. 1 dello SMM13.

**Art. 7- REGOLE D'INGAGGIO**

Le regole d'ingaggio sono le disposizioni mediante cui l'Autorita' Militare autorizza l'uso della forza e ne specifica le modalita', sia a livello strategico sia a livello tattico. Le regole d'ingaggio devono essere conformi alle norme di diritto internazionale bellico (MANUALE USA, art. 5.5).

=====

Questa regola non compare nello SMM13.

**Art. 8 - DIRITTO DI GUERRA E DIRITTO DI NEUTRALITA'**

Esistono due corpi distinti di regole che disciplinano rispettivamente i rapporti tra gli Stati che prendono parte al conflitto armato (o Stati belligeranti) ed i rapporti tra gli Stati belligeranti e quelli che non prendono parte al conflitto armato (neutrali o non belligeranti). Mentre la prima categoria di rapporti e' disciplinata dal diritto di guerra, la seconda e' regolata dal diritto di neutralita'.

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13.

**CAPITOLO II**  
**NAVI AVENTI TITOLO PER PARTECIPARE ALLE OSTILITA' E LEGITTIMI COMBATTENTI**

**Art. 9 - NAVI DA GUERRA**

Per poter essere considerata nave da guerra e godere del relativo status, una nave deve avere le seguenti caratteristiche:

- a) appartenere alle forze armate di uno Stato;
- b) portare le insegne che consentono l'immediata identificazione delle caratteristiche e della nazionalità' di tale tipo di nave;
- c) essere sottoposta al comando di un ufficiale debitamente abilitato dalle autorità' competenti dello Stato di appartenenza della nave ed il cui nome risulti iscritto negli appositi registri degli ufficiali della marina militare;
- d) avere un equipaggio sottoposto alle regole della disciplina militare.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

AJA VII, artt. 1-4.

L. GUERRA, art. 133.

MANUALE SANREMO, 13 G.

**Art. 10 - NAVI MERCANTILI TRASFORMATE IN NAVI DA GUERRA**

Una nave mercantile può essere trasformata in nave da guerra e divenire titolare dei diritti e degli obblighi connessi a tale status.

Per procedere alla trasformazione di nave mercantile in nave da guerra è necessario che

- a) la nave sia posta sotto l'autorità diretta, il controllo immediato e la responsabilità dello Stato di cui batte la bandiera;
- b) siano esibiti i segni esteriori distintivi delle navi da guerra dello Stato nazionale;
- c) il comandante sia al servizio dello Stato, debitamente abilitato dalle autorità competenti ed il suo nome figuri nell'elenco degli ufficiali della Marina militare;
- d) l'equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare.

La nave mercantile trasformata in nave da guerra deve essere iscritta al più presto nelle liste del navigio di guerra.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

AJA VII

L. GUERRA, art. 134.

MANUALE GERMANIA, art. 1005.

Se risulta del tutto pacifico che la trasformazione possa avere luogo in tutte le zone sottoposte alla sovranità o all'occupazione dello Stato di bandiera, perdurano forti dubbi sulla liceità della trasformazione in alto mare. Durante al Conferenza dell'Aja del 1907, tale possibilità fu fortemente osteggiata dal Regno Unito, dal Giappone e dai Paesi Bassi mentre altre Potenze, quali ad esempio Francia, Germania e Russia si espressero chiaramente a favore della possibilità di procedere alla trasformazione in alto mare.

Il rappresentante italiano alla Conferenza dell'Aja propose una tesi intermedia in virtù della quale sarebbe stato possibile procedere alla trasformazione in alto mare solo ed esclusivamente ove la nave commerciale avesse lasciato le acque nazionali prima dell'apertura delle ostilità. Quest'ultima proposta, tuttavia, non trovò sufficiente consenso neppure nella successiva Conferenza di Londra del 1908-1909 nel corso della quale riemerse in modo chiaro l'esistenza di posizioni dei vari Stati assai divergenti.

**Art. 11 - NAVI AUSILIARIE**

Sono considerate navi ausiliarie quelle navi, diverse da quelle menzionate nel precedente art.9, generalmente con equipaggio civile, che appartengono alle forze armate di uno Stato o siano sottoposte (anche temporaneamente) al loro controllo e che siano usate per fini governativi non commerciali.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

MANUALE GERMANIA, art. 1006; MANUALE SANREMO art. 13 H.

**Art. 12 - LEGITTIMI COMBATTENTI NELLE OPERAZIONI SUL MARE**

La tradizionale distinzione che viene operata nel diritto internazionale umanitario tra combattenti regolari ed irregolari, non risulta estendibile, in modo automatico ed in termini generali, ai conflitti armati sul mare in cui gli attori principali sono le navi e non gli individui.

Ad ogni modo si può affermare che nella guerra marittima sono considerati legittimi combattenti solo gli appartenenti alle forze armate nonché i membri delle milizie e dei corpi volontari purché regolarmente inquadrati nelle forze armate.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

Nella guerra marittima, l'identificazione dei belligeranti viene operata, generalmente, ponendo l'accento quasi esclusivamente sulle caratteristiche delle navi che partecipano alle operazioni navali.

E' stato soprattutto nella Guerra del Golfo I (Iran-Iraq, 1980-88), che si è posto -in termini innovativi- il problema di una più precisa definizione anche degli individui legittimi belligeranti nelle operazioni sul mare. Le attività svolte dai "pasdaran" iraniani durante quel conflitto hanno comportato, infatti, una serie di prese di posizione e di comportamenti che consentono di fare maggiore chiarezza.

Nel caso concreto i "pasdaran", che non erano inquadrabili nell'esercito iraniano, ma che agivano spontaneamente e con proprie navi (generalmente motoscafi veloci armati di bazooka), **non sono stati considerati legittimi belligeranti**, specie dalle Potenze neutrali presenti nel Golfo con le loro Marine militari per procedere allo sminamento delle acque dell'alto mare e per assicurare la necessaria protezione alla navigazione internazionale.

Si consideri, in questo contesto, e a titolo esemplificativo, che i comandanti delle unità militari italiane presenti nel Golfo, avevano ricevuto espresse istruzioni di **non consentire** ai "pasdaran" la visita delle navi commerciali convogliate.

Questo precedente appare particolarmente significativo ove si consideri che, per ragioni di opportunità politica, gli stessi Comandanti italiani avevano ricevuto istruzioni di consentire, invece, la visita delle navi convogliate ove una richiesta in tal senso fosse stata avanzata dai Comandanti di Unità militari dei legittimi belligeranti.

Più incerta, invece, risulta la questione relativa allo status di legittimi combattenti degli equipaggi a bordo di navi mercantili trasformate in navi da guerra: una conclusione affermativa potrebbe essere confortata dal fatto che tali individui devono essere necessariamente sottoposti alla disciplina militare (come disposto dalle norme in tema di trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra).

#### **Art. 13 - OPERAZIONI ANFIBIE**

In conformità a quanto dispone l'art. 4 della seconda Convenzione di Ginevra del 1949, in caso di impiego a terra delle forze della Marina militare si applicheranno a tali forze ed alle operazioni da essa condotte le disposizioni vigenti per la disciplina della guerra terrestre.

=====

GINEVRA II, art. 4

SMM13, art. 109

#### **Art. 14 - DIVIETO DELLA CORSA**

La guerra di corsa e' vietata. Per nessuna ragione, ad eccezione di quanto previsto nel precedente art. 10, è quindi lecito utilizzare navi commerciali in azioni di guerra (PARIGI 1856).

=====

PARIGI 1856.

L. GUERRA, art. 135.

**CAPITOLO III**  
**AREE DELLE OPERAZIONI NAVALI**  
 SEZIONE 1

**ACQUE NAZIONALI**

**Art. 15 - ZONE SOTTOPOSTE ALLA SOVRANITA' NAZIONALE**

Nelle zone sottoposte alla sovranità nazionale dello Stato si potrà condurre qualsiasi operazione navale contro il nemico in conformità con il diritto internazionale vigente.

Ai fini della presente regola sono considerate zone sottoposte alla sovranità nazionale oltre al territorio nazionale e a quello occupato, le acque interne ed il mare territoriale nazionale.

La partecipazione dello Stato ad un conflitto armato non lo esime dal rispettare, nei confronti delle navi neutrali, i diritti di navigazione loro riconosciuti in base al diritto internazionale.

In particolare, in presenza di stretti utilizzati per la navigazione internazionale che siano interamente ricompresi nelle acque territoriali nazionali (ad esempio lo Stretto di Messina), lo Stato costiero dovrà consentire alle navi neutrali di esercitare il diritto di passaggio inoffensivo che non può essere sospeso.

Nella zona di mare dello Stretto di Bonifacio rientrante nelle acque territoriali nazionali, continua a sussistere nei riguardi di navi battenti bandiera neutrale il diritto di passaggio in transito che non può essere sospeso.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

Se risulta del tutto pacifico, ormai da lungo tempo, che durante un conflitto armato le zone di mare sottoposte alla giurisdizione nazionale del belligerante possano essere utilizzate per condurvi qualsiasi operazione navale contro il nemico, risulta più incerto quale sia lo status di tali acque nei confronti delle navi battenti bandiera di Stati neutrali.

Il problema, in verità, si è posto solo negli ultimi decenni, specie a seguito del notevole ampliamento delle zone di mare sottoposte alla sovranità o a forme di giurisdizione esclusiva dello Stato costiero (ad esempio con l'estensione del mare territoriale a 12 miglia, con la previsione del nuovo istituto della ZEE).

Ma la questione più delicata risultava, certamente, quella relativa alla disciplina degli stretti internazionali che spesso hanno avuto un ruolo strategico decisivo in un conflitto.

Come è ben noto, la Convenzione di Montego Bay ha proceduto ad innovare profondamente la materia prevedendo disposizioni specifiche per la disciplina della navigazione negli stretti internazionali che vengono suddivisi in due categorie. Tale disciplina corrisponde, oggi, al diritto internazionale consuetudinario.

Questione più complicata è, invece, quella di verificare se tale disciplina debba essere considerata vigente solo in tempo di pace o anche in tempo di guerra. Nella prassi internazionale e tra gli studiosi si registra una netta propensione verso la tesi che afferma che le regole sulla disciplina della navigazione negli stretti vigenti in tempo di pace valgano anche in presenza di un conflitto armato: ciò tanto che lo Stato (o gli Stati) costiero(i) sia(no) belligerante(i) quanto nel caso che esso(i) sia(no) neutrale(i).

Conferma di questo convincimento può essere dedotta, ancora una volta, dagli avvenimenti collegati con la Guerra del Golfo I (190-88): a seguito delle ripetute minacce iraniane di procedere alla chiusura dello Stretto di Hormuz, numerosi Stati della Comunità internazionale ed alcune organizzazioni internazionali reagirono assai duramente affermando che gli stretti internazionali devono restare aperti alla navigazione internazionale anche in tempo di guerra.

SEZIONE 2  
**ACQUE NEMICHE E ALTO MARE**

**ART. 16 - ZONE SOTTOPOSTE ALLA SOVRANITA' DEL NEMICO**

Le zone sottoposte alla sovranità del nemico possono essere utilizzate per svolgervi qualsiasi tipo di azione bellica conforme al diritto internazionale.

Ai fini di questa regola sono considerate sottoposte alla sovranità del nemico oltre al territorio del nemico o da esso occupato, le acque interne, il mare territoriale e, ove esistenti, le sue acque arcipelagiche.

In ogni caso nello svolgimento di operazioni navali in tali aree dovrà essere assicurato, per quanto possibile, il rispetto dei diritti di navigazione riconosciuti in base al diritto internazionale vigente, alle navi di Stati neutrali.

=====

Questa disposizione non appare, nella sua interezza, nello SMM 13.

L. GUERRA, art. 2; SMM 13, art. 6 par. 2.

**Art. 17 - OPERAZIONI NAVALI IN ALTO MARE**

Tradizionalmente l'alto mare e' il luogo in cui i belligeranti possono svolgere le attività belliche.

In considerazione dell'evoluzione della comunità internazionale, e in particolare delle norme in materia di protezione dell'ambiente e di sfruttamento delle risorse del fondi marini, la libertà assoluta di condurre atti di guerra in alto mare è andata lentamente restringendosi per tener conto degli interessi degli Stati non belligeranti e della stessa comunità internazionale.

Nel condurre le operazioni militari i belligeranti dovranno prestare la massima cautela onde evitare di interferire in modo eccessivo con l'esercizio dei diritti di navigazione degli Stati neutrali, di sfruttamento delle risorse ittiche dell'alto mare e di quelle minerali del suolo e del sottosuolo dei fondi marini.

Dovranno essere altresì evitate azioni che possano provocare danni alle condotte, oleodotti e cavi sottomarini che siano utilizzati esclusivamente dai neutrali e dovranno essere evitati mezzi e metodi di guerra concepiti con lo scopo di provocare, o dai quali ci si può attendere che provochino, danni estesi, durevoli e gravi all'ambiente naturale.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

PROTOCOLLO I, art. 35, par. 3.

MANUALE SANREMO, 36-37.

Per un breve commento alla parte relativa alla tutela ambientale si rinvia alla nota di commento alla disposizione dedicata alla "Protezione dell'ambiente".

*SEZIONE 3***ACQUE NEUTRALI****Art. 18 - DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE NELLE ACQUE SOTTOPOSTE ALLA SOVRANITA' DELLO STATO NEUTRALE**

In tempo di guerra, in considerazione delle oggettive esigenze di sicurezza, la disciplina della navigazione delle navi da guerra dei belligeranti nelle acque sottoposte alla sovranità di uno Stato neutrale (porti, acque interne, mare territoriale e, ove esistenti, acque arcipelagiche) subisce, inevitabilmente, alcune restrizioni.

In primo luogo, in conformità a quanto prevede la XIII Convenzione dell'Aja del 1907, lo Stato neutrale ha il diritto di limitare o di adottare una disciplina specifica per disciplinare il passaggio inoffensivo nelle proprie acque territoriali da parte delle navi da guerra dei belligeranti durante il periodo delle ostilità.

In ogni caso, ove tale diritto non sia stato interdetto, le navi da guerra dei belligeranti possono attraversare, a tale titolo, il mare territoriale neutrale in modo rapido e continuo, in un lasso temporale che, salvo circostanze eccezionali, non dovrebbe eccedere le 24 ore e comunque nel puntuale rispetto dell'eventuale regolamentazione interna adottata a tale scopo dallo Stato costiero.

E' vietato alle navi da guerra dei belligeranti il pendolamento nelle acque neutrali ed il loro utilizzo come rifugio.

Salvo disposizioni diverse codificate in Convenzioni internazionali di lunga durata (ad esempio la Convenzione di Montreux del 1936 che disciplina la navigazione nello Stretto dei Dardanelli), le navi da guerra dei belligeranti continuano anche in tempo di guerra a godere del diritto di passaggio in transito non impedito in uno stretto internazionale le cui acque siano interamente ricomprese nelle acque territoriali di uno o più Stati neutrali. Un simile passaggio non pregiudica la neutralità dello Stato costiero.

Ove lo stretto internazionale si viene a trovare tra la terraferma dello Stato neutrale ed una sua isola e sussista una rotta alternativa di similare convenienza, le navi da guerra dei belligeranti continueranno a godere in tale stretto del diritto di passaggio inoffensivo non sospendibile.

Nelle acque arcipelagiche regolarmente istituite e delimitate dallo Stato neutrale, continua a sussistere il diritto di passaggio inoffensivo anche per le navi dei belligeranti a meno che lo Stato costiero non abbia espressamente proceduto a sospendere o comunque a restringere tale diritto. Nelle eventuali rotte arcipelagiche (e nelle zone di mare territoriale utilizzate per immettersi in tali rotte) le navi da guerra dei belligeranti godono del diritto di passaggio arcipelagico. Tale diritto non può mai essere sospeso. I sottomarini possono attraversare in immersione e sussiste su tali rotte il diritto di sorvolo.

=====

Questa disposizione non appare nella sua interezza nello SMM 13.

AJA XIII.

SMM 13, artt. 5-7.

MANUALE USA, 7.3.4.1.; 7.3.5. e 7.3.6.

MANUALE SANREMO, 20-22; 23; 27-33.

Da rilevare che mentre in tempo di pace la nozione di passaggio inoffensivo ha ormai assunto un contenuto ben preciso grazie anche alle esemplificazioni di passaggio offensivo codificate nella Convenzione di Montego Bay del 1982, in tempo di guerra tale nozione assume, probabilmente, un contenuto leggermente diverso. Ciò al duplice scopo di consentire allo Stato neutrale di poter meglio assicurare il rispetto della propria neutralità e tutelare adeguatamente la propria sicurezza e,

dall'altro lato, per evitare che i belligeranti utilizzino in maniera abusiva tale diritto al solo fine di sottrarsi al confronto con il nemico.

La prassi internazionale registra un caso quanto mai significativo al riguardo: si tratta del precedente dell'Altmark, nave ausiliaria tedesca che trasportava, durante la Seconda Guerra Mondiale, prigionieri britannici. Per evitare il contatto con navi da guerra britanniche, il Comandante della Altmark aveva prolungato la permanenza della sua nave delle acque territoriali norvegesi. I britannici decisero, pertanto, di intervenire per liberare i prigionieri che si trovavano a bordo.

Questo precedente, che fu oggetto di una controversia internazionale tra gli Stati coinvolti, conferma che un tipo di passaggio che in tempo di pace non solleva problemi quanto alla sua natura inoffensiva non è necessariamente considerato tale anche in tempo di guerra.

#### **Art. 19 - DIVIETO DI ATTIVITA' MILITARI NELLE ZONE DI MARE SOTTOPOSTE ALLA SOVRANITA' DI STATI NEUTRALI**

Ove lo Stato costiero sia neutrale, nelle zone di mare sottoposte alla sua sovranità (acque interne, mare territoriale e, ove esistenti, acque arcipelagiche) è vietato in modo tassativo ai belligeranti di svolgere qualsiasi tipo di attività militare, fatte salve quelle adottate a titolo di legittima.

Sono da considerarsi attività militari ai fini del precedente paragrafo, *inter alia*,

a) la cattura o l'attacco contro persone o oggetti che si trovino sul territorio o nelle acque sottoposte alla sovranità dello Stato neutrale;

b) l'utilizzo delle acque neutrali come base di operazioni militari anche contro beni siti al di là del mare sottoposto alla giurisdizione dello Stato neutrale;

c) la posa di mine;

d) l'inseguimento e/o la visita di navi commerciali.

Ove uno dei belligeranti commetta attività militari vietate nelle acque sottoposte alla sovranità dello Stato neutrale, lo Stato costiero ha il diritto e l'obbligo di adottare le misure necessarie a porre termine a simili violazioni. Tali misure possono includere, ove necessario e comunque nel rispetto del principio di proporzionalità, anche il ricorso alla forza armata contro la nave da guerra che commette l'illecito in questione.

=====

Questa disposizione non appare, nella sua completezza, nello SMM 13.

AJA XIII.

L. GUERRA, art. 139; SMM 13, art. 6.

MANUALE SANREMO, 15-17; MANUALE USA, 7.3.4.

#### **Art. 20 - ACQUE E TERRITORI NEUTRALIZZATI**

In presenza di specifici trattati internazionali sulla neutralizzazione permanente di determinati territori o di aree di mare, è fatto divieto assoluto ai belligeranti compiere atti ostili.

