

INTRODUZIONE

L'evoluzione del diritto internazionale del mare riflette il profondo mutamento del rapporto tra la comunità degli Stati e l'ambiente marino. Per secoli, infatti, lo *status* giuridico degli spazi oceanici è stato dominato dal principio consuetudinario della libertà dei mari, formalizzato dalla dottrina groziana.

In questo modello classico, l'Alto mare non era concepito come un vuoto giuridico, bensì come una *res communis omnium*: uno spazio aperto al legittimo utilizzo da parte di tutti, il cui unico limite risiedeva nel rispetto della pari libertà altrui. Oggi, sotto la pressione della crisi ecologica e climatica globale, questa prospettiva individualista, incentrata sulla visione del mare come una via di comunicazione o una "miniera" di risorse da cui attingere in via esclusiva, è radicalmente mutata. Tale scenario ha lasciato spazio al riconoscimento dell'oceano quale motore essenziale dell'equilibrio climatico del pianeta, ossia una realtà ecologica la cui salvaguardia costituisce una precondizione per la tutela dei diritti fondamentali e per la sopravvivenza stessa del genere umano.

Da queste considerazioni nasce il presente lavoro: dalla volontà di indagare la complessa transizione normativa che sta ridefinendo la *governance* oceanica, focalizzandosi sul progressivo passaggio da un approccio puramente gestionale e frammentato alla costruzione di un sistema integrato di tutele a difesa della biodiversità marina oltre i confini della sovranità nazionale. Si tratta di una svolta ecocentrica del diritto del mare resa indifferibile da una crisi climatica senza precedenti e dal lento declino della salute delle acque.

Per questo motivo, la tesi si propone di esaminare come gli obblighi di protezione ambientale si stiano evolvendo per rispondere alle sfide poste dal cambiamento climatico, ponendo in luce le risposte fornite sia sul piano diplomatico e pattizio, sia sul piano dell'interpretazione giurisprudenziale. Sebbene la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS) del 1982 rappresenti la cornice giuridica fondamentale, il mutamento delle condizioni ecologiche e l'emergere di nuove realtà industriali hanno progressivamente evidenziato i limiti intrinseci di tale regime, specialmente con riferimento all'imponente estensione dell'Alto Mare.

Il superamento delle lacune di questo sistema ha trovato un punto di svolta nell'adozione del recente *BBNJ Agreement (Biodiversity Beyond National Jurisdiction)*. L'analisi di questo accordo costituisce il fulcro del presente studio, nella consapevolezza

che esso non si limita a codificare delle regole di condotta settoriali, ma eleva la conservazione del patrimonio biologico marino a bene giuridico universale e interesse superiore della comunità internazionale, traducendo principi programmatici – quali la precauzione, l'equità inter- e intragenerazionale e l'approccio ecosistemico – in precetti giuridici vincolanti, superando la natura di semplici dichiarazioni d'intenti che caratterizzava i precedenti accordi.

Attraverso la ricostruzione dei suoi “quattro pilastri” e del complesso *iter* negoziale che ne ha preceduto l'adozione, si metterà in luce l'efficacia di una visione integrata che ponga finalmente la salvaguardia del patrimonio comune dell'umanità al centro della gestione oceanica. Sotto il profilo metodologico, la ricerca adotta una prospettiva dinamica che valorizza il ruolo della giurisprudenza quale fattore evolutivo del diritto vivente. L'attività delle corti e dei tribunali internazionali funge, infatti, da catalizzatore per l'efficacia delle norme astratte, impedendo ai trattati di rimanere “lettera morta”.

Attraverso la disamina delle decisioni della Corte Internazionale di Giustizia (CIG) – come quella relativa al caso *Gabčikovo-Nagymaros* (1997) o la fondamentale sentenza nel caso *Costa Rica v. Nicaragua* (2018), che ha riconosciuto per la prima volta l'esistenza e la risarcibilità del danno ambientale in sé e per sé considerato – del Tribunale Internazionale per il Diritto del Mare (ITLOS) e dei collegi arbitrali, il lavoro evidenzia la formazione di una vera e propria “coscienza ecologica giurisdizionale”, culminata nei recenti e innovativi pareri consultivi in materia di cambiamenti climatici, capaci di ridefinire lo standard di dovuta diligenza (*due diligence*) esigibile dagli Stati.