Sono sottoposti a specifici accordi sulla neutralizzazione il Canale di Suez (Convenzione di Costantinopoli del 1888), l'Arcipelago delle Aaland (Convenzione del 1921), lo Stretto di Magellano (Trattato di pace tra Argentina e Cile del 1984), il Canale di Panama (Trattato del 1977) e l'Antartide (Trattato di Washington del 1959).

=====

SMM 13, art. 6.

#### **Art. 21 - PIATTAFORMA CONTINENTALE E ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA DI STATI NEUTRALI**

In caso di operazioni belliche condotte sulla piattaforma continentale o nella zona economica esclusiva di uno Stato costiero neutrale, i belligeranti, oltre ad osservare le regole generali di diritto internazionale umanitario applicabili ai conflitti armati, dovranno tenere in adeguata considerazione i diritti dello Stato costiero in materia di sfruttamento delle risorse di tali zone.

In particolare dovranno essere evitate quelle attività che possano provocare un'eccessiva interferenza con lo sfruttamento delle risorse del suolo e del sottosuolo e di quelle ittiche rispetto alle quali lo Stato costiero detiene competenze esclusive.

Si dovrà, inoltre, procedere con ogni cautela per evitare di danneggiare isole o strutture artificiali istituite sopra la piattaforma continentale o la zona economica esclusiva dello Stato costiero.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 3.

MANUALE SANREMO, artt. 34-35.

La previsione dei nuovi istituti della piattaforma continentale e della zona economica esclusiva ha sollevato ben presto il delicato problema di quale sia il loro status in tempo di guerra.

A prescindere da qualche opinione isolata, la maggioranza degli studiosi e degli Stati sembra propendere per la tesi secondo cui lo status di tali istituti in tempo di guerra non differisce in maniera sensibile da quello vigente in tempo di pace e codificato nella Convenzione di Montego Bay (che rispecchia, sul punto, in larga misura il diritto internazionale consuetudinario).

Se ne deve dedurre che la piattaforma continentale o la ZEE di uno Stato neutrale possono essere utilizzate come zone di conduzione delle ostilità tra i belligeranti che dovranno però evitare determinate attività che possano provocare un'eccessiva interferenza con i diritti esclusivi riconosciuti dal diritto internazionale allo Stato costiero. In questo contesto dovranno ritenersi interdette anche tutte quelle attività che possono presumibilmente provocare una grave forma di inquinamento ambientale.

Più controversa risulta, invece, la questione relativa alla possibilità di collocare congegni elettronici per l'ascolto della navigazione o addirittura delle mine : al riguardo pare sussistere una tendenza secondo cui tali attività sarebbero da considerarsi lecite purché non contrastino in maniera eccessiva con i diritti esclusivi di sfruttamento delle risorse attribuiti allo Stato costiero.

Tale soluzione appare convincente anche ove si ponga mente al fatto che, in considerazione dell'estensione della piattaforma continentale o della ZEE, lo Stato costiero neutrale sarebbe in grave difficoltà ad assicurare effettivamente che i belligeranti non facciano alcun uso di tali zone: ove simili controlli non fossero posti in essere e vi fosse un utilizzo della piattaforma continentale del neutrale a fini militari ad opera dei belligeranti, il neutrale rischierebbe di vedere compromesso il proprio status.

## CAPITOLO IV

### OBIETTIVO MILITARE

#### **Art. 22 - PRINCIPI GENERALI**

Nello svolgimento delle ostilità, i belligeranti dovranno sempre distinguere tra i beni di carattere civile e gli obiettivi militari. Gli attacchi dovranno essere strettamente limitati agli obiettivi militari. Secondo i principi generali, costituiscono obiettivi militari i beni che per loro natura, ubicazione destinazione od impiego contribuiscono efficacemente all'azione militare, e la cui distruzione, totale o parziale, conquista o neutralizzazione offre, nel caso concreto, un vantaggio militare preciso (art. 52 PROTOCOLLO I).

Per quanto concerne in particolare i conflitti in mare, la individuazione dei legittimi obiettivi militari è delineata nei successivi articoli.

Nella pianificazione, decisione ed esecuzione di un attacco contro un obiettivo militare si devono prendere tutte le precauzioni possibili al fine di discriminare gli obiettivi militari dalla popolazione civile e dai beni di carattere civile ed affinché siano evitati o minimizzati danni incidentali alla popolazione civile ed ai beni di carattere civile. Un attacco non deve essere sferrato, o deve essere sospeso, qualora dallo stesso ci si possano aspettare danni incidentali alla popolazione civile o a beni di carattere civile che appaiano eccessivi rispetto al vantaggio militare concreto atteso dall'operazione (Art. 57 PROTOCOLLO I; art. 46 Manuale SANREMO; art. 1017 Manuale GERMANIA; Manuale USA, art. 8.1.2.1).

=====

Questa disposizione non compare nello SMM 13, anche se diverse regole dello stesso si ispirano ai principi in essa codificati

#### **Art. 23 - NAVI DA GUERRA NEMICHE**

Le navi da guerra nemiche possono essere attaccate senza preavviso, a meno che non si tratti di navi che godano di speciale protezione ai sensi del successivo Capitolo VII.

Non dovranno essere attaccate le navi da guerra nemiche che si arrendano, ad esempio ammainando la bandiera, alzando la bandiera bianca o mostrando altri segni inequivocabili di resa.

In caso di cattura, la nave da guerra nemica e il relativo carico divengono bottino di guerra: i diritti di proprietà su tali beni si trasferiscono allo Stato catturante senza bisogno di giudizio delle prede. La nave è soggetta a confisca in via amministrativa mediante provvedimento del Ministro competente (L. GUERRA, art. 214).

#### **Art. 24 - DIVIETO GENERALE DI ATTACCO DELLE NAVI MERCANTILI**

Le navi mercantili, neutrali o nemiche, non possono essere attaccate, a meno che non si rientri in una delle ipotesi di cui all'articolo successivo (SMM13, art. 11).

#### **Art. 25 - CASI IN CUI LE NAVI MERCANTILI POSSONO ESSERE ATTACCATE**

Le navi mercantili, neutrali o nemiche, possono essere attaccate, senza preavviso:

- 1) se compiono atti bellici a favore del nemico (ad es. posa di mine, rimozione di mine, danneggiamento di cavi o condotte sottomarine, visita di navi mercantili, attacco contro altre navi);
- 2) se trasmettono notizie militari al nemico;
- 3) se non eseguono l'ordine di fermarsi o di dirottare;
- 4) se oppongono resistenza attiva alla visita o alla cattura;
- 5) se eseguono segnalazioni, qualunque sia il mezzo usato, dopo aver ricevuto l'ordine di astenersene;
- 6) se non ottemperano a qualsiasi altro ordine legittimamente impartito dalla nave da guerra;
- 7) se navigano sotto scorta di un convoglio di navi da guerra o aeromobili militari del nemico.

In questi casi, se possibile, prima di aprire il fuoco sarà intimato alla nave di fermarsi, prima con un colpo di cannone in bianco e poi, qualora questa non ubbidisse, con un colpo di cannone a proravia (SMM13, art. 11).

=====

Questa disposizione riprende gli articoli 141 e 142 della L. GUERRA e l'art. 11 delle SMM13. E' peraltro da rilevare come i Manuali adottati da altri Stati amplino le ipotesi in cui diverrebbe lecito attaccare, in deroga alla regola generale, le navi mercantili. Così, in particolare, il Manuale USA ammette l'attacco quando la nave mercantile sia armata e quando, in ogni caso, essa sia incorporata nello sforzo bellico del nemico ("enemy's war-fighting/war sustaining effort"). Quanto al Manuale tedesco, l'art. 1025 prevede che le navi mercantili possano essere attaccate qualora "engaging in any other activity bringing them within the definition of a military objective". Trattasi tuttavia di formule che sembrano stemperare oltre misura la regola generale sul divieto di attacco a navi mercantili. Pare quindi preferibile attenersi alla disciplina codificata negli



articoli citati della l. italiana di guerra. Ciò anche se è evidente che il Comandante della nave da guerra italiana, impegnato nelle ostilità, potrà mantenere le necessaria elasticità nell'interpretazione delle ipotesi di cui sopra: così ad esempio si potrà presumere la resistenza attiva o la partecipazione alle ostilità nel caso di nave mercantile dotata di armamento pesante, palesemente offensivo, che potrebbe infliggere danno alla nave da guerra (cfr. altresì l'art. 60 del manuale SANREMO). A proposito delle navi mercantili armate, l'art. 12, SMM13, si limita a stabilire che "Saranno date istruzioni se le navi mercantili armate a difesa dovranno essere considerate navi da guerra o navi mercantili".

#### **Art. 26 - CAVI E CONDOTTE SOTTOMARINI**

I cavi e le condotte sottomarini che colleghino i territori di due belligeranti o due parti di territorio di un belligerante possono essere attaccati, distrutti o rimossi, eccetto che nelle acque di uno Stato neutrale (art. 54, OXFORD; SMM13, art. 14).

In caso di necessità militare i cavi e le condotte sottomarini che colleghino il territorio di uno Stato belligerante con il territorio di Stati neutrali possono parimenti essere attaccati, distrutti o rimossi, tranne che nelle acque di uno Stato neutrale (Art. 1037 Manuale GERMANIA).

=====

Il regime dei cavi e condotte sottomarini in tempo di guerra è regolato in modo frammentario dal diritto convenzionale. L'unica disposizione direttamente applicabile è l'art. 54 del Regolamento annesso alla IV Convenzione dell'Aja del 1907, il quale afferma che i cavi sottomarini colleganti il territorio occupato con il territorio di un neutrale possono essere distrutti soltanto in caso di "necessità assoluta". Quanto al diritto consuetudinario, non vi è dubbio che il belligerante possa attaccare e distruggere i cavi e le condotte che colleghino territori nemici. Il punto è confermato, quanto ai cavi sottomarini, dall'art. 54 del Manuale di Oxford. Detto Manuale adotta invece un'interpretazione più restrittiva in relazione ai cavi che collegano il territorio nemico con uno Stato neutrale, disponendo che la distruzione è giustificata:

- in alto mare, soltanto in caso di dichiarazione di blocco, e nei limiti di questo;
- nelle acque territoriali del belligerante, solo a condizione che possa invocarsi una necessità assoluta.

Quanto alle SMM13 esse si limitano a prevedere, in relazione alle condotte e ai cavi che collegano il territorio nemico a quello neutrale, l'emanazione di ordini in proposito.

Senonché, un'interpretazione più estensiva pare maggiormente in linea con i principi generali del diritto bellico marittimo, che riconosce al belligerante il diritto di negare all'avversario il godimento del principio della libertà dell'alto mare.

#### **Art. 27 - ISOLE ARTIFICIALI, INSTALLAZIONI E PIATTAFORME SUL FONDO MARINO**

Nelle aree delle operazioni navali possono essere attaccate o rimosse le isole artificiali, installazioni, piattaforme, strutture o congegni del nemico aventi carattere militare o che siano comunque utilizzate dal nemico a fini bellici (ad es. come base per operazioni di attacco, per rifornimento di navi etc.).

Le altre isole artificiali, installazioni, piattaforme, strutture o congegni del nemico possono essere attaccate o rimosse soltanto qualora, per loro natura, ubicazione, destinazione od impiego, contribuiscano efficacemente all'azione militare, e la loro distruzione, totale o parziale, conquista o neutralizzazione offra, nel caso concreto, un vantaggio militare preciso. L'attacco deve peraltro essere preceduto da un avvertimento in tempo utile e con mezzi efficaci, al fine di consentire l'evacuazione dei civili eventualmente presenti a bordo.

=====

Questa regola non compare nello SMM13.

#### **Art. 28 - OBIETTIVI POSTI SULLA TERRAFERMA**

Possono essere attaccati dalle forze navali i beni posti sulla terraferma che siano da qualificare obiettivi militari ai sensi del precedente art. 22, ed in particolare le forze armate e gli accantonamenti militari, le opere e gli stabilimenti militari, le opere e gli apprestamenti per la difesa, i depositi di armi e di materiale bellico, le navi da guerra e gli aeromobili militari, nonché i depositi, le officine, le installazioni, le vie ed i mezzi di comunicazione atti ad essere utilizzati per i bisogni delle forze armate.

In ogni caso, è vietato attaccare i monumenti storici, le opere d'arte o i luoghi di culto, che costituiscono il patrimonio culturale o spirituale dei popoli (AJA 1954; PROTOCOLLO I, art. 53).

E' parimenti vietato attaccare i beni indispensabili alla sopravvivenza della popolazione civile (art. 54 PROTOCOLLO I), le opere ed installazioni che racchiudono forze pericolose, se tali attacchi possano provocare la liberazione di tali forze e causare gravi perdite fra la popolazione civile (art. 56 PROTOCOLLO I), nonché le località e zone sotto protezione speciale (località non difese, art. 59 PROTOCOLLO I; zone smilitarizzate, art 60, PROTOCOLLO I).

**CAPITOLO V**  
**MEZZI E METODI DI COMBATTIMENTO**

*SEZIONE I. DISPOSIZIONI GENERALI*

**Art. 29 - REGOLE GENERALI SULL'IMPIEGO DI MEZZI E METODI DI COMBATTIMENTO**

Nell'impiego dei mezzi e metodi di combattimento si dovranno osservare i principi generali stabiliti nell'art. 5: scelta non illimitata dei mezzi e metodi di combattimento; divieto di causare mali superflui o sofferenze inutili; divieto di mezzi e metodi di combattimento indiscriminati.

In particolare, sono vietati i mezzi e metodi che di per sé non possono essere diretti contro uno specifico obiettivo militare, o i cui effetti non possono essere limitati come richiesto dal diritto internazionale. L'impiego indiscriminato di qualsiasi mezzo o metodo di guerra, cioè diretto a colpire indifferentemente beni o persone di carattere militare e civile, è parimenti vietato.

**Art. 30 - PROTEZIONE DELL'AMBIENTE**

I mezzi e metodi di combattimento dovrebbero essere impiegati avendo riguardo, per quanto possibile, alla protezione dell'ambiente naturale.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

Per quanto riguarda il tempo di pace, è ormai generalmente riconosciuta l'esistenza nel diritto consuetudinario di un obbligo di non inquinare l'ambiente marino. Sul piano convenzionale, siffatto obbligo è affermato in termini generali nell'art. 192 della Convenzione di Montego Bay: "Gli Stati hanno l'obbligo di proteggere e preservare l'ambiente marino". La Convenzione dedica poi l'intera parte XII alla materia, specificando in dettaglio i comportamenti che gli Stati sono tenuti ad intraprendere. Assai più incerta è la situazione per quanto riguarda il tempo di guerra. Secondo l'opinione generalmente ammessa, infatti, le norme dettate nella *subjecta materia* dalla Convenzione di Montego Bay, così come dalle altre convenzioni marittime rilevanti, non risultano applicabili in caso di conflitto armato. Sul piano convenzionale, l'unico divieto sicuramente applicabile è quello contenuto nell'art. 35 § 3 del Protocollo I. Trattasi peraltro di disposizione la cui soglia di applicazione è particolarmente elevata. Infatti perché il mezzo o metodo impiegato ricada nel divieto occorre che si verifichino contemporaneamente tre condizioni, cioè che il danno all'ambiente sia esteso, durevole e grave. Il Protocollo I non fornisce una definizione di tali condizioni. In sede di adozione di un altro accordo (la Convenzione ENMOD del 1977) si è affermato che "esteso" significa danno i cui effetti investano una superficie di diverse centinaia di km<sup>2</sup>, "durevole" che perduri diversi mesi e "grave" che provochi un pregiudizio serio e significativo alla vita umana, alle risorse naturali o ad altri beni. Orbene, i lavori preparatori del Protocollo I indicano che in riferimento a tale accordo gli Stati hanno voluto prescindere da tale definizione, in particolare nel senso di consentire un'interpretazione ancora più rigorosa. Si è così sostenuto che in riferimento al Protocollo I l'aggettivo "durevole" richiederebbe il prolungarsi degli effetti pregiudizievoli per qualche decennio. Ad ogni buon fine, si è ritenuto opportuno prevedere una norma generale di comportamento, che imponga di tener conto, per quanto possibile, della necessità di proteggere l'ambiente naturale. Infatti non può non rilevarsi la tendenza del diritto internazionale ad una sempre maggiore protezione dell'ambiente marino, tendenza che non può non riflettersi anche sulla disciplina dei conflitti armati. E' significativo, a tal proposito, che in relazione alla guerra del Golfo il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite abbia dichiarato l'Iraq responsabile, in virtù del diritto internazionale, di tutte le perdite e di tutti i danni arrecati in occasione del conflitto "compresi i danni all'ambiente ed il deliberato pregiudizio alle risorse naturali".

*SEZIONE II. MEZZI DI COMBATTIMENTO*

**Art. 31 - MINE**

Qualora si impieghino mine navali deve prendersi ogni precauzione per garantire la sicurezza della navigazione pacifica.

E' vietato collocare mine automatiche a contatto non ancorate, tranne che esse non siano costruite in modo da diventare inoffensive al massimo un'ora dopo che colui che le ha collocate ne ha perso il controllo. E' parimenti vietato collocare mine automatiche a contatto ancorate che non divengano inoffensive non appena abbiano rotto l'ormeggio (AJA VIII).

L'impiego di mine diverse da quelle a contatto è lecito a condizione che risponda ai principi sopra esposti. In particolare, le mine non ancorate devono divenire inoffensive qualora colui che le ha collocate ne abbia perso il controllo.

Appena le esigenze militari lo consentono, le zone minate sono rese note agli Stati neutrali e, con apposito avviso, ai naviganti (art. 140 § 3 L. GUERRA).

E' vietato collocare mine davanti alle coste dell'avversario al solo fine di intercettare la navigazione commerciale (AJA VIII).

Al termine del conflitto, le parti si impegnano a fare tutto ciò che dipende da loro per rimuovere le mine che hanno collocato (Art. 5 AJA VIII; Manuale GERMANIA art. 1043).

#### **Art. 32- SILURI**

I siluri devono divenire inoffensivi dopo aver fallito l'obiettivo. Nell'impiego di tali armi subacquee, si dovrà prendere ogni precauzione affinché solo legittimi obiettivi militari, e non altre navi, aeromobili o beni, siano danneggiati (AJA VIII; Manuale GERMANIA, Art. 1044).

#### **Art. 33 - MISSILI NAVALI**

Nell'impiego di missili navali si dovrà prendere ogni precauzione affinché solo legittimi obiettivi militari, e non altre navi aeromobili o beni, siano danneggiati. In particolare, l'uso di missili che colpiscano oltre l'orizzonte è consentito a condizione che, in ragione delle circostanze concrete e/o del sistema di guida dell'ordigno, sia assicurata una effettiva discriminazione dell'obiettivo.

=====

Disposizione nuova rispetto a SMM 13.

I missili navali, in quanto arma relativamente recente, non sono disciplinati da alcuna specifica disposizione convenzionale. Trattasi di sistema d'arma molto utile sotto il profilo bellico, come dimostrato recentemente dal conflitto delle Falklands/Malvinas e dalla seconda guerra del Golfo, ma caratterizzato, per le sue specificità tecniche, da un elevato rischio di errore nell'identificazione dell'obiettivo. La disciplina qui delineata fa specifica applicazione ai missili navali del principio generale di precauzione contenuto nell'art. 54 par. 4 del Protocollo I, e si ispira a criteri simili a quelli recepiti da altri Manuali (Manuale USA, art. 9.7; Manuale GERMANIA, art. 1045; Manuale SANREMO, art. 78), nel senso di riconoscere la legittimità di tale mezzo di arma, richiedendo però l'adozione di misure dirette ad assicurare una effettiva discriminazione dell'obiettivo.

### **SEZIONE 3. METODI DI COMBATTIMENTO.**

#### **Art. 34 - DIVIETO DI PERFIDIA**

La perfidia è vietata nei conflitti in mare. Costituiscono perfidia gli atti che fanno appello, con l'intenzione di ingannarla, alla buona fede dell'avversario per fargli credere che ha il diritto di ricevere o l'obbligo di accordare la protezione prevista dalle regole del diritto internazionale applicabile nei conflitti armati (Art. 37, PROTOCOLLO I)

Nei conflitti in mare sono esempi di perfidia i seguenti atti:

a) simulare l'intenzione di negoziare sotto la copertura di parlamentare, simulare la resa (ammainando la propria bandiera o in altro modo) (PROTOCOLLO I, art. 37) o simulare una situazione di estremo pericolo (emettendo un segnale di soccorso o fingendo di trasferire l'equipaggio sulle scialuppe di salvataggio) (Manuale GERMANIA, art. 1019; Manuale SANREMO, art. 109);

b) simulare di avere uno statuto protetto, facendo uso di segni o emblemi della Croce Rossa o camuffando una nave da combattimento come nave ospedale (Ibid.).

#### **Art. 35 - STRATAGEMMI DI GUERRA**

Gli stratagemmi di guerra non sono vietati. Costituiscono stratagemmi di guerra gli atti che hanno lo scopo di indurre in errore un avversario, o di fargli commettere un'imprudenza, ma che non violano alcuna regola del diritto internazionale applicabile nei conflitti armati e che, non facendo appello alla buona fede dell'avversario circa la protezione prevista da detto diritto, non sono perfidi. Sono esempi di stratagemmi di guerra gli atti seguenti: mascheramenti, inganni, operazioni simulate e false informazioni.

Nei conflitti armati in mare è consentito alle navi da guerra dei belligeranti l'uso di una falsa bandiera (nemica o neutrale), ad esempio allo scopo di sfuggire all'avversario (Art. 39 § 3, PROTOCOLLO I). Tuttavia la nave da guerra non può entrare in combattimento né esercitare diritti di belligeranza (visita di nave mercantile) senza bandiera o con bandiera diversa da quella nazionale (art. 138 L. GUERRA; SMM13, art. 9).

#### **Art. 36 - ZONE DI GUERRA E ZONE DI ESCLUSIONE MARITTIMA**

Si intende per zona di guerra un'area limitata di mare, compreso lo spazio aereo sovrastante, nella quale uno dei belligeranti rivendica diritti speciali di controllo della navigazione marittima ed aerea, dichiarando in particolare che ogni nave ed aeromobile che entri all'interno di tale zona si espone ai rischi del conflitto.

La legittimità di siffatte zone di esclusione marittima alla luce del diritto consuetudinario è dubbia, soprattutto qualora coinvolgano i diritti di navigazione e sorvolo degli Stati neutrali. E' probabilmente da ammettere la possibilità di

proclamare zona di guerra un'area circoscritta, comprendente le zone di mare nelle quali si stiano effettivamente svolgendo operazioni belliche e quelle immediatamente vicine, e conseguentemente proibire l'accesso alla stessa delle navi e degli aeromobili neutrali, purché questi possano usufruire di una rotta alternativa di convenienza similare (MANUALE USA, 7.8). Tali zone sono da definire più propriamente zone di operazioni.

Nella prassi più recente le zone di guerra, cui era stato fatto ricorso durante i due conflitti mondiali, vengono denominate zone di esclusione marittima totale, la cui estensione è di regola più limitata delle zone di guerra. Esiste nella prassi una tendenza a riconoscere l'ammissibilità di tale istituto (Manuale GERMANIA, artt. 1048-1049; ), alle seguenti condizioni:

- la zona di esclusione marittima deve avere quale finalità di facilitare l'identificazione degli obiettivi militari e la difesa nei confronti di atti ostili, e non invece di pregiudicare l'economia dell'avversario attaccando il naviglio mercantile che commerci con esso;

- nella zona devno esservi mezzi navali sufficienti ad assicurare la sua effettività (MANUALE GERMANIA, art. 1049);

- l'estensione spaziale e temporale della zona ed il contenuto dei diritti esercitati nella stessa non dovranno, in alcun modo, eccedere quanto richiesto dalla necessità militare e dal principio di proporzionalità. Nei casi in cui siffatte esigenze lo permettano, si dovrà accordare alle navi ed aeromobili neutrali che si vengano a trovare nella zona un periodo di tempo appropriato per lasciare la stessa o consentire a tali navi ed aeromobili l'uso di corridoi di navigazione attraverso la zona.

- l'inizio, la durata, l'esatta delimitazione della zona ed il contenuto dei diritti in essa rivendicati dovranno essere sottoposti a forme adeguate di pubblicità.

=====

Norma nuova rispetto a SMM 13.

#### **Art. 37 - ZONE DI SICUREZZA MOBILI**

Si intende per zona di sicurezza mobile una zona di limitata estensione attorno ad una flotta o ad una singola nave, che si muova con essa in caso di spostamento, all'interno della quale ogni contatto non identificato è considerato ostile. La legittimità di siffatte zone di esclusione marittima alla luce del diritto consuetudinario oggi vigente è dubbia. Esiste una tendenza nella prassi a considerare ammissibile tale istituto alle seguenti condizioni:

- l'estensione spaziale e temporale della zona ed il contenuto dei diritti esercitati nella stessa non dovranno, in alcun modo, eccedere quanto richiesto dalla necessità militare e dal principio di proporzionalità;

- l'inizio, la durata, l'esatta delimitazione della zona ed il contenuto dei diritti in essa rivendicati dovranno essere sottoposti a forme adeguate di pubblicità (Manuale GERMANIA, art. 1050).

=====

Norma nuova rispetto a SMM 13.

#### **Art. 38 - BLOCCO NAVALE**

Il blocco è un'operazione navale diretta ad impedire l'entrata o l'uscita di qualsiasi nave dai litorali o da porti nemici o occupati dal nemico (Londra 1909, art. 1).

Il blocco deve essere effettivo. A tal fine esso deve essere mantenuto con forze sufficienti a impedire realmente l'accesso nella zona bloccata o l'uscita da essa (art. 170 L. GUERRA; LONDRA 1909, art. 2). L'effettività del blocco è provata dalla situazione di fatto (LONDRA 1909, art. 3). Il blocco deve essere mantenuto da navi di superficie, eventualmente in concorso con mine, aeromobili o navi sommergibili. Il blocco non è considerato tolto se, a causa del maltempo, le forze bloccanti si sono momentaneamente allontanate (LONDRA 1909, art. 4). Il blocco che cessa di essere effettivo perde il suo carattere obbligatorio.

Il blocco deve essere imparzialmente applicato per tutte le bandiere (LONDRA 1909, art. 5; L. GUERRA, art. 171).

Il blocco, per essere obbligatorio, deve essere dichiarato e notificato. La dichiarazione di blocco è fatta dalla Potenza bloccante, o dalle autorità navali che agiscono in suo nome, e deve indicare:

- la data di inizio del blocco;

- i limiti geografici della zona oggetto di blocco;

- il termine di tempo concesso alle navi neutrali per uscire (LONDRA 1909, art. 9).

La dichiarazione di blocco deve essere notificata: alle potenze neutrali, dalla potenza bloccante, per mezzo di una comunicazione indirizzata ai Governi stessi o alle relative rappresentanze diplomatiche; alle autorità locali, dal comandante della forza bloccante (LONDRA 1909, art. 11). Ogni estensione, modifica o cessazione del blocco deve essere dichiarata e notificata secondo la medesima procedura (LONDRA 1909, art. 12).

La forza bloccante non deve impedire l'accesso a porti o litorali neutrali.

Il blocco diretto ad affamare la popolazione civile è proibito (PROTOCOLLO I, art. 54). E' parimenti proibito impedire, in attuazione del blocco, azioni di soccorso per la popolazione civile di carattere umanitario ed imparziale (PROTOCOLLO I, art. 70).

#### **Art. 39 - VIOLAZIONE DI BLOCCO**

Costituisce violazione di blocco ogni atto compiuto contro l'esercizio del diritto di blocco, il tentativo di forzare la linea di blocco, nonché l'incrociare o il dar fondo, senza che ricorrano motivi di forza maggiore, nella zona di azione delle forze navali bloccanti. La nave non è colpevole di violazione di blocco se non ha avuto conoscenza della sua esistenza. Si presume, salvo prova contraria, la conoscenza del blocco se la nave abbia lasciato il porto neutrale dopo la notificazione del blocco allo Stato dal quale il porto dipende ovvero un porto nazionale o nemico dopo la comunicazione della dichiarazione di blocco. Tale conoscenza si presume altresì se la nave è munita di apparecchio radio per le comunicazioni, qualora la dichiarazione di blocco sia stata comunicata anche con mezzi radio (L. GUERRA, art. 175).

La nave colpevole di violazione di blocco è soggetta a cattura o confisca. E' altresì catturato e confiscato il carico, salvo che venga provato che, al momento in cui fu imbarcato, il caricatore non conosceva, né poteva conoscere l'intenzione di violare il blocco. (L. GUERRA, art. 176).

La nave può essere catturata per violazione di blocco soltanto da una nave appartenente alla forza bloccante e finché è inseguita. Se l'inseguimento è abbandonato, ovvero il blocco è tolto, non può più procedersi a cattura (L. GUERRA, art. 177).

Non è consentito di affondare senza preavviso una nave mercantile che cerchi di forzare il blocco: si potrà invece attaccare la nave qualora questa, dopo adeguata intimazione, rifiuti di arrestarsi.

#### **Art. 40 - BOMBARDAMENTO NAVALE**

Il bombardamento della terraferma da parte di forze navali è lecito purché diretto a legittimi obiettivi militari ai sensi dell'art. ("Obiettivi posti sulla terraferma"). Nell'effettuare il bombardamento si dovrà quindi prendere ogni precauzione affinché solo obiettivi militari siano colpiti. In particolare, l'uso di missili nave-terra che colpiscono oltre l'orizzonte è consentito a condizione che, in ragione delle circostanze concrete e/o del sistema di guida dell'ordigno, sia assicurata una effettiva discriminazione dell'obiettivo.

E' vietato il bombardamento navale per area o a tappeto, vale a dire gli attacchi che trattino come obiettivo militare unico un certo numero di obiettivi militari chiaramente distanziati e distinti, situati in un abitato o in qualsiasi altra zona che contenga una concentrazione analoga di popolazione civile e di beni di carattere civile. E' vietato il bombardamento che abbia quale scopo principale di diffondere il terrore fra la popolazione civile (PROTOCOLLO I, art. 51).

#### **Art. 41 - OPERAZIONI DI NAVI CONTRO AEROMOBILI**

Le regole della guerra marittima si estendono, in quanto applicabili, anche alle operazioni navi contro aeromobili.

Gli aeromobili militari nemici possono essere attaccati, abbattuti o catturati senza preavviso, tranne che non si tratti di aeromobili che godano di speciale protezione ai sensi del successivo Capitolo VII.

In caso di cattura, l'aeromobile militare nemico ed il relativo carico divengono bottino di guerra: i diritti di proprietà su tali beni si trasferiscono allo Stato catturante senza bisogno di giudizio delle prede.

Gli aerei civili nemici non possono essere attaccati, a meno che non si rientri, *mutatis mutandis*, in una delle ipotesi in cui è lecito, secondo il precedente articolo, attaccare una nave mercantile nemica (Manuale SANREMO, artt. 62-64).

#### **Art. 42 - OPERAZIONI DI AEROMOBILI CONTRO NAVI**

Gli aeromobili militari possono compiere le operazioni proprie della guerra marittima e sono assoggettati, *mutatis mutandis*, alle regole di questa (L. GUERRA, art. 233).

Per quanto riguarda in particolare l'esercizio del diritto di visita e di cattura, normalmente gli aeromobili si limiteranno a scortare la nave da assoggettare a visita verso una nave da guerra nazionale, così che questa possa effettuare la visita secondo le regole ordinarie (MANUALE USA, 7.6).

Qualora le caratteristiche tecniche dell'aeromobile (ad es. idrovolante od elicottero) e le condizioni di sicurezza lo consentano, l'aeromobile potrà procedere direttamente alla visita della nave (L. GUERRA, art. 233; SMM13, art. 108; SMM10, art. 3).

Ove ciò non si verifichi e qualora ricorrano fondati motivi per ritenere che la nave da visitare sia suscettibile di cattura, l'aeromobile può intimare alla nave di recarsi in un porto nazionale determinato per subirvi la visita (cfr. SMM13, art. 108 nota; MANUALE USA, 7.6).

**CAPITOLO VI**  
**IL CONTROLLO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA**

**Art. 43 - VISITA DELLE NAVI MERCANTILI**

Le navi da guerra nazionale che incontrino una nave mercantile nelle zone ove possono compiersi operazioni belliche hanno diritto di fermarla, di assoggettarla a visita e perquisizione. La visita di una nave mercantile ha lo scopo di determinarne la nazionalità e la destinazione e di eseguire tutti gli altri accertamenti ritenuti necessari nei rapporti della nave nonché del carico e delle persone che, per qualsiasi motivo, si trovino a bordo (L. GUERRA, art. 181; SMM10, art. 1). La visita delle navi che trasportino servizio postale è eseguita con la maggiore celerità possibile (*ibid.*; SMM10, art. 21; AJA XI, artt. 1 e 2).

La visita della nave neutrale è, di regola, eseguita sul posto. Nondimeno, se le condizioni del mare e del tempo non permettono che la visita sia effettuata sul posto, o se per altra ragione essa non possa essere realizzata in condizioni di sicurezza (Manuale SANREMO, art. 121), e ricorrono fondati motivi per ritenere che la nave da visitare sia suscettibile di cattura, la nave da guerra può intimare alla nave neutrale di recarsi in un porto determinato, o in una determinata rada oppure di fare rotta per una determinata posizione, al fine di subirvi la visita (L. GUERRA, art. 182; SMM10, art. 5).

La nave mercantile che non ottempera all'ordine di fermarsi o di dirottare per essere visitata, o che oppone resistenza attiva alla visita, giustifica l'uso della forza contro di essa (L. GUERRA, art. 184; SMM10, art. 5). In particolare, la nave può essere danneggiata o affondata se non risulta possibile fermarla in altro modo. Il Comandante della nave mercantile neutrale deve in ogni caso essere avvertito in modo appropriato (Manuale Germania, art. 1039). È proibito affondare una nave quando non sia possibile assicurare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo (*ibid.*).

=====

Cfr. l'art. 6, SMM10, in tema di "formalità per il fermo e per l'abbordaggio della nave").

**Art. 44 - CONVOGLIO**

Le navi neutrali che viaggiano scortate da navi da guerra dello loro bandiera o di altra bandiera neutrale (cioè in convoglio) sono esenti da visita. Il Comandante del convoglio, su richiesta del Comandante della nave da guerra nazionale, fornisce per iscritto tutte le informazioni, sul carattere delle navi e del loro carico, che la visita consentirebbe di ottenere (Londra 1909, art. 61; L. guerra, art. 187, SMM13, art. 26).

Se il Comandante della nave da guerra nazionale ha motivo per sospettare che sia stata sorpresa la buona fede del Comandante delle navi da guerra di scorta, può richiedere che questi proceda, ove lo creda, ad accertamenti. Se dagli accertamenti risulta che una o più navi sono catturabili, queste perdono la protezione della scorta (L. GUERRA, art. 188; Londra 1909, art. 62; cfr. anche SMM13, art. 26).

=====

L'istituto del "convoglio" è delineato negli art. 61 e 62 della Dichiarazione di Londra del 1909 sulla guerra marittima. Tale Dichiarazione non è mai entrata in vigore, ma l'Italia durante la prima guerra del Golfo (Iran-Iraq, 1980-1988) si è espressa per la natura consuetudinaria delle regole concernenti il convoglio. Del resto, la stessa legge di guerra italiana, agli artt. 187 e 188, riprende tali disposizioni.

È da sottolineare che l'art. 26 delle SMM 10, diversamente dalla L. GUERRA, prevede che il Comandante del convoglio possa permettere che gli accertamenti su navi protette possano essere compiuti, sotto la sua sorveglianza, da un ufficiale della nave da guerra nazionale.

Nel corso della prima guerra del Golfo l'Italia ha applicato simile dottrina, affermando che il Comandante del convoglio potesse consentire ad un ufficiale di una nave belligerante, purché disarmato, di accompagnarlo nell'esercizio dell'ispezione. Trattasi peraltro di una applicazione impropria della dottrina del convoglio, del resto non prevista dalla DICHIARAZIONE LONDRA, o meglio di una specie di commistione tra i due istituti del convoglio e della visita. Per questo motivo, è parso opportuno non accogliere, sul punto, l'interpretazione dell'istituto delineata nello SMM 10.

La dottrina del convoglio non è generalmente accettata. Essa è ammessa dai manuali di Germania (art. 1141) e Stati Uniti (art. 7.6), nonché dal Manuale di SANREMO (art. 120). Quest'ultimo, peraltro, limita l'applicabilità del convoglio al caso in cui le navi mercantili siano destinate ad un porto neutrale. La dottrina del convoglio è invece tradizionalmente contestata dalla Gran Bretagna.

Perché possa parlarsi di convoglio è necessario che le navi da guerra dello Stato neutrale si mantengano ad una distanza tale dalle navi mercantili da poter esercitare un controllo ed una protezione costante delle stesse.

È da rilevare, infine, che Il Manuale di SANREMO riconosce, innovando rispetto al diritto consuetudinario vigente, il "convoglio multinazionale", ammettendo che navi mercantili neutrali possano

essere scortate anche da navi di Stati neutrali diversi da quello nazionale, purché esista un accordo tra gli Stati neutrali interessati. Tale eccezione è accolta nel presente manuale.

#### **Art. 45 - CATTURA E DISTRUZIONE DELLE NAVI MERCANTILI NEMICHE**

Le navi mercantili appartenenti allo Stato nemico e le navi mercantili nemiche appartenenti a privati sono soggette a cattura e confisca, tranne che non rientrino tra le navi esenti ai sensi del successivo Capitolo VII (SMM13, art. 26).

Il carattere nemico o neutrale della nave è determinato dalla bandiera, che essa ha il diritto di usare (Londra 1909, art. 57; L. GUERRA, art. 150; SMM13, art. 23; SMM10, art. 7). La nave che non ha diritto di usare una bandiera

- si ritiene nemica quando il proprietario è persona di nazionalità nemica;

- si ritiene invece neutrale quando il proprietario non è persona di nazionalità nemica né cittadino nazionale ovvero quando è apolide e, non essendo considerato suddito nemico, risiede in territorio neutrale (L. GUERRA, art. 150).

Qualora il comandante delle navi da guerra ritenga che la nave debba essere catturata, nell'esercizio del diritto di preda, la pone sotto la propria diretta autorità, unitamente al carico ed all'equipaggio (L. GUERRA, art. 191; Manuale S. Remo, art. 138).

La nave mercantile nemica catturata non può di regola essere distrutta. Dopo la cattura, la nave deve essere condotta in porto per essere assoggettata, così come il relativo carico, a giudizio delle prede, che deciderà in via di diritto della legittimità della cattura. Se il tribunale delle prede conferma la legittimità della cattura, la nave diviene proprietà dello Stato catturante.

Il carico neutrale a bordo di nave nemica non può essere confiscato, a meno che non si tratti di contrabbando (*v. infra*).