Al fine di offrire una trattazione organica e lineare delle problematiche delineate, il lavoro si articola in quattro capitoli.

Il primo capitolo offre una ricostruzione storica e concettuale dell'evoluzione del diritto del mare e del diritto internazionale dell'ambiente. Viene, così, analizzato il percorso che ha condotto dal primato della sovranità territoriale all'emersione di concetti solidaristici come il “patrimonio comune dell'umanità” (*common heritage of mankind*), esaminando le grandi tappe delle conferenze delle Nazioni Unite e lo sviluppo delle prime consuetudini sulla prevenzione del danno transfrontaliero.

Il secondo capitolo è dedicato all'architettura normativa dell'UNCLOS e alle sue previsioni in materia ambientale. In questa sede si analizza nello specifico la Parte XII della Convenzione, valutando la portata dell'obbligo generale di protezione dell'ambiente

marino (articolo 192) insieme ai limiti strutturali che l'impianto di Montego Bay ha manifestato nel garantire una salvaguardia efficace delle risorse biologiche nell'Alto Mare e nella Zona Economica Esclusiva (ZEE) di fronte a minacce globali e cumulative come quella derivante dalle emissioni antropogeniche di gas serra.

Il Terzo Capitolo si concentra sul nuovo *BBNJ Agreement* e sui suoi “quattro pilastri” fondamentali: le risorse genetiche marine; gli strumenti di gestione spaziale, comprese le aree marine protette; le valutazioni d'impatto ambientale; il trasferimento di tecnologie e il *capacity building*. L'accordo viene esaminato sia sotto il profilo delle novità sul piano istituzionale, sia rispetto alle criticità legate alla sua futura attuazione ed efficacia.

Infine, il Quarto Capitolo esamina il mutamento della prassi giurisprudenziale internazionale, tracciando una linea di sviluppo che unisce i casi storici al riconoscimento del danno ecologico come ipotesi autonoma di danno, fino ai più recenti orientamenti. Particolare attenzione viene riservata ai pareri consultivi emessi dall'ITLOS e dalla CIG nel 2024 e nel 2025, valutando l'impatto di queste pronunce sulla determinazione delle responsabilità statali e sul coordinamento tra il regime del mare e il diritto internazionale dei cambiamenti climatici.

Attraverso questo percorso strutturato, la tesi cerca, in definitiva, di dare una risposta a un interrogativo di fondo: può il diritto internazionale, con i suoi tempi negoziali spesso dilatati, correre più veloce della crisi ambientale e climatica? Proteggere il mare, oggi, significa confrontarsi con l'invisibile: la funzione rigeneratrice degli oceani, la ricchezza biologica degli abissi, l'equilibrio biosferico da cui dipende il futuro delle generazioni a venire. È proprio in ciò che si manifesta chiaramente un'intersezione tra scienza, etica e diritto, in quanto la salvaguardia dell'ambiente marino non rappresenta solo una questione di sovranità né si risolve nel semplice bilanciamento di una serie di interessi economici, ma costituisce, al contrario, il più alto esercizio di responsabilità che la comunità internazionale è chiamata a compiere.

Capitolo I: La tutela dell'ambiente marino nel diritto internazionale

1.1. L'evoluzione storica del diritto del mare

Il diritto del mare costituisce uno dei rami più antichi del diritto internazionale, evolvendosi parallelamente alla necessità degli Stati di proiettare la loro sovranità oltre i propri confini terrestri, vale a dire anche sugli spazi marittimi. Fin dalle origini, infatti, il dominio su questi ultimi è permeato di un complesso intreccio di istanze politiche, strategiche ed economiche alle quali si sono aggiunte con forza, in epoca contemporanea, le esigenze di ricerca scientifica e di protezione dell'ecosistema marino. In tale scenario, il progresso tecnologico ha agito da catalizzatore: se, da un lato, l'affinamento delle tecniche di conservazione dei prodotti della pesca ha contribuito a rendere quest'ultima un'attività globale, d'altro canto, le innovazioni nella trivellazione dei fondali marini hanno aperto la strada allo sfruttamento minerario, rendendo urgente la regolamentazione di aree precedentemente considerate quali *res nullius*¹, anche in considerazione delle tensioni geopolitiche che, molto spesso, hanno generato delle rivendicazioni di sovranità degli Stati e una reazione degli altri.