In via eccezionale, la nave mercantile nemica catturata può essere distrutta in mare, senza cioè attendere il giudizio delle prede, quando le circostanze rendano pericolosa o difficile la sua conservazione, e in particolare nei seguenti casi:

1) se avvicinandosi una forza navale avversaria, si palesa la probabilità che la nave catturata venga ripresa dal nemico;

2) se la nave catturata non può, per avarie o per altre ragioni, seguire la nave di scorta;

3) se la nave catturata non può essere condotta in porto, senza compromettere od ostacolare le operazioni della nave catturante (L. guerra, art. 194).

In tali casi, peraltro, la nave mercantile non può essere affondata senza avere prima messo in luogo sicuro i passeggeri, l'equipaggio e i documenti di bordo. A tale scopo, le imbarcazioni di bordo non sono considerate come luogo sicuro, tranne che la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio non sia assicurata, tenuto conto dello stato del mare e delle condizioni atmosferiche, dalla vicinanza della terraferma o dalla presenza di un'altra nave che sia in grado di prenderli a bordo (Londra 1936, Reg. n. 2; L. guerra, art. 196; Manuale Germania, art. 1026; cfr. Manuale S. Remo, art. 139).

=====

In relazione alle navi mercantili nemiche catturate, il nostro ordinamento introduce una distinzione a seconda della proprietà statale o privata della nave. Se infatti nel secondo caso si prevede, in conformità al diritto consuetudinario, la necessità di un vero e proprio giudizio delle prede, nel primo la nave (ed il carico) può essere confiscata in via amministrativa, con provvedimento del Ministro della difesa (L. GUERRA, art. 214).

#### **Art. 46 - CATTURA DI NAVE NEUTRALE CHE OPpone RESISTENZA ALLA VISITA**

È parimenti soggetta a cattura e confisca la nave mercantile neutrale che opponga resistenza attiva alla visita. Alla merce è fatto il trattamento che subirebbe il carico di una nave nemica (Londra 1909, art. 63; L. GUERRA art. 184). Sono inoltre confiscate le merci appartenenti al Comandante e al proprietario della nave (*ibid.*). Qualora il Comandante, debitamente richiesto, non presti la sua opera per eseguire gli accertamenti necessari, la nave è inviata in un porto per le necessarie indagini (L. GUERRA, art. 184). La nave è parimenti inviata in porto qualora si constati la mancanza di carte o documenti di bordo o se alcuni di essi siano stati soppressi, occultati o falsificati, in modo da giustificare il sospetto che si tenti di nascondere la vera nazionalità della nave o la reale qualità o destinazione del carico o delle persone a bordo. Se risulta che dette irregolarità sono dovute al proposito di eludere la cattura e le sue conseguenze, la nave è soggetta a cattura e confisca (L. GUERRA, art. 185).

#### **Art. 47 - CARATTERE NEMICO O NEUTRALE DELLE MERCI A BORDO DI NAVI**

La merce trovata a bordo di nave mercantile si considera nemica se il proprietario è di nazionalità nemica. La merce stessa si considera neutrale: se il proprietario non è persona di nazionalità nemica né cittadino nazionale; se il proprietario è un apolide, il quale, non essendo considerato suddito nemico, risieda in territorio neutrale (L. GUERRA, art. 157; Londra 1909, art. 58). Le persone giuridiche sono considerate di nazionalità nemica: quando posseggano la nazionalità dello Stato nemico a termini delle leggi di questo; quando in esse abbiano comunque interessi prevalenti sudditi nemici (L. GUERRA, art. 5).

La merce trovata a bordo di una nave nemica si presume nemica, salvo prova contraria (L. GUERRA, art. 157; Londra 1909, art. 59). La merce trovata a bordo di nave nemica si considera nemica fino all'arrivo a destinazione, nonostante il trasferimento di proprietà della merce stessa, avvenuto dopo l'inizio della guerra, nel corso del viaggio (L. GUERRA, art. 158; Londra 1909, art. 60).

#### **Art. 48 - MERCI SOGGETTE A CATTURA E CONFISCA**

Le **merci nemiche a bordo di navi nazionali o nemiche** sono soggette a cattura e confisca, si tratti o meno di contrabbando ed indipendentemente dal fatto che siano di proprietà pubblica o privata. Sono altresì soggette a cattura e confisca le merci nemiche a bordo di navi alleate, tranne che le convenzioni dispongano altrimenti (L. GUERRA, art. 154).

A parte i casi singolarmente previsti, le **merci neutrali a bordo di navi nemiche** e **le merci a bordo di navi neutrali** sono esenti da cattura e confisca, quando esse non costituiscono contrabbando di guerra.

La corrispondenza postale dei neutrali o dei belligeranti, ufficiale o privata, trovata in mare su di una nave è di regola inviolabile. Qualora essa si trovi su nave catturata, deve essere spedita a cura del catturante con il minor ritardo possibile, salvo che sussistano fondati motivi di sospetto in quel caso esso potrà essere sottoposto a censura (L. GUERRA, art. 209). Tali regole, tuttavia, non si applicano in caso di violazione di blocco alla corrispondenza destinata al porto bloccato o proveniente da esso (AJA XI, artt. 1 e 2).

#### **Art. 49 - CONTRABBANDO DI GUERRA**

Si definiscono contrabbando di guerra le cose destinate ad un territorio sotto il controllo del nemico e che sono suscettibili di essere utilizzate nel conflitto (Manuale S. Remo, art. 148). In particolare costituiscono in ogni caso contrabbando:

- 1) le navi da guerra;
- 2) gli aeromobili, completi o smontati;
- 3) i carri armati o blindati o i treni armati;
- 4) le armi e le munizioni da guerra di qualsiasi specie;
- 5) gli esplosivi, i materiali e i prodotti per la guerra chimica o batteriologica
- 6) gli effetti di vestiario e di equipaggiamento e i finimenti per uso militare;
- 7) le parti staccate delle cose suddette (L. GUERRA, art. 159; cfr. Londra 1909, art. 22).

Possono peraltro essere dichiarate contrabbando di guerra altre cose, oltre quelle indicate sopra. A tal fine sarà adottata una lista delle merci che costituiscono contrabbando. La lista sarà comunicata ai Governi delle Potenze neutrali (L. guerra, art. 160; cfr. Londra 1909, artt. 23-28; Manuale S. Remo, artt. 149 ss.).

In nessun caso possono essere dichiarati contrabbando di guerra:

- 1) gli oggetti e i materiali che servono esclusivamente per scopo sanitario;
- 2) gli oggetti e i materiali necessari per i servizi di bordo della nave, sulla quale si trovano (L. guerra, art. 160);
- 3) gli oggetti a carattere religioso (Manuale S. Remo, art. 150);
- 4) gli oggetti destinati ai prigionieri di guerra (*ibid.*).

Parimenti, non possono essere dichiarati contrabbando di guerra beni che risultino indispensabili alla sopravvivenza della popolazione civile, quali derrate alimentari, capi di vestiario, coperte o altri articoli necessari per la sussistenza della popolazione civile. Ciò a meno che non vi sia serio motivo di ritenere che siffatti beni siano destinati ad altro scopo o che un vantaggio militare concreto possa derivare al nemico dall'impiego di tali beni in luogo di altri, che diverranno disponibili a fini militari (Manuale S. Remo, art. 150; PROTOCOLLO I, artt. 54, 70, 71).

#### **Art. 50 - CATTURABILITA' DEL CONTRABBANDO**

Le cose costituenti contrabbando sono soggette a cattura e confisca, se risulta in qualunque modo la loro destinazione alle forze armate nemiche, ovvero a un territorio nemico od occupato dalle forze nemiche (L. GUERRA, art. 161). Poco importa che il trasporto di tali beni si faccia direttamente, oppure esiga un trasbordo o un percorso via terra (Londra 1909, art. 30).

La destinazione nemica è presunta, esclusa ogni prova contraria:

- 1) se i documenti indicano che le cose costituenti contrabbando devono essere consegnate alle forze armate nemiche, ovvero sbarcate in un porto nemico od occupato dal nemico;
- 2) se la nave deve approdare solo in un porto nemico od occupato dal nemico, ovvero se deve toccare un porto nemico od occupato dal nemico o raggiungere le forze armate nemiche prima di arrivare al porto neutrale al quale, secondo i documenti, il contrabbando è diretto.

La destinazione nemica è presunta, salvo prova contraria, qualora le merci siano destinate ad un porto neutrale contiguo al territorio del nemico o da questi occupato.

Sono altresì catturate e confiscate le altre merci che si trovano a bordo e appartengono al proprietario delle cose costituenti contrabbando di guerra (L. guerra, art. 161).



**Art. 51 - CATTURA E DISTRUZIONE DELLA NAVE NEUTRALE CHE TRASPORTA CONTRABBANDO**

Se il contrabbando di guerra trasportato dalla nave, calcolato in peso o in volume o in valore o in nolo, non supera la metà del carico, il Comandante della nave da guerra può, secondo le circostanze, farselo consegnare o distruggerlo, facendone menzione sul giornale di bordo, e autorizzare la nave a continuare la rotta; ovvero, avviarla in un porto per lo scarico del contrabbando di guerra (L. GUERRA, art. 164). La nave neutrale che oppone resistenza attiva alla consegna o alla distruzione del contrabbando giustifica l'uso della forza contro di essa (L. GUERRA, art. 192). In tal caso essa diviene soggetta a cattura e confisca e il carico al trattamento preveduto per quello di nave nemica. Sono inoltre confiscate le merci appartenenti al comandante e al proprietario della nave (*ibid.*).

Se il contrabbando di guerra trasportato dalla nave neutrale, calcolato in peso o in volume o in valore o in nolo, costituisce più della metà del carico, anche la nave è soggetta a cattura e confisca. La cattura della nave può avvenire soltanto fino a che il contrabbando si trova a bordo (L. GUERRA, art. 163). Qualora il comandante di una nave da guerra ritenga che una nave debba essere catturata la pone sotto la propria autorità, unitamente al carico ed all'equipaggio (L. GUERRA, art. 191).

La nave neutrale catturata non può di regola essere distrutta dal catturante. Dopo la cattura, la nave deve essere condotta in porto per essere assoggettata, così come il relativo carico, a giudizio delle prede, che deciderà in via di diritto della legittimità della cattura (Londra 1909, art. 48). Se il tribunale delle prede conferma la legittimità della cattura, la nave diviene proprietà dello Stato catturante.

La nave neutrale catturata può essere distrutta soltanto se la nave catturante, per ragioni di sicurezza o per il buon esito delle operazioni, non può condurla in porto, né altrimenti avere certezza che la nave catturata si rechi nel porto designato (L. GUERRA, art. 195). In tal caso, si dovranno adempiere i doveri di cui all'ultimo comma del precedente art. 45.

**Art. 52 - CUSTODIA DELLA PREDA**

Le navi e le merci comunque catturate e i relativi documenti sono affidati in consegna a un'autorità portuaria nazionale, finché non ne sia in via amministrativa ordinato il rilascio o pronunciata la confisca, ovvero non sia esaurito il giudizio di fronte al tribunale delle prede. L'autorità portuaria procede, con l'intervento ove possibile ed opportuno di un rappresentante degli interessati, all'inventario delle merci e degli oggetti che sono a bordo della nave catturata, adottando i provvedimenti necessari per la loro custodia e, occorrendo, per la loro vendita (L. GUERRA, art. 213).

**Art. 53 - GIUDIZIO DELLE PREDE**

Mentre le navi da guerra nemiche possono essere catturate e confiscate senza bisogno di giudizio delle prede, per quelle mercantili nemiche vale la regola per la quale "ogni preda deve essere giudicata" (OXFORD, art. 110), tranne che si tratti di navi di proprietà dello Stato nemico. Questa categoria di navi può essere confiscata in via amministrativa, con provvedimento del Ministro competente, senza bisogno di giudizio delle prede (L. GUERRA, art. 214). Parimenti, può essere confiscata in via amministrativa la merce appartenente allo Stato nemico (*ibid.*).

In ogni altro caso di nave o merce catturata, la legittimità della cattura deve essere giudicata da un tribunale delle prede, costituito con provvedimento dell'autorità competente (L. GUERRA, artt. 218 ss.).

=====

La XII Convenzione dell'Aja del 1907 prevedeva la costituzione di un Tribunale internazionale delle prede. Questa Convenzione non è peraltro mai entrata in vigore.

**Art. 54 - TRASFERIMENTO DI BANDIERA**

Non è considerato valido il trasferimento di bandiera di una nave, effettuato per eludere le conseguenze derivanti dal carattere di nave nemica. Tale scopo si presume, salvo prova contraria:

- 1) se, nel caso che la nave abbia perduto la nazionalità nemica meno di sessanta giorni prima dell'inizio della guerra, le carte di bordo non fanno fede, nei modi di legge, dell'avvenuto trasferimento;
- 2) se il trasferimento di bandiera è avvenuto dopo l'inizio della guerra.

La prova contraria non è ammessa, nel caso previsto dal n. 2:

- 1) se il trasferimento ha avuto luogo, mentre la nave era in viaggio, o si trovava in un porto bloccato;
- 2) se è stata convenuta la facoltà di riscatto o di retrocessione;
- 3) se non sono state osservate le condizioni alle quali è subordinato il diritto di portare la bandiera, secondo le leggi dello Stato, cui appartiene la bandiera usata dalla nave (L. GUERRA, art. 151; Londra 1909, artt. 55-57).

E' esclusa la prova che con il trasferimento di bandiera si siano volute eludere le conseguenze derivanti dal carattere di nave nemica, se esso è avvenuto più di trenta giorni prima dell'inizio della guerra, è incondizionato e conforme alle leggi degli Stati interessati, e la gestione della nave non può tornare a vantaggio di persone di nazionalità nemica (L. guerra, art. 152).

=====

Durante la prima guerra del Golfo (Iran-Iraq, 1980-88) si è assistito ad un fenomeno particolare, diverso da quello oggetto della disposizione annotata. Intendiamo far riferimento al trasferimento di bandiera *da una nazionalità neutrale ad altra nazionalità neutrale*. Infatti il Kuwait, dopo i ripetuti attacchi da parte iraniana nei confronti di sue navi, in specie petroliere, si accordò con gli Stati Uniti per il trasferimento dalla bandiera nazionale alla bandiera americana di 11 petroliere (c.d. *reflagging*). Analogo accordo fu concluso con la Gran Bretagna. Tale prassi risultò diretta ad assicurare alle petroliere la protezione da parte delle flotte USA e britannica presenti nel Golfo. La liceità di tale procedura di *reflagging* potrebbe apparire dubbia, alla luce delle norme del diritto internazionale di pace in materia di nazionalità delle navi, ed in particolare della norma che richiede un *genuine link* tra Stato della bandiera e nave nazionale. Occorre peraltro rilevare che, da un lato, la natura consuetudinaria della norma sul *genuine link* è a sua volta controversa, e che, dall'altro lato, nel caso concreto l'Iran non ha contestato la prassi descritta. Del resto, nel caso del trasferimento di bandiera delle petroliere kuwaitiane il requisito del *genuine link* poteva ritenersi esistente, poiché le navi appartenevano a cittadini o società statunitensi.

#### **Art. 55 - ANGARIA**

Le navi neutrali che si trovano nei porti nazionali possono essere, contro compenso, requisiti solo per imperiose esigenze e nella misura da queste richiesta (L. GUERRA, art. 24).

**CAPITOLO VII**  
**PERSONE E MEZZI PROTETTI**

**Art. 56- FERITI, MALATI E NAUFRAGHI**

Tutti i feriti, malati e naufraghi saranno rispettati e protetti in ogni circostanza e dovranno ricevere le cure necessarie. Con i termini "feriti" e "malati" si intendono le persone, militari o civili, che a causa di un trauma, di una malattia o di altre incapacità o infermità fisiche o psichiche hanno bisogno di cure mediche. Con il termine "naufraghi" si intendono le persone, militari o civili, che si trovano in una situazione pericolosa in mare a seguito di un infortunio che le ha colpite o che ha colpito la nave o l'aeromobile che le trasportava. La protezione dei feriti, malati e naufraghi cessa qualora gli stessi non si astengano da ogni atto di ostilità (PROTOCOLLO I, art. 8; MANUALE GERMANIA, art. 602).

I feriti, i malati ed i naufraghi saranno trattati e curati con umanità, senza distinzione alcuna di carattere sfavorevole basata sul sesso, la razza, la nazionalità, la religione, le opinioni politiche o su qualsiasi altro criterio analogo. E' rigorosamente proibita qualunque violenza contro la loro vita o la loro persona (GINEVRA II, art. 12; SMM13, art. 82; MANUALE GERMANIA, art. 601; MANUALE USA, art. 11.4). Soltanto ragioni d'urgenza medica autorizzeranno una priorità nell'ordine delle cure. E' proibito assoggettarli a trattamenti medici che non siano conformi alle procedure generalmente accettate (GINEVRA II, art. 12; PROTOCOLLO I, art. 11 § 1; MANUALE GERMANIA, artt. 606-607; MANUALE USA, art. 11.4).

Le rappresaglie nei confronti dei feriti, malati e naufraghi sono proibite in ogni circostanza (GINEVRA I, art. 46; GINEVRA II, art. 18; PROTOCOLLO I, art. 11; MANUALE GERMANIA, art. 604).

Dopo ogni combattimento le Parti in conflitto prenderanno senza indugio tutti i provvedimenti possibili per ricercare e raccogliere i naufraghi, i feriti ed i malati, per proteggerli da spoliamenti e dai maltrattamenti e per assicurar loro le cure necessarie, nonché per ricercare i morti ed impedire che siano spogliati (GINEVRA II, art. 18; PROTOCOLLO I, art. 33 § 4; MANUALE GERMANIA, art. 604; MANUALE USA, art. 11.4; cfr. SMM13, art. 83). Non appena possibile, si dovrà altresì prender nota di tutti gli elementi atti ad identificare i feriti, malati, naufraghi e morti raccolti (GINEVRA II, art. 20; SMM13, art. 84).

**Art. 57 - NAVI OSPEDALE**

Le navi ospedale godono di protezione speciale, e non possono essere attaccate, catturate o affondate. Detta protezione si applica:

- alle navi ospedale militari del nemico, vale a dire alle navi costruite o armate specialmente e soltanto col fine di soccorrere feriti, malati o naufraghi, di curarli e di trasportarli (GINEVRA II, art. 22; PROTOCOLLO I, art. 22);
- alle navi utilizzate a tal fine da società nazionali della Croce o della Mezzaluna Rossa, da società di soccorso ufficialmente riconosciute o da privati e poste sotto la direzione di una delle parti in conflitto (GINEVRA II, artt. 24-25);
- alle navi ospedale messe a disposizione di una delle parti in conflitto per fini umanitari da uno Stato neutrale o da una organizzazione internazionale imparziale di carattere umanitario (PROTOCOLLO I, art. 22).

In particolare, il diritto alla protezione delle navi ospedale esiste a condizione che esse presentino i segni distintivi richiesti e che il loro nome e relative caratteristiche (stazza lorda, lunghezza, numero degli alberi o fumaioli) siano stati notificati alle Parti in conflitto almeno dieci giorni prima del loro impiego. Qualora la nave da guerra incontri una nave con i segni distintivi di nave ospedale il cui nome non risulti negli elenchi comunicati, sarà accertata, mediante visita, la vera natura della nave e, ove nulla emerga che possa dar luogo a cattura, sarà dirottata in un porto nazionale o alleato. Contemporaneamente, saranno chieste istruzioni alle superiori autorità (SMM13, art. 87).

Le navi ospedale dovranno dar soccorso ed assistenza ai feriti, malati e naufraghi senza distinzione di nazionalità. Esse non dovranno in alcun modo intralciare i movimenti dei combattenti. Durante e dopo il combattimento opereranno a loro rischio e pericolo (GINEVRA II, art. 30).

Le navi ospedale non possono essere utilizzate a scopi militari né possono compiere atti di favoreggiamento nell'interesse nemico, in caso contrario esse possono perdere la protezione ad esse riconosciuta. Fra l'altro, le navi ospedale non possono segnalare l'avvistamento di forze navali od aeree, di mine vaganti, di campi minati, non possono comunicare in cifra né farsi scortare da navi o da aeromobili nemici (GINEVRA II, art. 34; SMM13, art. 87). In ogni caso, la protezione cui le navi ospedale hanno diritto cessa soltanto dopo che le navi siano state debitamente avvertite, indicando un ragionevole termine di tempo, e dopo che tale preavviso sia rimasto inascoltato.

Le navi ospedale non saranno comunque private della protezione loro dovuta:

- se il loro personale è armato o se fa uso delle armi per mantenere l'ordine;
- se vi sono a bordo apparecchi destinati esclusivamente ad assicurare la navigazione o le trasmissioni;
- se a bordo si trovano armi portatili o munizioni ritirate ai feriti, ai malati ed ai naufraghi e non ancora consegnate al servizio competente;

- se l'attività umanitaria delle navi e del loro personale è estesa a feriti, malati o naufraghi civili;
- se trasportano materiale e/o personale esclusivamente destinati a funzioni sanitarie, in più di quello loro strettamente necessario (SMM13, art. 87; cfr. GINEVRA II, art. 35).

Qualora una nave ospedale si trovasse in un porto caduto nelle mani dell' avversario, essa ha diritto di lasciare il porto.

#### **Art. 58 - DIRITTI DELLE NAVI DA GUERRA NEI CONFRONTI DELLE NAVI OSPEDALE**

Le navi da guerra:

- 1) potranno esercitare diritto di controllo e di visita sulle navi ospedale nemiche o neutrali operanti sotto il controllo del nemico per accertare che esse non siano utilizzate a scopi non permessi;
- 2) potranno rifiutare l'assistenza di queste navi, imporre loro di allontanarsi, di seguire una determinata rotta e anche trattenerle provvisoriamente, se la gravità delle circostanze lo esigesse e finché questa permarrà;
- 3) potranno anche imbarcare sulla nave ospedale un Ufficiale, il cui compito però potrà consistere esclusivamente nell'assicurare la esecuzione degli ordini di cui al precedente comma.

Ove possibile, saranno annotati sul giornale di bordo delle navi ospedale gli ordini che a queste sono stati dati.

=====

La disposizione riprende l'art. 88 delle SMM13, che a sua volta si ispira all'art. 31, GINEVRA II (cfr. altresì MANUALE GERMANIA, artt. 1060- 1061).

#### **Art. 59- CATTURA DI NAVI OSPEDALE**

Sarà catturata la nave ospedale nemica o neutrale posta sotto la direzione del nemico quando essa:

- 1) sia utilizzata a scopi militari o compia comunque atti di favoreggiamento nell'interesse del nemico;
- 2) non ottemperi ad un ordine impartito dalla nave da guerra;
- 3) si rifiuti di soccorrere nostri feriti, malati o naufraghi.

Per quanto riguarda l'eventuale affondamento della nave ospedale catturata, si devono mettere al sicuro le persone imbarcate, le carte ed i documenti di bordo; *non si procederà mai all'affondamento della nave quando vi siano a bordo feriti o malati.*

=====

La disposizione riprende l'art. 90 delle SMM13.

#### **Art. 60 - CONSEGNE ALLE NAVI DA GUERRA DI FERITI, MALATI E NAUFRAGHI**

Le navi da guerra potranno chiedere la consegna di feriti, malati e naufraghi imbarcati su navi ospedale nemiche od operanti sotto il controllo nemico, sempreché si possano assicurare ai predetti feriti e malati l'assistenza e le cure necessarie e sufficienti fino al loro sbarco. Peraltro è opportuno che ci si avvalga di questa facoltà soltanto per ottenere la consegna di determinati degenti nemici, la cattura dei quali abbia particolare interesse e sempreché le condizioni sanitarie degli stessi, a giudizio del medico delle navi ospedale e del medico di bordo della nave da guerra, ne consentano il trasbordo (nel caso di difformi pareri, si seguirà il parere del medico di bordo della nave da guerra). Di detta facoltà le navi da guerra si avvarranno invece quando si tratti di degenti di nazionalità italiana o alleata, sempreché naturalmente le condizioni di questi lo permettano. Qualora il numero dei degenti italiani od alleati fosse rilevante, la nave ospedale sarà dirottata in un porto nazionale o alleato per le operazioni di sbarco, effettuato il quale sarà lasciata libera, dopo che saranno state prese le necessarie misure atte a garantire il segreto e la sicurezza delle operazioni militari.

Analogamente ci si comporterà per i feriti, malati e naufraghi a bordo di una nave mercantile, panfilo o imbarcazione neutrale che li abbia raccolti in mare o li abbia imbarcati in accoglimento alla domanda di nave da guerra nemica. Tale trasporto non costituisce di per sé motivo di cattura della nave, panfilo o imbarcazione neutrale.

=====

La disposizione riprende l'art. 89 delle SMM13.

#### **Art. 61 - IMBARCAZIONI COSTIERE DI SALVATAGGIO**

Le imbarcazioni destinate ad operazioni costiere di salvataggio (ancorché operino per l'assistenza ed il salvataggio di persone non militari) utilizzate da uno Stato o da Società di soccorso ufficialmente riconosciute, saranno rispettate e protette, nella misura in cui lo consentano le necessità delle operazioni.

Il loro rispetto è subordinato, *mutatis mutandis*, alla medesime condizioni stabilite per le navi ospedale. Nei rapporti con altri Stati parti al I Protocollo addizionale del 1977, peraltro, le imbarcazioni costiere di salvataggio saranno protette anche se non sia stata fatta la notifica preventiva al loro impiego.

=====

La presente disposizione riprende l'art. 90 quater delle SMM13. Essa tiene tuttavia altresì conto dell'art. 22 del I Protocollo Addizionale del 1977, il quale stabilisce che le imbarcazioni costiere di salvataggio saranno protette anche se non sia stata fatta la notifica preventiva al loro impiego. In ogni caso, viene raccomandato alle Parti di comunicarsi reciprocamente qualsiasi dato che faciliti la identificazione ed il riconoscimento di dette imbarcazioni.

#### **Art. 62 - NAVI ADIBITE A TRASPORTI SANITARI**

Saranno rispettate le navi nemiche adibite a trasporti sanitari, vale a dire le navi che effettuano il trasporto di materiale esclusivamente destinato alle cure dei feriti e dei malati ed alla prevenzione di malattie e/o il trasporto di feriti e malati civili, infermi e puerpere.

Il rispetto di tali navi è però subordinato all'osservanza da parte delle stesse delle seguenti prescrizioni:

1) il loro nome, le loro caratteristiche, i dati relativi al loro viaggio (rotta, porti di partenza e di arrivo, velocità e previsti orari di transito nelle acque di interesse operativo) dovranno essere stati segnalati ai Comandi Navali da parte delle Autorità che hanno il "controllo operativo";

2) quando siano adibite al trasporto di feriti e malati civili, infermi e puerpere, dovranno alzare la bandiera della Croce o Mezzaluna Rossa durante il tempo in cui effettuano il trasporto;

3) non dovranno essere scortate da navi o aeromobili nemici;

4) non dovranno essere utilizzate a scopi militari o comunque compiere atti di favoreggiamento nell'interesse del nemico, segnalare l'avvistamento di forze navali o aeree, di mine vaganti, di campi minati;

5) non dovranno comunicare in cifra;

6) dovranno ottemperare agli ordini impartiti da Nave Militare.

Dette navi potranno essere fermate; potranno essere catturate solo quando non si attengano alle norme sopra elencate. In nessun caso si potrà catturare il materiale sanitario trasportato.

=====

La disposizione riprende l'art. 90 bis, SMM13.

#### **Art. 63 - AEROMOBILI SANITARI**

Gli aeromobili sanitari sono aerei od elicotteri militari o civili che vengono utilizzati esclusivamente per lo sgombero dei feriti, malati e naufraghi nonché per il trasporto del personale e del materiale sanitario e che si trovano sotto il controllo di una parte al conflitto.

Gli aeromobili sanitari non possono essere attaccati durante i voli che eseguano a quote, a ore e su rotte specificamente convenute tra tutte le parti in conflitto interessate.

Essi godono di tale protezione a condizione che

- portino i necessari segni distintivi;

- non siano armati;

- non siano scortati da aeromobili nemici;

- non siano utilizzati a scopi militari o comunque non compiano atti di favoreggiamento nell'interesse del nemico (ad es. segnalare l'avvistamento di forze navali od aeree, di campi minati etc.);

- non comunichino in cifra;

- obbediscano a qualunque intimazione di atterrare ed ammarare.

L'ordine di ammaraggio (nel caso di irdevolanti) o di atterraggio sul più vicino aeroporto nazionale o alleato dovrà essere dato solo in caso di fondato sospetto di favoreggiamento del nemico. Nel caso di atterraggio o ammaraggio così imposto, l'aeromobile con i suoi occupanti potrà riprendere il volo dopo eventuale controllo.

Nei rapporti con altri Stati parti al I Protocollo addizionale del 1977, gli aeromobili sanitari godono della seguente protezione addizionale:

- detti aeromobili saranno rispettati anche in difetto di un'accordo con la parte avversaria e di notificazione ai sensi del precedente § 2 qualora essi operino in zone marittime che non risultino dominate in fatto dalle forze italiane o alleate;

- qualora invece detti aeromobili sanitari operino in zone marittime controllate in fatto dalle forze italiane o alleate essi godranno di protezione soltanto a condizione di avere preventivamente ottenuto, per lo svolgimento dei voli, l'accordo delle competenti autorità italiane o alleate; in caso contrario essi saranno esposti all'attacco anche se, prima di procedervi, si dovrebbe fare ogni ragionevole sforzo per adottare altre misure per salvaguardare i propri interessi, come ordinare all'aeromobile di ammarare o di atterrare..

=====

La presente disposizione riprende in larga parte l'art. 90 ter delle SMM13, a sua volta ispirato alla disciplina di cui agli artt. 39-40 della Seconda Convenzione di Ginevra del 1949. Nella compilazione della disposizione si è comunque tenuto conto della nuova disciplina introdotta dall'art. 25 del Primo Protocollo Addizionale del 1977, il quale ha stabilito una protezione supplementare per gli aeromobili sanitari operanti nelle zone marittime che non siano sottoposte in fatto al controllo del

nemico. All'interno di tali zone, in particolare, essi hanno diritto ad essere protetti anche in difetto di accordo tra le parti interessate ed in mancanza di notifica del relativo volo. E' peraltro dubbio che tale disciplina sia già corrispondente al diritto consuetudinario, e dunque valga anche nei rapporti con Stati non parti al I Protocollo addizionale (cf. MANUALE USA, 8-13). Ovviamente, anche Stati non parti a tale accordo potranno convenire l'applicazione *inter se* delle procedure ivi codificate in materia di protezione dei mezzi in questione. E' da notare che il MANUALE GERMANIA adotta una tesi estensiva quanto alla protezione da attribuire agli aeromobili sanitari, affermando che essi non devono essere attaccati, e ciò indipendentemente dalla zona in cui operano e dall'esistenza di un accordo in tal senso tra le parti interessate.

Evidentemente, lo sgombero dei feriti, malati e naufraghi può essere operato altresì da aerei o elicotteri da combattimento: questi però non godono di alcuna protezione e sono soggetti ad attacco (MANUALE SANREMO, art. 179).

#### **Art. 64 - ALTRI MEZZI PROTETTI**

Saranno parimenti esenti da attacco, cattura o confisca, benché nemiche, e sempreché si attengano agli ordini dell'Autorità marittima:

- le navi cartello, vale a dire le navi utilizzate esclusivamente per il trasporto di parlamentari o per lo scambio di prigionieri di guerra, e le navi munite di salvacondotto;
- le navi esclusivamente incaricate di missioni religiose, scientifiche o umanitarie, purché la loro destinazione a questi fini sia stata notificata ai Comandi navali (le navi destinate alla raccolta di dati scientifici di possibile rilevanza militare non godono di detta protezione);
- il naviglio addetto esclusivamente alla pesca costiera o al servizio di piccola navigazione locale, e gli attrezzi ed il carico relativi;
- le navi adibite a trasporto sotto protezione speciale di beni culturali (AJA 1954, art. 14).

Rimane impregiudicato il diritto di procedere alla visita di dette navi.

L'esenzione dalla cattura e confisca cessa qualora dette navi partecipino comunque ad operazioni belliche, o commettano atti ad esse espressamente vietati o compresi fra quelli che rendono passibili di cattura o confisca le navi neutrali.

=====

Questa disposizione riprende, con alcune modifiche o integrazioni di carattere illustrativo, gli artt. 145 della L. GUERRA e 27 delle SMM13.

Per quanto concerne le navi adibite al trasporto di beni culturali, l'art. 19 *quinquies* delle SMM13 precisa, in conformità alla Convenzione dell'Aja del 1954, che il rispetto di tali navi è subordinato alle seguenti prescrizioni:

- 1) il loro nome, caratteristiche, dati relativi al viaggio ed eventuali particolarità della segnalazione distintiva dovranno essere state segnalate ai Comandi navali;
- 2) dovranno recare un apposito segno distintivo (tre scudi in formazione triangolare) e rispettare le prescrizioni previste, *mutatis mutandis*, in relazione alle navi adibite ai trasporti sanitari;
- 3) a bordo di dette navi dovranno trovarsi uno o più ispettori designati dagli organi competenti dell'UNESCO.

#### **Art. 65- SEGNI DISTINTIVI**

Le navi ospedale, le imbarcazioni costiere di salvataggio e le navi adibite a trasporti sanitari recano quale segno distintivo la croce rossa su fondo bianco, ovvero la mezzaluna rossa su fondo bianco. Il segno distintivo dovrà avere le dimensioni richieste dalle circostanze (PROTOCOLLO I, Allegato I, art. 3).

Le navi ospedale (e le relative imbarcazioni di salvataggio) nonché le imbarcazioni costiere di salvataggio devono presentare i seguenti segni distintivi:

- tutta la superficie esterna deve essere bianca;
- una o più croci o mezzelune di colore rosso scuro, le più grandi che sia possibile, saranno dipinte da ogni lato dello scafo come pure sulle superfici orizzontali, in modo da assicurare la migliore visibilità dall'aria e dal mare;
- una bandiera bianca con la croce o mezzaluna rossa dovrà sventolare sull'albero maestro, il più in alto possibile.

Nella misura del possibile, detti segni distintivi dovranno essere resi sufficientemente visibili anche nell'oscurità. Il segno distintivo potrà anche essere fatto di materiale che lo renda riconoscibile mediante mezzi tecnici di rilevamento.

Inoltre, tutte le navi ospedale e imbarcazioni costiere di salvataggio dovranno issare la loro bandiera nazionale. Se di nazionalità neutrale, dette navi dovranno altresì issare la bandiera della parte al conflitto sotto cui la direzione si sono poste (SMM13, art. 86 bis; MANUALE GERMANIA, art. 1056).

Le navi temporaneamente adibite a trasporti sanitari dovranno quanto meno alzare la bandiera della Croce rossa durante il tempo in cui effettueranno il trasporto (SMM13, art. 90 bis).

Gli aeromobili sanitari dovranno portare ben visibile l'emblema della Croce o Mezzaluna Rossa su fondo bianco, a lato dei colori nazionali, sulle loro superfici inferiori, superiori o laterali; eventuali altri mezzi di segnalazione e di riconoscimento verranno comunicati ai Comandi navali (SMM13, art. 90ter).

Altri sistemi di identificazione delle navi ospedale, navi adibite a trasporti sanitari o aeromobili sanitari (ad es. segnali luminosi, radio o elettronici generalmente riconosciuti) sono altresì possibili (PROTOCOLLO I, Allegato I, art. 3). Questi però non dovrebbero sostituirsi a quelli sopra descritti, ma eventualmente aggiungersi ad essi (MANUALE USA, S.11.11; MANUALE SANREMO, artt. 172, 173).

Segno distintivo dei beni culturali protetti è uno scudo appuntito in basso, inquartato in croce di S. Andrea di blu e bianco (uno scudo, formato da un quadrato blu, uno dei cui angoli è iscritto nella punta dello stemma, e da un triangolo blu al disopra del quadrato, entrambi delimitanti dei triangoli bianchi ai due lati, AJA 1954, art. 16). Le navi adibite al trasporto di beni culturali sotto protezione speciale devono recare tale segno distintivo ripetuto tre volte in formazione triangolare (uno scudo in basso).

=====

Altro segno distintivo tradizionalmente riconosciuto è un leone rosso ed un sole su sfondo bianco, precedentemente utilizzato dall'Iran. A partire dal 1980, peraltro, l'uso di tale segno distintivo è stato abbandonato.

Lo Stato di Israele, nel ratificare la prima, la seconda, e la quarta Convenzione di Ginevra del 1949 si è riservato il diritto di utilizzare, quale segno distintivo, la Stella di David.

L'allegato I al PROTOCOLLO I riconosce l'uso di alcuni metodi di segnalazione facoltativi (luce, radio, ed elettronici). Così, ad esempio, gli aerei sanitari fanno sovente uso, quale segno di identificazione, di una luce blu intermittente. Questa può altresì essere utilizzata dalle navi ospedale e dalle imbarcazioni di soccorso. Per quanto riguarda i segnali radio, i trasporti medici vengono identificati sul radiotelefono mediante la ripetizione per tre volte delle parole PAN PAN seguite dalla parola MEDICAL, e sul radiotelegrafo da tre ripetizioni del gruppo XXX seguite dal gruppo YYY. A norma dell'art. 8 dell'Allegato I al PROTOCOLLO I, infine, le parti in conflitto potranno, mediante accordi speciali, convenire fra loro l'adozione di un sistema elettronico per l'identificazione dei trasporti sanitari.

#### **Art. 66 - ZONE NEUTRALIZZATE**

Saranno rispettate le zone neutralizzate istituite mediante accordo tra lo Stato italiano e le altre parti belligeranti. Dette zone possono essere istituite nelle regioni dove si svolgono o si sono svolti i combattimenti, o in prossimità di tali regioni, al fine di porre al riparo dai pericoli della guerra, senza distinzione alcuna: i feriti e i malati, combattenti o non combattenti; le persone civili che non partecipano alle ostilità (GINEVRA IV, art. 15).

Le dimensioni, le coordinate, le finalità e la durata della zona saranno specificate nell'accordo relativo alla sua istituzione.

## CAPITOLO VIII

### RISPETTO DEL DIRITTO UMANITARIO E REPRESSIONE DELLE SUE VIOLAZIONI

#### **Art. 67 - POTENZE PROTETTRICI**

All'inizio delle ostilità i belligeranti hanno l'obbligo di designare le potenze protettrici. Esse svolgono funzioni di collegamento tra le parti in conflitto per ogni questione relativa all'applicazione delle Convenzioni di Ginevra e del I Protocollo, nonché attività di soccorso e controllo continuo dell'esecuzione e del rispetto delle Convenzioni e del Protocollo da parte dei belligeranti. Possono essere designati come potenze protettrici Stati neutrali o comunque non partecipanti ad un conflitto armato. Il procedimento di designazione è triangolare: il belligerante designa uno Stato neutrale o non partecipante al conflitto armato che sia disposto ad assolvere la funzione di potenza protettrice. La parte avversa, qualora accetti tale designazione, indicherà a sua volta uno Stato neutrale o non partecipante al conflitto armato che assolva i compiti di potenza protettrice nei confronti dell'altro belligerante. Il CICR può assistere i belligeranti nella designazione delle potenze protettrici.