Le reciproche prese di posizione di questi ultimi e la prassi interna hanno permesso una ricostruzione di usi e consuetudini sui quali, storicamente, si è retto per secoli il regime giuridico dei mari. Una rottura significativa si verificò solo successivamente, all'indomani della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, con la necessità di spartire i nuovi mondi. Tappe cruciali in questo senso furono, in *primis*, la bolla *Inter Caetera Divinae*² del 14 maggio 1493, con la quale Papa Alessandro VI tracciò una linea immaginaria nell'oceano Atlantico unendo i due poli ad una distanza di 100 leghe (l'equivalente di 500 chilometri), affidando alla Spagna tutte le terre situate ad ovest di Capo Verde e dell'attuale arcipelago delle Azzorre e al Portogallo tutte quelle situate, invece, a

¹ Espressione latina che indica una "cosa di nessuno", cioè priva di regolamentazione e soggetta ad appropriazione.

² Si tratta della seconda e della più importante tra le tre bolle indirizzate ai re spagnoli cattolici Ferdinando e Isabella d'Aragona, con la quale il Pontefice mirava a risolvere la contesa territoriale relativa al Nuovo Continente tra il governo spagnolo e quello portoghese. Oggi essa è conservata nel *Registro Vaticano 777* dell'Archivio Segreto Vaticano e, nella medesima, il cui testo è riprodotto con traduzione in lingua italiana al link <https://www.totustuustools.net/denzinger/al6inter.htm> (ultima consultazione il 16/06/2026), viene riportata la seguente datazione: "Data a Roma in San Pietro nell'anno millequattrocentonovantatre dell'Incarnazione di nostro Signore, nel quarto giorno prima delle Nove di maggio, nel primo anno del nostro Pontificato", cioè il 4 maggio 1493.

levante. In *secundis*, il palese squilibrio negoziale in favore della Corona spagnola derivante dalla bolla alessandrina condusse, nell'anno immediatamente successivo a quello della sua pubblicazione, alla stipula di un trattato³ con il quale le Parti, pur confermando la ripartizione degli spazi marittimi operata dal Pontefice, spostarono la linea di demarcazione dei confini delle rispettive aree d'influenza da 100 a 370 leghe (circa 1800 chilometri) a ovest di Capo Verde e delle Azzorre. Tali pretese egemoniche dei Governi spagnolo e portoghese (alla pari di quelle più modeste della Danimarca) incontrarono, tuttavia, la ferma opposizione di potenze emergenti quali l'Inghilterra e la Repubblica olandese. Un passaggio politico decisivo avvenne nel 1602, quando la regina Elisabetta I, in un incontro con i rappresentanti danesi a Brema, sottolineò come la posizione degli inglesi fosse quella di rifiutare ogni proposito di dominio assoluto sui mari. In quella sede emerse, altresì, il principio per cui la giurisdizione costiera dovesse considerarsi limitata e non ostativa alla libertà di pesca o al passaggio inoffensivo di navi e merci⁴, che gettò le basi per il binomio normativo che avrebbe dominato il diritto marittimo fino al XX secolo: il "mare territoriale"⁵ e l' "Alto mare"⁶.

All'inizio del Novecento, il diritto internazionale del mare aveva raggiunto un certo grado di stabilità, poggiando su poche norme consolidate che prevedevano il riconoscimento delle due zone marittime distinte appena menzionate: nello specifico, venivano disciplinati il mare territoriale, generalmente limitato ad un'estensione di 3 miglia nautiche, e la "zona contigua"⁷. Fu, però, dopo il Primo Conflitto Mondiale che, grazie ad un nuovo approccio multilaterale ed istituzionalizzato al diritto ed alle relazioni internazionali, sotto l'egida della Società delle Nazioni, si avvertì l'urgenza di una codifica-

³ Trattato di Tordesillas, firmato presso l'omonima cittadina spagnola (nella regione della Castiglia) il 7 giugno 1494 e ratificato, rispettivamente, dalla Spagna il 2 luglio e dal Portogallo il 5 settembre dello stesso anno. Lo spostamento da esso realizzato venne definitivamente sancito da Papa Giulio II con la bolla *Ea quae pro bono pacis* del 24 gennaio 1506. Il testo del trattato è riportato nella sua traduzione in lingua inglese al link https://avalon.law.yale.edu/15th_century/mod001.asp (ultima consultazione il 16/06/2026).