Quando non sia possibile designare una potenza protettrice o quando il meccanismo delle potenze protettrici cessa di funzionare, il belligerante ha l'obbligo di nominare un sostituto, che può essere tanto uno Stato neutrale quanto un'organizzazione che offra tutte le garanzie d'imparzialità.

Qualora non possa essere neppure designato un sostituto, il belligerante dovrà richiedere (o accettare l'offerta) i servizi di un'organizzazione umanitaria, quale il CICR o altra organizzazione umanitaria che offra garanzie d'imparzialità (MANUALE GERMANIA, 231, 592, 704, 1215-1217; MANUALE USA, 6.2.1; GINEVRA II, art. 8, 9; PROTOCOLLO I, artt. 2, c), d) e 5).

=====

È interesse del belligerante designare una potenza protettrice, poiché questa curerà i suoi interessi. Il meccanismo delle potenze protettrici ha trovato però scarsa applicazione. Mentre la potenza protettrice è designata dallo Stato i cui interessi devono essere tutelati, il sostituto è designato dalla potenza avversaria. La designazione di un sostituto diventa una necessità quando il belligerante, i cui interessi devono essere tutelati, cessa di esistere o rifiuta di designare una potenza protettrice.

Questa disposizione non compare nello SMM13.

#### **Art. 68 - COMMISSIONE INTERNAZIONALE PER L'ACCERTAMENTO DEI FATTI**

L'art. 90 del I Protocollo Addizionale ha disposto l'istituzione di una Commissione internazionale per l'accertamento dei fatti competente ad indagare sulle infrazioni gravi ai sensi delle Convenzioni di Ginevra del 1949 e del I Protocollo Addizionale. La Commissione ha inoltre il compito di prestare i suoi buoni uffici allo scopo di facilitare il ritorno all'osservanza delle Convenzioni di Ginevra e del Protocollo. Essa si compone di 15 membri, che siedono a titolo individuale, ed è stata istituita il 25 giugno 1991. Poiché l'art. 90 è una clausola opzionale, solo gli Stati che abbiano espressamente accettato la competenza della Commissione sono vincolati. L'Italia è da annoverare tra questi Stati.

=====

Questa disposizione non compare nello SMM 13

#### **Art. 69 - REPRESSIONE DELLE INFRAZIONI GRAVI**

Il belligerante ha l'obbligo di impedire che siano commesse violazioni del diritto internazionale umanitario da parte dei suoi organi. Qualora venga commesso un crimine internazionale, cioè la lesione di un bene particolarmente protetto, il belligerante ha l'obbligo di punire colui che l'abbia commesso.

La II Convenzione di Ginevra considera come infrazioni gravi gli atti commessi contro le persone protette: malati, prigionieri, naufraghi, civili dei territori occupati. Il I Protocollo considera infrazioni gravi oltre alle precedenti anche quelle commesse nel campo di battaglia, come l'attacco a località indifese, l'uccisione del nemico fuori combattimento o l'uso perfido di contrassegni della Croce Rossa.

Sono da considerare come crimini di guerra peculiari o comuni alla guerra marittima le seguenti violazioni del diritto bellico:

- il bombardamento navale che violi le disposizioni dell'art.85, par. 3 del I Protocollo. Si tratta dei seguenti atti, purché commessi intenzionalmente in violazione delle disposizioni pertinenti del I Protocollo e sempreché comportino la morte o lesioni gravi all'integrità fisica o alla salute:

- a) il bombardamento della popolazione civile o delle persone civili;



b) il bombardamento indiscriminato che colpisca la popolazione civile o beni di carattere civile, sapendo che il bombardamento causera' morti o feriti fra le persone civili o danni ai beni di carattere civile che risultino eccessivi rispetto al vantaggio militare concreto previsto;

c) il bombardamento di opere o installazioni che racchiudano forze pericolose sapendo che esso causera' morti e feriti fra le persone civili o danni ai beni di carattere civile che risultino eccessivi rispetto al vantaggio militare concreto previsto;

d) il bombardamento di localita' non difese e zone smilitarizzate;

e) l'uso perfido del segno distintivo della Croce rossa, della mezzaluna rossa o del leone e sole rossi, o altri segni protettori riconosciuti dalle Convenzioni di Ginevra o dal I Protocollo.

- l'attacco contro una nave nemica che abbia chiaramente manifestato l'intenzione di arrendersi;

- l'attacco ingiustificato contro una nave mercantile;

- l'attacco contro una nave ospedale o contro un mezzo di trasporto sanitario;

- l'uso di bandiera diversa da quella nazionale durante l'attacco.

- l'uccisione o il maltrattamento di prigionieri di guerra, feriti, malati e naufraghi.

Secondo l'art. 86 del I Protocollo, e' responsabile non solo l'autore materiale del crimine internazionale, ma anche il superiore il quale non abbia preso tutte le misure necessarie per impedire che il subordinato commetta un crimine internazionale (crimine per omissione). I Comandanti hanno un preciso dovere di impedire che i membri delle FFAA posti sotto il loro comando commettano un crimine e che in caso di sua commissione questo sia represso e denunciato alle autorita' competenti (art. 87, I Protocollo).

Secondo l'art. 8 dello statuto del Tribunale di Norimberga, l'ordine superiore non costituisce un'esimente ma solo una circostanza attenuante. Pertanto il subordinato che commetta un crimine su ordine del superiore e' nondimeno responsabile. (CPMG, Capo III, IV, V, sezione II; art. 230; MANUALE GERMANIA, artt. 1207-1213; MANUALE USA, artt. 6.1.4; 6.2.5; GINEVRA II, art. 51; PROTOCOLLO I, artt. 85-87).

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13. L'art. 94 septies (applicazione della legge penale) e' in realta' troppo succinto. Secondo l'ultimo comma dell'art. 40 del CPMP, del reato commesso per ordine del superiore risponde anche il subordinato quando l'esecuzione dell'ordine costituisce manifestamente reato. Si veda anche l'art. 25 comma 2 REGOLAMENTO il cui ultimo inciso recita: "Secondo quanto disposto dalle norme di principio, il militare al quale viene impartito un ordine...la cui esecuzione costituisce ...manifestamente reato ha il dovere di non eseguire l'ordine ed informare al piu' presto i superiori".

#### **Art. 70 - RAPPRESAGLIA**

L'osservanza di obblighi derivanti dal diritto internazionale puo' essere sospesa, a titolo di rappresaglia, nei confronti del belligerante nemico che si renda responsabile di una violazione particolarmente grave del diritto internazionale bellico.

La rappresaglia ha il fine di indurre il belligerante nemico ad osservare gli obblighi derivanti dal diritto internazionale, e puo' effettuarsi, sia con atti analoghi a quelli compiuti, sia con atti di natura diversa.

Non puo' essere sospesa a titolo di rappresaglia, l'osservanza di disposizioni internazionali che escludono espressamente la rappresaglia. Tra tali disposizioni sono da annoverare, per quanto riguarda in tutto o in parte il campo marittimo, quelle relative ai feriti, malati, naufraghi, personale medico o religioso, navi ospedale, trasporti sanitari, inclusi gli aeromobili, e materiale sanitario protetti dalla II Convenzione di Ginevra o dal I Protocollo Addizionale, prigionieri di guerra, persone civili e popolazione civile, beni indispensabili alla sopravvivenza della popolazione civile, l'ambiente naturale, le opere e le installazioni contenenti forze pericolose, i beni culturali

Sono vietati atti di rappresaglia eccessivi rispetto alla violazione commessa dall'avversario.

Poiché la rappresaglia puo' comportare conseguenze particolarmente gravi sotto il profilo politico e militare, la sua comminazione deve essere decisa al massimo livello governativo, essere cioe' deliberata dal Consiglio dei Ministri, dopo che l'avversario sia stato adeguatamente messo in guardia circa le conseguenze derivanti dal ripetersi di violazioni del diritto internazionale bellico. E' da escludere che la rappresaglia possa essere autonomamente ordinata dai comandanti militari.

=====

La disposizione riformula l'art. 2 dello SMM 13 e gli artt. 8 e 10 della Legge di Guerra, adeguandoli al diritto umanitario oggi in vigore, che ha posto limiti particolarmente incisivi al diritto di rappresaglia: GINEVRA II, Art. 47; GINEVRA III, Art. 13, par. 3; AJA 1954, Art. 4, par. 4; PROTOCOLLO I, Artt. 20, 51, par. 6; 52, par. 1; 53; 55, par. 2; 56, par. 4 ( si veda inoltre: GINEVRA I, Art. 46; GINEVRA IV, Art. 33, par. 3). Nella sua formulazione si e' tenuto conto del MANUALE USA ( Artt. 6.2.3 - 6.2.3.3.) e in particolare di quello della GERMANIA (Artt. 476-479, 1206), che sembra costituire un'adeguata trasposizione dei principi di diritto internazionale umanitario attualmente in vigore. Non e' invece sembrato opportuno formulare una disposizione sulla "ritorsione" che compare nell'art. 9 della Legge di Guerra. Tra l'altro lo SMM 13 disciplina in una stessa disposizione la rappresaglia e la ritorsione che, e' bene ricordare, sono atti giuridici distinti.

**CAPITOLO IX  
LA NEUTRALITA'**

*SEZIONE 1. PRINCIPI GENERALI.*

**Art. 71 - NOZIONE DI NEUTRALITA'**

Neutrale e' lo Stato che non prende parte al conflitto armato. La neutralita' e' una condotta volontaria, tranne che uno Stato sia obbligato a comportarsi da neutrale in virtu' di un trattato internazionale, che viene di regola stipulato in tempo di pace (c.d. neutralita' permanente). Il neutrale e' obbligato a conformarsi a tre doveri fondamentali: astensione, prevenzione ed imparzialita'.

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13

**Art. 72 - NEUTRALITA' E CARTA DELLE NAZIONI UNITE**

Il diritto della neutralita' ha subito l'influenza della Carta delle Nazioni Unite. Se il Consiglio di Sicurezza stabilisce chi e' l'aggressore, gli Stati che non partecipano al conflitto armato non sono piu' vincolati ai doveri di imparzialita', prevenzione ed astensione nei confronti della vittima dell'aggressione. Se, al contrario, come accade sovente le Nazioni Unite non determinano chi sia l'aggressore e chi l'agredito, le regole classiche del diritto di neutralita' continuano a trovare applicazione (MANUALE SANREMO, artt. 7,8).

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13

**Art. 73 - NEUTRALITA' E NON BELLIGERANZA**

Mentre secondo il diritto di neutralita' lo Stato che non prenda parte al conflitto armato e' tenuto ad osservare i doveri fondamentali di astensione, prevenzione e imparzialita', nella non belligeranza uno Stato potrebbe aiutare una delle parti in conflitto, senza pero' intervenire direttamente, e ciononostante non essere considerato belligerante. Il non belligerante godrebbe di tutti i diritti del neutrale, ma avrebbe minori doveri. La non belligeranza o neutralita' qualificata e' piuttosto una costruzione dottrinale che una nozione fondata sulla prassi internazionale. Tanto il Manuale della Germania quanto quello degli Stati Uniti non ne fanno menzione alcuna. Deroghe al diritto di neutralita' possono essere stabilite dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Il Consiglio di Sicurezza puo' in particolare stabilire che, in caso di aggressione, agli Stati non partecipanti al conflitto armato sia inibito ogni aiuto all'aggressore e nello stesso tempo possano assistere la vittima dell'aggressione.

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13

**Art. 74 - INIZIO, TERMINE E MODALITA' DI APPLICAZIONE DEL DIRITTO DI NEUTRALITA'**

L'inizio e il termine di applicazione del diritto di neutralita' sono stabiliti con Decreto dell'Autorita' Competente. All'Autorita' Competente spetta inoltre stabilire le modalita' di applicazione del diritto di neutralita', anche per tener conto delle pertinenti risoluzioni delle Nazioni Unite (R.D. 1938, art. 9).

=====

Questa disposizione non compare nello SMM13.

*SEZIONE 2. TRATTAMENTO DELLE NAVI BELLIGERANTI IN ACQUE ITALIANE*

**Art. 75 - DIVIETO DI ATTI DI OSTILITA' NELLE ACQUE INTERNE E TERRITORIALI DELLO STATO**

Qualora l'Italia sia neutrale nei suoi porti, acque interne e territoriali, compresi il fondo marino e lo spazio aereo sovrastante, non sono tollerati atti di ostilita' da parte dei belligeranti, compresa la visita e la cattura di navi o di aeromobili.

Se una nave e' stata catturata da un belligerante nelle acque territoriali dello Stato e vi si trova ancora, sono usati tutti i mezzi possibili perche' essa sia rilasciata con il personale e con il carico. Il personale messovi a bordo dal catturante e' internato. Se la nave catturata e' gia' uscita dalle acque territoriali dello Stato, il rilascio della nave con il personale e con il carico e' richiesto al Governo del catturante.

Non è consentito ai belligeranti di usare le acque interne, i porti, le rade e le acque territoriali dello Stato come basi di operazioni navali.

=====

AJA XIII, art. 1.

L. NEUTRALITA', artt. 1, 2, 15, 16.

MANUALE GERMANIA, art. 118-1120.

MANUALE USA, 7.3

#### **Art. 76- TRATTAMENTO DELLE NAVI DA GUERRA ALL'INIZIO DELLE OSTILITÀ**

Se, all'inizio delle ostilità, una nave da guerra belligerante si trova in uno dei porti, in una delle rade o all'ancora nelle acque territoriali dello Stato, deve partire entro ventiquattro ore dalla notificazione del relativo ordine da parte dell'autorità portuaria, salvo che un termine diverso sia da questa fissato, ovvero salvo che la nave si trovi nell'impossibilità di partire per cause di cattivo tempo o di avaria. In ogni caso, essa deve partire prima della scadenza del termine o appena sia cessata la causa del ritardo (L. NEUTRALITA', art. 20; AJA XIII, art. 13).

#### **Art. 77 - SOGGIORNO DELLE NAVI DA GUERRA NELLE ACQUE INTERNE E NEI PORTI**

Con apposito provvedimento, l'accesso delle navi dei belligeranti alle acque interne, ai porti ed alle rade italiani può essere vietato, salvo che nei casi di forza maggiore (avaria o cattivo tempo). In difetto di provvedimento speciale, l'accesso delle navi dei belligeranti è disciplinato dalle disposizioni di cui ai paragrafi seguenti. Le condizioni, restrizioni o divieti relative all'accesso devono essere applicate in egual modo a tutti i belligeranti (AJA XIII, art. 9).

Salvo il caso di cattivo tempo o di avaria, non possono essere autorizzate a soggiornare contemporaneamente nelle acque interne, nei porti, nelle rade e nelle acque territoriali dello Stato più di tre navi da guerra di ciascuna parte belligerante per ogni settore del litorale (L. NEUTRALITA', art. 17; AJA XIII, art. 15).

Le navi da guerra dei belligeranti e le navi da esse catturate non possono soggiornare nei porti, nelle rade e nelle acque territoriali dello Stato più di ventiquattro ore, salvo che per causa di cattivo tempo o di avaria. In ogni caso, esse devono partire appena siano cessate le cause del ritardo. Durante il soggiorno le navi non possono alienare a titolo oneroso o gratuito gli oggetti catturati. Spetta alle autorità portuarie vigilare sulla esecuzione delle precedenti disposizioni (L. NEUTRALITA', art. 18; MANUALE GERMANIA, art. 1127).

Se navi da guerra di opposte parti belligeranti si trovano contemporaneamente in un porto o in una rada dello Stato, devono trascorrere almeno ventiquattro ore tra la partenza di navi di un belligerante e la partenza di navi dell'altro. La partenza è disposta secondo l'ordine di arrivo, salvo che per la nave arrivata prima ricorra alcuna delle circostanze in cui è ammesso il prolungamento della durata legale del soggiorno. Una nave da guerra belligerante non può lasciare il porto o la rada dello Stato se non siano trascorse ventiquattro ore dalla partenza di una nave mercantile dell'altra parte belligerante (L. NEUTRALITA', art.21; AJA XIII, art. 16).

Le limitazioni relative al soggiorno nei porti, nelle rade e nelle acque territoriali dello Stato non si applicano alle navi di Stati belligeranti destinate esclusivamente a missioni religiose, umanitarie o scientifiche, tranne che si tratti di navi destinate alla raccolta di dati scientifici di possibile rilevanza militare (L. NEUTRALITA', art. 25).

#### **Art. 78 - NAVI O MERCI CATTURATE**

Con apposito decreto, può essere consentito ai belligeranti, alle condizioni in esso determinate, di condurre e lasciare nei porti e nelle rade dello Stato, in attesa delle decisioni del tribunale delle prede dello Stato catturante, le navi e le merci catturate fuori delle acque territoriali dello Stato.

=====

Viene qui ripreso l'art. 19 della L. NEUTRALITA'. A sua volta, tale norma si basa sull'art. 23 AJA XIII. E' peraltro da notare che secondo il MANUALE USA, l'art. 23 "non corrisponde al diritto internazionale generale e fu specificamente rigettato dagli Stati Uniti al momento della ratifica della Convenzione" (7.3.2.3).

#### **Art. 79 - INOSSERVANZA DELL'ORDINE DI LASCIARE IL PORTO**

La nave da guerra belligerante che non ottempera all'ordine di lasciare il porto, la rada o le acque territoriali, in cui si trovi all'ancora, nel termine stabilito, deve essere posta in condizioni di non poter riprendere il mare per tutta la durata della guerra.

Gli ufficiali e l'equipaggio sono assoggettati a misure restrittive da determinarsi con provvedimento apposito (L. NEUTRALITA', art. 26; AJA XIII, art. 24; MANUALE USA, 7.3.2.1.).

#### **Art. 80 - PASSAGGIO INOFFENSIVO DI NAVI DA GUERRA NELLE ACQUE TERRITORIALI**

La neutralità dello Stato non è compromessa dal semplice passaggio nelle proprie acque territoriali di navi da guerra o prede dei belligeranti (AJA XIII, art. 10; MANUALE GERMANIA, art. 1126; MANUALE USA, 7.3.4.1). Salvo quanto disposto relativamente agli stretti internazionali, il passaggio nelle acque territoriali può comunque essere vietato, con provvedimento apposito, purché ciò sia fatto senza discriminazione alcuna tra i belligeranti (L. NEUTRALITA', art. 13; MANUALE USA, 7.3.4.1).

Ove il passaggio non sia stato interdetto, le navi da guerra dei belligeranti possono attraversare le acque territoriali in modo rapido e continuo e a condizione che il passaggio possa ritenersi inoffensivo, tale cioè da non recare pregiudizio alla pace, al buon ordine o alla sicurezza dello Stato. I sommergibili devono, in ogni caso, navigare in emersione (L. NEUTRALITA', art. 13). Non è consentito il sorvolo delle acque territoriali da parte di aeromobili militari dei belligeranti. Gli aeromobili a bordo delle navi in passaggio non possono svolgere alcuna attività di volo.

E' vietato alle navi da guerra dei belligeranti di utilizzare le acque territoriali come base di operazioni o come rifugio (MANUALE USA, 7.3.4.1).

#### **Art. 81 - STRETTI INTERNAZIONALI SOTTO SOVRANITA' ITALIANA**

La neutralità dello Stato non è compromessa dal semplice passaggio nelle acque territoriali degli stretti internazionali sotto sovranità italiana di navi da guerra o prede dei belligeranti.

Nelle acque territoriali degli stretti soggetti al diritto di passaggio in transito, le navi da guerra e mercantili e gli aeromobili militari e civili dei belligeranti continuano anche in tempo di guerra a godere di tale diritto. Esso implica la facoltà di attraversare lo stretto in modo rapido e continuo, secondo il normale modo di operazione della nave, nonché per gli aeromobili il diritto di sorvolo. I sommergibili possono navigare in immersione (MANUALE GERMANIA, art. 1126). In ogni caso, le navi e gli aeromobili in passaggio devono astenersi da qualsiasi atto di ostilità nello stretto, da ogni minaccia o uso della forza nei confronti dello Stato e da qualsiasi altra attività che non sia in diretto rapporto con il passaggio (UNCLOS 1982, art. 39; MANUALE USA, 7.3.5.).

Il diritto di passaggio in transito non può essere impedito o sospeso (UNCLOS 1982, art. 44). Qualora richiesto dalle circostanze può tuttavia adottarsi, con apposito provvedimento, una regolamentazione del passaggio diretta a tutelare le esigenze di sicurezza dello Stato.

Negli stretti assoggettati al diritto di passaggio inoffensivo non sospensibile, le navi da guerra e mercantili dei belligeranti continuano anche in tempo di guerra a godere di tale diritto. Esso peraltro non implica il diritto di sorvolo ed i sommergibili devono attraversare lo stretto navigando in emersione.

Il diritto di passaggio inoffensivo negli stretti non può essere impedito né sospeso. Qualora richiesto dalle circostanze può tuttavia adottarsi, con apposito provvedimento, una regolamentazione del passaggio diretta a tutelare le esigenze di sicurezza dello Stato.

=====

Nonostante l'Italia sia Stato rivierasco di diversi stretti internazionali, la L. NEUTRALITA' non contiene alcuna disposizione specifica riguardo agli stretti sotto sovranità italiana (del resto, la navigazione attraverso tali vie d'acqua non è, su di un piano generale, regolata dal diritto italiano neanche con riferimento al tempo di pace).

La disposizione qui riportata mira a riformulare la disciplina internazionale consuetudinaria, anche alla luce dei risultati della UNCLOS 1982. Essa si ispira a criteri analoghi a quelli adottati nei manuali di altri Stati, come quello USA e quello della Germania. Così, è da ritenere ormai consolidata la distinzione tra gli stretti assoggettati al regime del passaggio in transito e quelli sottoposti al diritto di passaggio inoffensivo non sospensibile. Per quanto concerne gli stretti sotto sovranità italiana, il primo regime si applica in particolare alle Bocche di Bonifacio, mentre il secondo risulta applicabile allo Stretto di Messina. Riguardo a quest'ultimo, è peraltro da rilevare che nel 1914, durante la neutralità italiana nel primo conflitto mondiale, l'Italia decise di chiudere lo Stretto di Messina alle navi dei belligeranti.

#### **Art. 82 - PIATTAFORMA CONTINENTALE**

In caso di operazioni belliche nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale italiana o sullo piattaforma medesima i belligeranti dovranno tenere in adeguata considerazione i diritti dello Stato in materia di sfruttamento delle risorse naturali della piattaforma continentale. In particolare dovranno essere evitate quelle attività che possano provocare un'eccessiva interferenza con lo sfruttamento delle risorse naturali del suolo e sottosuolo rispetto alle quali lo Stato detiene competenze esclusive.

I belligeranti dovranno inoltre evitare di danneggiare isole e strutture artificiali istituite sopra la piattaforma continentale italiana.

La neutralità dello Stato non è compromessa dall'eventuale utilizzo della piattaforma continentale italiana da parte dei belligeranti per il collocamento di congegni, strutture o ordigni destinati ad essere utilizzati a fini bellici. Qualora siano rinvenuti siffatti congegni, strutture od ordigni, si potrà procedere alla loro rimozione se essi interferiscano o possano

interferire in modo irragionevole con un sicuro esercizio dei diritti esclusivi di sfruttamento delle risorse naturali della piattaforma continentale.

=====

Com'è ovvio, la L. NEUTRALITA' non contiene alcuna disposizione in merito allo *status* della piattaforma continentale in caso di conflitto in cui l'Italia sia neutrale. Sul punto relativo alla liceità della utilizzazione della piattaforma continentale di neutrali per lo svolgimento di attività belliche, ci sia consensito di rinviare al commento alla precedente disposizione, art. 21.

La norma qui proposta riprende in parte gli artt. 34 e 35 del MANUALE SANREMO. Quest'ultimo, peraltro, prevede un obbligo di notifica allo Stato neutrale nel caso di collocamento di mine sulla relativa piattaforma continentale. Siffatta condizione non pare tuttavia richiesta dal diritto consuetudinario vigente né essa sembra necessaria alla luce dei principi generali in materia di utilizzazione della piattaforma continentale, ricavabili dal diritto del mare (v. in particolare UNCLOS 1982, parte VI).

### SEZIONE 3 . DIVIETO DI ATTIVITA' A FAVORE DEI BELLIGERANTI

#### **Art. 83 - RIPARAZIONI E RIFORMIMENTO DI NAVI DA GUERRA**

Nei porti, nelle rade e nelle acque territoriali dello Stato, le navi da guerra belligeranti possono essere autorizzate dalle autorità marittime a riparare le avarie, nella misura strettamente indispensabile alla sicurezza della navigazione, e a condizione che le riparazioni non accrescano in alcun modo la potenzialità bellica della nave. Le autorità marittime constatano la natura delle riparazioni occorrenti; queste devono essere eseguite quanto più rapidamente possibile (L. NEUTRALITA', art. 22; AJA XIII, ART. 17; MANUALE USA, 7.3.2.3; MANUALE GERMANIA, art. 1128).

Nei porti, nelle rade e nelle acque territoriali dello Stato le navi da guerra belligeranti non possono rinnovare o aumentare gli approvvigionamenti militari o l'armamento, né completare gli equipaggi. Nondimeno, esse possono rifornirsi delle provviste per la sussistenza dell'equipaggio, dei mezzi necessari per la sicurezza della navigazione e del combustibile sufficiente per raggiungere il più vicino porto dello Stato cui appartengono (LEGGE NEUTRALITA', art. 23; AJA XIII, artt. 18-19; MANUALE GERMANIA, artt. 1129-1131; MANUALE USA, 7.3.2.3).

Spetta alle autorità portuarie di vigilare sulla esecuzione delle precedenti disposizioni.

Le navi da guerra belligeranti, che si sono rifornite di combustibile in un porto dello Stato, non possono rinnovare l'approvvigionamento nel medesimo o in altro porto dello Stato se non sono trascorsi almeno tre mesi (LEGGE NEUTRALITA', art. 24; AJA XIII, art. 1131; MANUALE GERMANIA, art. 1131).

=====

La disposizione riprende in larga parte gli artt. 22-24 LEGGE NEUTRALITA'. Si può osservare come queste disposizioni lascino aperto qualche problema di interpretazione. Così quando si ammette la possibilità di riparare le "avarie", nella misura strettamente indispensabile alla sicurezza della navigazione, ci si può chiedere se ciò includa anche i danni provocati alle navi dei belligeranti dal combattimento. Il punto, del resto, è controverso anche sul piano del diritto internazionale, essendo state sostenute contrastanti interpretazioni nella prassi e nella stessa dottrina (cfr. Manuale USA, p. 7.14, nota 47). Potrebbe poi apparire non del tutto chiaro se nei porti neutrali possa procedersi alla riparazione dei sistemi di arma delle navi da guerra belligeranti. Sul punto, pare peraltro preferibile la tesi negativa, accolta ad es. dal MANUALE USA (il MANUALE GERMANIA adotta una tesi più estensiva, limitandosi ad affermare che "il ripristino della capacità di combattimento delle navi non può costituire titolo per prolungare il soggiorno nel porto oltre il limite temporale previsto"; in altri termini, tale operazione sarebbe lecita se condotta entro il limite temporale ordinario per la permanenza in porto).

#### **Art. 84 - TRASFERIMENTO DI ARMI E DI MATERIALI DI ARMAMENTO**

Qualora l'Italia sia neutrale nel conflitto armato, è vietata l'esportazione ed il transito di armi e materiali di armamento verso i Paesi belligeranti, fatto salvo il rispetto degli obblighi derivanti dalla partecipazione dell'Italia alle Nazioni Unite.

=====

L'art. 6 della XIII Convenzione dell'Aja fa divieto ai neutrali di trasferire, a qualunque titolo, direttamente o indirettamente, navi da guerra, munizioni o altro materiale bellico. Secondo il diritto classico della neutralità, una Potenza neutrale non era invece tenuta ad impedire l'esportazione (od il transito) verso i belligeranti di materiale bellico da parte di privati. Secondo la dottrina maggioritaria, peraltro, questa facoltà di tollerare l'esportazione ad opera di privati è da ritenere ormai venuta meno, in considerazione del fatto che oggi il commercio privato delle armi è soggetto in ogni caso a stringenti controlli e limitazioni da parte dello Stato. Nello stesso senso, del resto, si esprime l'art. 1, par. 6 della L. 1990. ai sensi del quale "l'esportazione ed il transito di materiali di armamento sono.. vietati a) verso i Paesi in stato di conflitto armato, in contrasto con i principi dell'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite, fatto salvo il rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia o le diverse deliberazioni del Consiglio dei Ministri, da adottare previo parere delle camere".

Sul punto, si veda inoltre il precedente art. 72.

**CAPITOLO X**  
**OPERAZIONI MARITTIME NELL'AMBITO DI AZIONI PER IL MANTENIMENTO DELLA PACE DECISE DALLE NAZIONI UNITE O SOTTO L'EGIDA DI ORGANIZZAZIONI REGIONALI (O AL DI FUORI DI QUESTE)**

**Art. 85 - PRINCIPI GENERALI**

Per operazioni di mantenimento della pace (peace-keeping) sono tradizionalmente intese le azioni intraprese con il consenso delle parti di un conflitto armato internazionale o interno allo scopo di prevenirne l'aggravarsi.

Le operazioni di peace-keeping sul mare possono costituire l'articolazione navale di un'operazione di peace-keeping che si svolge su un certo territorio oppure avere finalità specifiche relative al mantenimento del buon ordine e della sicurezza in alto mare.

Le operazioni di peace-keeping sul mare che integrano operazioni di mantenimento della pace possono essere volte ai seguenti obiettivi: controllo di polizia delle acque territoriali dello Stato ove si svolge l'operazione, sminamento di acque territoriali, sorveglianza dal mare della tregua in terra e sul mare, mantenimento di zone di esclusione marittima, interposizione tra le marine militari delle parti in conflitto, supporto logistico ai contingenti di mantenimento della pace impegnati sul terreno, compiti connessi all'emergenza umanitaria e al trasporto e alla distribuzione di aiuti.

Le operazioni di peace-keeping sul mare relative al mantenimento del buon ordine e della sicurezza in alto mare possono essere volte, *inter alia*, ai seguenti obiettivi: sminamento di acque internazionali, protezione ed eventuale scorta in convoglio del traffico marittimo in aree di conflitto, azioni contro la pirateria e il traffico di stupefacenti, protezione delle attività di sfruttamento dei fondi marini condotte da organizzazioni internazionali.

Le operazioni di peace-keeping navale sono intraprese dalle Nazioni Unite. Le navi che partecipano alle operazioni conservano la propria bandiera di origine e, eventualmente, aggiungono la bandiera delle Nazioni Unite.

=====

Le disposizioni contenute in questo Capitolo non compaiono nello SMM 10 e SMM 13.

In ambito Nazioni Unite sono da annoverare tra le operazioni di peace-keeping sul mare le articolazioni marittime delle missioni UNTSO (United Nations Truce Supervision Organization) in Palestina, UNSF (United Nations Security Force) in West Irian, UNEF I (United Nations Emergency Force I) in Sinai, ONUCA (United Nations Observer Mission in Central America) in Centro America, UNTAC (United Nations Transitional Authority in Cambodia) in Cambogia.

**Art. 86 -COSTITUZIONE DELLA FORZA**

Le operazioni di peace-keeping sono istituite dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite che ne delega l'organizzazione, il dispiegamento e la conduzione al Segretario generale dell'Organizzazione.

Il Segretario generale può autonomamente valutare la necessità di attribuire alla Forza -per l'assolvimento dei suoi compiti- un'articolazione marittima con unità navali messe a disposizione dagli Stati. Di ciò informa il Consiglio di sicurezza.

Gli Stati sono liberi di decidere se e con quali mezzi partecipare alle operazioni.

Preso atto della disponibilità degli Stati, il Segretario generale procede a costituire la Forza e a nominare, qualora non vi abbia già provveduto il Consiglio di sicurezza, su mandato del Consiglio di sicurezza, un Comandante dell'operazione.

Gli Stati che forniscono unità navali all'operazione nominano un Comandante del contingente nazionale. Il Comandante del contingente nazionale collabora pienamente con il Comandante della Forza.

All'equipaggio di unità navali italiane impegnate in operazioni di mantenimento della pace si applica il codice penale militare di pace.

**Art. 87 -COMANDO DELLA FORZA**

Le unità navali partecipanti all'operazione di peace-keeping sono sottoposte al comando e al controllo operativo delle Nazioni Unite.

Il Comandante della Forza di pace, che risponde al Segretario generale, è responsabile sul campo di tutte le attività militari, terrestri e navali, necessarie per realizzare il mandato affidato alla Forza.

Le unità della flotta dipendono per lo svolgimento dei loro compiti dal Comandante della Forza di pace.

I Comandanti delle unità navali nazionali sono responsabili della esecuzione delle disposizioni impartite dal Comandante della Forza di pace.

Lo Stato di bandiera delle navi che partecipano all'operazione di peace-keeping rimane unico responsabile della ordinaria amministrazione della nave.

**Art. 88 -OPERAZIONI NAVALI**

Le unità navali partecipanti alle operazioni di peace-keeping svolgono i loro compiti nel rispetto delle norme di diritto del mare. Seguono inoltre la prassi di condotta delle forze di peace-keeping. Si attengono pertanto a principi quali: l'imparzialità, la correttezza nei confronti delle parti in conflitto, degli altri contingenti della Forza e degli Stati terzi, l'assistenza e la promozione dei meccanismi di negoziato.

Le navi partecipanti all'operazione ricorrono all'uso della forza esclusivamente a titolo di legittima difesa e secondo i criteri della necessità e della proporzionalità dell'azione bellica.

Solo in presenza di un'esplicita autorizzazione del Consiglio di sicurezza le unità navali potranno ricorrere all'uso della forza in ipotesi diverse da quelle della legittima difesa.

Nell'impiego dell'uso della forza le unità appartenenti alla missione di peace-keeping sono obbligate ad osservare le norme di diritto internazionale umanitario applicabili ai conflitti in mare.

**Art. 89 - MISSIONI DI MANTENIMENTO DELLA PACE SOTTO L'EGIDA DI ORGANIZZAZIONI REGIONALI (O AL DI FUORI DI QUESTE)**

Operazioni di peace-keeping navale possono essere intraprese anche al di fuori delle Nazioni Unite. Queste operazioni possono essere condotte nell'ambito di organizzazioni regionali oppure ad opera di forze multinazionali appositamente istituite. Le navi che partecipano alle operazioni conservano la propria bandiera di origine e, eventualmente, aggiungono la bandiera della organizzazione regionale. Il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite è informato di queste attività.

Fatte salve disposizioni specifiche derivanti dal mandato o dalla particolare natura della forza istituita, per queste operazioni restano valide le norme applicabili alle operazioni condotte in ambito Nazioni Unite.

=====

Tra le missioni di questo tipo vi è l'operazione navale di pattugliamento delle acque dello Stretto di Tiran, condotta nell'ambito della missione MFO (Multinational Force and Observers) in Sinai.



**CAPITOLO XI**  
**MONITORAGGIO E INTERDIZIONE MARITTIMA PER GARANTIRE**  
**L'OSSERVANZA DELLE DECISIONI DELLE NAZIONI UNITE**

**Art. 90 - PRINCIPI GENERALI**

In base all'art. 41 della Carta delle Nazioni Unite il Consiglio di sicurezza può adottare contro gli Stati membri misure sanzionatorie, tra cui l'interruzione totale o parziale delle relazioni economiche e delle comunicazioni ferroviarie, marittime ed aeree.

Il Consiglio di sicurezza può invitare gli Stati e le organizzazioni regionali a prendere le misure necessarie per esercitare in mare un controllo sulle navi provenienti e dirette allo Stato oggetto delle sanzioni al fine di garantirne l'applicazione.

Qualora decidano di partecipare alle operazioni, gli Stati possono prendervi parte singolarmente oppure coordinarsi nell'ambito di organizzazioni regionali. Essi decidono gli strumenti, i metodi e le tecniche per la loro conduzione.

=====

Le disposizioni contenute in questo Capitolo non compaiono nello SMM10 e SMM 13.

Come precedenti si ricordano le seguenti operazioni:

- la missione, a partire dalla primavera 1966, a largo del Mozambico della marina britannica per il rispetto dell'embargo petrolifero nei confronti della Rhodesia del sud, autorizzata dalla ris. 221 (1966);
- l'attività della coalizione anti-irachena al momento della crisi Iraq/Kuwait per il rispetto delle sanzioni economiche contro l'Iraq, autorizzata dalla ris. 665 (1990);
- l'azione delle flotte UEO-NATO a largo delle coste *ex-jugoslave* per il rispetto dell'embargo agli Stati della *ex-Jugoslavia*, autorizzata dalla ris. 787 (1992);
- la missione di una flotta multinazionale a largo di Haiti per il rispetto delle sanzioni nei confronti di questo Paese, autorizzata dalla ris. 875 (1993).

**Art. 91 - MONITORAGGIO**

Le operazioni marittime per garantire l'osservanza delle decisioni delle Nazioni Unite possono consistere in attività di monitoraggio. In questo caso non è necessaria alcuna autorizzazione del Consiglio di sicurezza.

Il monitoraggio consiste in un'attività di sorveglianza da parte di navi da guerra dei traffici marittimi verso lo Stato sottoposto a sanzioni attraverso le tecniche del riconoscimento a vista della bandiera e delle interrogazioni via radio relativamente a nome, nazionalità, porto d'iscrizione, provenienza, destinazione e carico della nave. Nel caso di operazioni di monitoraggio non si può esercitare la visita né altro tipo di intervento sulla nave.

Il sospetto che un'imbarcazione violi l'embargo può essere notificato allo Stato di bandiera della nave ed eventualmente al Consiglio di sicurezza affinché adottino le misure necessarie per reprimere la violazione.

=====

Un esempio di operazioni di monitoraggio è dato dalle operazioni "Sharp Vigilance" e "Maritime Monitor", condotte rispettivamente da UEO e NATO in Adriatico dal luglio al novembre 1992.

**Art. 92 - INTERDIZIONE MARITTIMA**

Le operazioni di interdizione sono misure di controllo e applicazione coattiva delle sanzioni decise dalle Nazioni Unite. L'aspetto coercitivo le differenzia dal monitoraggio. Possono essere intraprese solo su autorizzazione del Consiglio di sicurezza.

Le operazioni di interdizione non comportano il blocco delle coste, ma legittimano l'esercizio da parte di navi da guerra del diritto di visita sui traffici marittimi da e verso lo Stato sottoposto ad embargo.

**Art. 93 - NAVI SOGGETTE AD INTERDIZIONE MARITTIMA**

Sono soggette ad interdizione navale esclusivamente le navi commerciali, indipendentemente dalla loro nazionalità.

Per motivi umanitari, il Consiglio di sicurezza può autorizzare una nave a raggiungere oppure lasciare il territorio sottoposto ad embargo con un carico che sarebbe altrimenti interdetto.

=====

Detta autorizzazione può essere decisa, oltre che dal Consiglio di sicurezza, da un suo organo sussidiario, quale il Comitato delle sanzioni.

**Art. 94 - MODALITA' DELL'ATTIVITA' DI INTERDIZIONE**

Le operazioni di interdizione possono essere condotte esclusivamente in acque internazionali.

Il limite del mare territoriale dello Stato oggetto di sanzioni e degli Stati terzi deve essere rispettato.

Il Consiglio di sicurezza può autorizzare, con esplicita disposizione, lo svolgimento delle operazioni nel mare territoriale dello Stato oggetto di sanzioni.

Gli Stati che partecipano alle operazioni possono concludere accordi con Stati terzi dell'area che permettano lo svolgimento delle operazioni nelle loro acque territoriali.

Le operazioni di interdizione si svolgono secondo la tradizionale pratica relativa alle operazioni di visita. La nave da guerra compie anzitutto un'indagine via radio relativa a bandiera, carico e destinazione dell'imbarcazione.

Qualora voglia accertarsi delle informazioni ricevute, la nave da guerra ordina il fermo dell'imbarcazione e procede alla visita mediante il controllo dei documenti di bordo e dei documenti commerciali, l'ispezione della nave e del carico.

La visita è solitamente eseguita sul posto. Tuttavia se le condizioni di mare e di tempo non lo permettono, la nave può essere condotta in una rada o in un porto nazionale o di altro Stato, previo il suo consenso, ove si procederà alla visita.

Qualora la nave opponga resistenza, possono essere impiegate misure di coercizione.

Il ricorso alla forza deve essere contenuto nei limiti strettamente necessari per indurre al rispetto di quanto intimato e deve, per quanto possibile, essere diretto contro l'imbarcazione e non contro l'equipaggio. Si possono utilizzare le moderne tecniche di intervento, quali l'invio di nuclei d'assalto elitrasportati.

La visita è finalizzata ad accertare se il carico della nave violi l'embargo. Nel valutare le circostanze concrete che si presentano, si dovrà tenere conto e vagliare complessivamente un insieme di fattori quali il tipo di beni sottoposti ad embargo da parte delle Nazioni Unite, la natura del carico, il momento della sua esportazione, il porto di destinazione della nave, la reale destinazione finale del carico, la presenza di una specifica autorizzazione delle Nazioni Unite.

Le imbarcazioni il cui carico non risulti in violazione dell'embargo sono lasciate libere di proseguire nella loro rotta.

=====

Il decreto-legge 15 maggio 1993, n. 144, recante embargo nei confronti degli Stati della ex-Jugoslavia, convertito, con modificazioni, con legge 16 luglio 1993, n. 230, prevede che alle ispezioni nelle rade e nei porti italiani provvedono i reparti operativi del Corpo delle capitanerie di porto o della Guardia di finanza, facendone rapporto al prefetto e alle altre amministrazioni competenti.

#### **Art. 95 - SANZIONI PER LA VIOLAZIONE DELLE MISURE DECISE DALLE NAZIONI UNITE**

La nave da guerra una volta scoperto un carico in contravvenzione con l'embargo si limita a dirottare l'imbarcazione, non permettendole di raggiungere l'originaria destinazione.

Qualora la zona delle operazioni si trovi vicino ad un porto straniero, l'imbarcazione, previo consenso dello Stato territoriale, può esservi condotta ed è affidata alle competenti autorità locali.

Se la zona delle operazioni si trova vicino ad un porto nazionale l'imbarcazione può esservi condotta e qui sottoposta all'autorità giudiziaria italiana.

Qualora il Consiglio di sicurezza decida che lo Stato nel cui porto la nave è stata dirottata possa adottare provvedimenti di confisca relativi al carico e all'imbarcazione, l'ordinamento italiano provvede a disporre specifiche norme che diano attuazione a queste disposizioni.

=====

Il decreto-legge 15 maggio 1993, n. 144, recante embargo nei confronti degli Stati della ex-Jugoslavia, convertito, con modificazioni, con legge 16 luglio 1993, n. 230 ha disciplinato l'ipotesi di navi condotte in porti italiani. In questo caso si attribuisce al prefetto territorialmente competente il potere di confiscare l'imbarcazione se battente bandiera italiana oppure appartenente a cittadini italiani. In caso contrario il prefetto sottopone la nave a sequestro e procede, attraverso il Ministero degli Affari Esteri, ad informare il consolato dello Stato di bandiera della nave per le determinazioni di sua competenza. Nei confronti di questi provvedimenti si può presentare ricorso di fronte al tribunale amministrativo regionale.

### ABBREVIAZIONI

- AJA VI Convenzione relativa al regime delle navi mercantili nemiche all'inizio delle ostilità, L'Aja, 18 ottobre 1907.
- AJA VII Convenzione relativa alla trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra, L'Aja, 18 ottobre 1907.
- AJA VIII Convenzione relativa alla posa di mine sottomarine automatiche di contatto non ancorate, L'Aja, 18 ottobre 1907.
- AJA XI Convenzione relativa a talune restrizioni all'esercizio del diritto di cattura nella guerra marittima, L'Aja, 18 ottobre 1907.
- AJA XIII Convenzione relativa ai diritti e doveri delle potenze neutrali in caso di guerra marittima, L'Aja, 18 ottobre 1907.
- AJA 1954 Convenzione per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato, L'Aja, 14 maggio 1954.
- CICR Comitato Internazionale della Croce Rossa
- CPMG Codice penale militare di guerra
- CPMP Codice penale militare di pace
- ENMOD Convenzione sul divieto di utilizzare tecniche di modifica dell'ambiente naturale per scopi militari o per qualsiasi altro scopo ostile, New York, 1977.
- GINEVRA I Convenzione per il miglioramento delle condizioni dei feriti e malati delle forze armate in campagna, Ginevra, 12 agosto 1949.
- GINEVRA II Convenzione per il miglioramento delle condizioni dei feriti, malati e naufraghi delle forze armate sul mare, Ginevra, 12 agosto 1949.
- GINEVRA IV Convenzione relativa alla protezione delle persone civili in tempo di guerra, Ginevra, 12 agosto 1949.
- L. GUERRA Legge italiana di guerra, approvata con r.d. 8 luglio 1938, n. 1415.
- L. NEUTRALITA' Legge italiana di neutralità, approvata con r.d. 8 luglio 1938, n. 1415
- L. 1990 Legge 9 luglio 1990 n. 185 "Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento".
- LONDRA 1909 Dichiarazione relativa al diritto della guerra marittima, Londra, 26 febbraio 1909.
- LONDRA 1936 Processo verbale relativo alle regole della guerra sottomarina contenute nella Parte IV del Trattato di Londra del 22 aprile 1930, Londra, 6 novembre 1936.
- LONDRA 1971 Trattato sul divieto di collocare armi nucleari e altre armi di distruzione di massa sul fondo dei mari e degli oceani e nel relativo sottosuolo, Londra, Mosca, Washington, 11 febbraio 1971.
- MANUALE GERMANIA Humanitaria Law in Armed Conflicts - Manual - August 1992 (DSK VV207320067) (a cura del Federal Ministry of Defence of the Federal Republic of Germany, VR II 3)
- MANUALE SANREMO Sanremo Manual of International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, SANREMO, 1994 (a cura dell'Istituto Internazionale di Diritto Umanitario).
- MANUALE USA The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (NWP 9, Rev. A/FMFM 1-10), Washington D.C., 1989 (a cura del Department of the Navy degli Stati Uniti).
- OXFORD Le leggi della guerra marittima nei rapporti tra belligeranti, Manuale adottato dall'*Institut de droit international* nella sessione di Oxford (1913).
- PARIGI 1856 Dichiarazione relativa al diritto marittimo, Parigi, 16 aprile 1856.
- PROTOCOLLO I Protocollo I sulla protezione delle vittime dei conflitti armati internazionali, addizionale alle Convenzioni di Ginevra del 12 agosto 1949, Ginevra, 8 giugno 1977.
- PROTOCOLLO II Protocollo II sulla protezione delle vittime dei conflitti armati non internazionali, addizionale alle Convenzioni di Ginevra del 12 agosto 1949, Ginevra, 8 giugno 1977.
- R.D. 1938 R.D. 8 luglio 1938, n. 1415 con cui viene approvata la Legge di guerra e di neutralità.
- REGOLAMENTO DPR 18 luglio 1986, n. 545. Approvazione del regolamento disciplina militare, ai sensi dell'art. 5, primo comma della legge 11 luglio 1978, n. 382.
- SMM 10 Istruzioni per l'esercizio del diritto di visita alle navi, Roma, 1938 (a cura del Ministero della Marina).
- SMM 13 Istruzioni di diritto di guerra per i comandi navali, Roma, 1939 (a cura del Ministero della Marina).
- UNCLOS 1982 Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, Montego Bay, 1982.

**Indice analitico**

*(L'indice fa riferimento alle sole norme, rimangono dunque escluse l'introduzione e le note di commento.  
Il riferimento è al numero degli articoli)*

**-A-**

Accordi tra i belligeranti 63; 66  
 Acque arcipelagiche *Vedi* Stato belligerante, acque arcipelagiche; Stato neutrale, acque arcipelagiche  
 Acque interne e territoriali *Vedi* Stato belligerante, acque interne e territoriali; Stato neutrale, acque interne e territoriali  
 Acque e territori neutralizzati 20  
 Aeromobili  
     civili 5; 41  
     operazioni di aeromobili contro navi 5, 42  
     operazioni navali contro aeromobili 41  
     sanitari 63  
 Alto mare 17; 85; 94  
 Ambiente 5; 17  
 Angaria 55  
 Antartide 20  
 Arcipelago delle Aaland 20  
 Armi e armamento 5; 31; 32; 33; 84

**-B-**

Bandiera della nave  
     falsa bandiera 35  
     nelle operazioni navali di mantenimento della pace 85; 89  
     trasferimento della 54  
 Blocco navale  
     principi generali 38  
     violazione del 39  
 Bombardamento navale 3; 40; 69  
 Bottino di guerra 23; 41

**-C-**

Canale di Panama 20  
 Canale di Suez 20  
 Carta delle Nazioni Unite *Vedi* Nazioni Unite, Carta delle  
 Cavi e condotte sottomarini 17; 26  
 Codice penale militare di guerra 70  
 Codice penale militare di pace 86  
 Combattenti legittimi nelle operazioni sul mare 12  
 Comitato Internazionale della Croce Rossa 67  
 Commissione internazionale per l'accertamento dei fatti 68  
 Conflitto armato  
     diritto applicabile 2; 3; 4; 8  
     nozione 1  
     *Vedi anche* guerra  
 Conflitto armato in mare  
     principi generali 3; 4; 5; 6; 7  
     combattenti legittimi 12  
 Consiglio dei Ministri 70  
 Contrabbando di guerra 45; 49; 50; 51  
 Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, 1982) 81  
 Convenzione per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato (L'Aja, 1954) 28; 64; 65

Convenzioni dell'Aja (1907)

Convenzione VI relativa al regime delle navi mercantili nemiche all'inizio delle ostilità 4

Convenzione VII relativa alla trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra 4

Convenzione VIII relativa alla posa di mine sottomarine automatiche di contatto non ancorate 4; 31; 32

Convenzione XI relativa a talune restrizioni all'esercizio del diritto di cattura nella guerra marittima 4; 43; 48

Convenzione XIII relativa ai diritti e doveri delle potenze neutrali in caso di guerra marittima 4; 18; 77; 79; 80; 83

Convenzioni di Ginevra sul diritto umanitario (1949)

Convenzione I per il miglioramento delle condizioni dei feriti e malati delle forze armate in campagna 56

Convenzione II per il miglioramento delle condizioni dei feriti, malati e naufraghi delle forze armate sul mare 4; 56; 57; 67; 69

Convenzione IV relativa alla protezione delle persone civili in tempo di guerra 66

Convoglio 44

*Vedi anche* Visita

Costituzione della Repubblica 1

Crimini di guerra 69

-D-

Dichiarazione relativa al diritto della guerra marittima (Londra, 26 febbraio 1909) 38; 44; 45; 46; 47; 49; 50; 51; 54

Dichiarazione relativa al diritto marittimo (Parigi, 16 aprile 1856) 4; 14

-F-

Feriti, malati e naufraghi 56; 57; 60; 62; 69

Fondi marini 17; 85

-G-

Guerra

dichiarazione di 1

stato di 1

*Vedi anche* Conflitto armato

Guerra di corsa 14

-I-

Imbarcazioni costiere di salvataggio 61

Installazioni e piattaforme sul fondo marino 21; 27; 82

Interdizione marittima 90; 92; 93; 94; 95

*Vedi anche* Monitoraggio; Nazioni Unite

Isole artificiali 21; 27; 82

-L-

Legittima difesa 1; 2; 88

Legge italiana di guerra 3; 23; 31; 35; 38; 39; 42; 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 52; 53; 54; 55

Legge italiana di neutralità 76; 77; 79; 80; 83

-M-

Manuale di Oxford 26; 53

Manuale di San Remo 5; 22; 34; 41; 43; 45; 49; 65; 72

Manuale tedesco 5; 22; 26; 31; 32; 34; 36; 37; 43; 45; 56; 65; 67; 69; 73; 77; 80; 81; 83

Manuale USA 7; 22; 36; 42; 56; 65; 67; 69; 73; 79; 80; 81; 83

Mare territoriale *Vedi* Stato belligerante, Acque interne e territoriali; Stato neutrale, Acque interne e territoriali  
 Mezzi e metodi di combattimento 5; 29  
 Mezzi protetti 57; 61; 62 ; 63; 64  
 Mine 19; 31; 38  
     *Vedi anche* Zone minate  
 Missili navali 33  
 Monitoraggio 90; 91

-N-

Navi adibite a trasporti sanitari 62  
 Navi ausiliarie 11  
 Nave da guerra  
     come obiettivo di guerra 23  
     in porti e acque neutrali 75; 76; 77; 79; 80; 83  
     neutrali in acque di Stati belligeranti 15; 16  
     nozione 9  
     navi mercantili trasformate in 10  
     principi generali 5  
 Navi mercantili  
     carico,  
         carattere nemico o neutrale 47  
         cattura e confisca 39; 48; 50; 78  
         contrabbando di guerra 49; 50; 51  
         in violazione dell'embargo delle Nazioni Unite 94; 95  
     divieto di attacco ed eccezioni 5; 24; 25  
     nemiche  
         nozione 45  
         cattura e confisca 39; 45; 78  
         distruzione 45  
     neutrali  
         cattura e confisca 39; 46; 51; 78  
         distruzione 51  
         in acque di Stati belligeranti 15, 16  
     trasformazione in navi da guerra 10  
     *Vedi anche* Contrabbando di guerra; Convoglio; Interdizione marittima; Prede di guerra; Visita  
 Navi ospedale 57; 58; 59; 62  
 Nazioni Unite  
     Carta delle 1; 2; 72; 90  
     Consiglio di sicurezza 2; 72; 73; 86; 88; 90; 95  
     risoluzioni delle 74; 90; 95  
     sanzioni delle 90  
     Segretario generale 86; 87  
     *Vedi anche* Interdizione navale; Operazioni navali di mantenimento della pace  
 Neutralità  
     principi generali 6; 8; 71; 72; 73 74  
     divieto di attività a favore dei belligeranti 83; 84  
*Vedi anche* Non-belligeranza; Stato neutrale  
 Non-belligeranza 73  
*Vedi anche* Neutralità

-O-

Obiettivo militare  
     cavi e condotte sottomarini 26  
     installazioni e piattaforme sul fondo marino 27  
     isole artificiali 27

navi da guerra 23  
 navi mercantili 24; 25  
 principi generali 5; 22; 28  
 posto sulla terraferma 28

Operazioni anfibie 3; 13

Operazioni navali di mantenimento della pace  
 in ambito Nazioni Unite 85; 86; 87; 88  
 sotto l'egida di organizzazioni regionali o al di fuori di queste 89  
*Vedi anche* Nazioni Unite

-P-

Parlamento 1

Peace-keeping *vedi* Operazioni navali di mantenimento della pace

Perfidia, divieto 5; 34

Piattaforma continentale *Vedi* Stato neutrale, piattaforma continentale

Pirateria 85

Porta-aerei 3

Popolazione civile 5; 22; 28; 38; 40; 49; 69; 70

Potenze protettrici 67

Prede di guerra

custodia delle 52

giudizio delle 51; 53; 78

tribunale delle prede 53; 78

Presidente della Repubblica 1

Processo verbale relativo alle regole della guerra sottomarina contenute nella Parte IV del Trattato di Londra del 22 aprile 1930  
 (Londra, 6 novembre 1936) 4; 5; 45

Protocolli addizionali alle Convenzioni di Ginevra del 1949 (1977)

Protocollo I sulla protezione delle vittime dei conflitti armati internazionali 4; 5; 22; 28; 34; 35; 38; 40; 49; 56; 57; 63;  
 65; 67; 69

-R-

Rappresaglia 70

Regole d'ingaggio 7

Rifornimento 83

Riparazioni 83

-S-

Segni distintivi 10; 34, 64; 65

Siluri 32

SMM-10 42; 43; 45

SMM-13 3; 5; 24; 25; 26; 35; 42; 44; 45; 56; 57; 58; 65

Sommergibili 5; 38; 80; 81

Stato belligerante

acque arcipelagiche 16

acque interne e territoriali 15, 16

stretti ricompresi nelle acque territoriali nazionali 15

Stato neutrale

acque arcipelagiche 18; 19

acque interne e territoriali 18; 19; 75; 76; 77; 78; 79; 80; 83

divieto di trasferimento di armi e di materiale di armamento 84

obblighi generali 83; 84

piattaforma continentale 21; 82

stretti ricompresi nelle acque territoriali nazionali 81

zona economica esclusiva 21

*Vedi anche* Neutralità

Strattagemmi di guerra 35  
Stretti internazionali 15; 81  
Stretto dei Dardanelli 18  
Stretto di Bonifacio 15  
Stretto di Magellano 20  
Stretto di Messina 15

-T-

Trattato sul divieto di collocare armi nucleari e altre armi di distruzione di massa sul fondo dei mari e degli oceani e nel relativo sottosuolo (Londra, Mosca, Washington, 1971) 5

Tribunale delle prede 53; 78  
Tribunale di Norimberga 89

-V-

Visita  
da parte di aeromobili 42  
di navi ospedale 58  
principi generali 19; 43  
nell'ambito dell'interdizione marittima 92; 94  
*Vedi anche* Convoglio; Interdizione marittima

-Z-

Zona economica esclusiva *Vedi* Stato neutrale  
Zone di esclusione marittima 36  
Zone di guerra 36  
Zone di operazioni 36  
Zone di sicurezza mobili 37  
Zone neutralizzate 66  
Zone minate 31  
*Vedi anche* Mine