⁴ Storicamente definito come "principio della libertà dei mari", esso affermava, sostanzialmente, che nessuno Stato può impedire agli altri la circolazione marittima e l'utilizzo dei mari, con l'unico limite del reciproco rispetto delle libertà altrui.

⁵ Definibile in combinato disposto col principio menzionato nella nota immediatamente precedente (vedi *supra*, nota 4), esso identifica la fascia di acque adiacenti alle coste di uno Stato soggetta alla sua sovranità, con l'unica restrizione consistente nel garantire il diritto di passaggio inoffensivo alle navi straniere.

⁶ Tale espressione identifica quell'area posta oltre la giurisdizione nazionale caratterizzata dalla libertà di utilizzo per tutti gli Stati per mezzo delle navi battenti la loro bandiera, insieme ad altri diritti come il diritto di inseguimento delle navi straniere.

⁷ Si tratta di una zona adiacente al mare territoriale, la quale è molto ristretta e nella quale lo Stato costiero esercita poteri di controllo anche sulle navi straniere, al fine di prevenire o reprimere le eventuali violazioni doganali e/o sanitarie.

zione sistematica e, di conseguenza, di una ridefinizione, in termini più precisi, delle norme consuetudinarie vigenti. Inoltre, si sottolineò l'opportunità di risolvere, una volta per tutte, la questione circa l'ampiezza del mare territoriale, essendovi una chiara divergenza di vedute fra i diversi Stati. Alcuni contributi accademici del *The Harvard Research in International Law* e dell'*Institut de Droit International* iniziarono a delineare concetti innovativi in una serie di risoluzioni⁸, in seno alle quali trovò parziale accoglimento la tesi pionieristica (anche se rimasta priva di seguito pratico) del giurista cileno Alejandro Alvarez. Già nel 1924, nell'ambito dei lavori dell'*International Law Association* (ILA), quest'ultimo delineò un progetto relativo al mare territoriale di un gruppo di isole, divenendo il precursore della moderna nozione di “acque arcipelagiche”⁹ e il primo autore che tentò di sottoporre ad una disciplina unitaria gli spazi marittimi interposti tra due o più isole, alcuni decenni prima che tale questione divenisse uno dei temi cardine dell'opera di codificazione contemporanea. Più precisamente, un riferimento a questa proposta si può rinvenire, implicitamente, nel testo della risoluzione del 1928 dell'*Institut de droit international* relativa al regime di navigazione marittima delle navi di uno Stato nei porti stranieri in tempi di pace.¹⁰ Per il resto, nonostante il percorso sotto la guida della Società delle Nazioni avesse individuato, inizialmente, quattro aree tematiche considerate “mature” per una possibile codificazione, vale a dire le acque territoriali, lo *status* delle navi governative, la repressione della pirateria e lo sfruttamento delle risorse marine, i lavori della Conferenza dell'Aia per la codificazione del diritto internazionale del 1930¹¹ si concentrarono esclusivamente sulla disciplina del mare territoriale, rendendo quest'ul-

⁸ Per maggiori dettagli, cfr. *Part III: The Law of Territorial Waters*, in *The American Journal of International Law*, Vol. 23, No. 2 Suppl.: *Codification of International Law*, aprile 1929, pp. 241-380 e *Part IV: Piracy*, in *The American Journal of International Law*, Vol. 26, No. 1 Suppl.: *Research in International Law*, 1932, pp. 739-885, per quanto riguarda i contributi del *The Harvard Research in International Law* sui temi connessi al mare territoriale. Cfr. *Règlement sur le régime des navires de mer et de leurs équipages dans les ports étrangers en temps de paix*, 1928, disponibile al link https://www.idi-il.org/app/uploads/2017/06/1928_stock_02_fr.pdf (ultima consultazione il 16/06/2026), per quanto riguarda i contributi dell'*Institut de Droit International* circa il regime di navigazione marittima da adottare con riferimento alle navi battenti bandiera di uno Stato nei porti stranieri in tempi di pace.

⁹ Cfr. SAMORE, W. *The New International Law of Alejandro Alvarez*, in *The American Journal of International Law*, Vol. 52, No. 1, gennaio 1958, pp. 41-54.

¹⁰ Cfr. *Règlement sur le régime des navires de mer [...]*, op. cit., vedi *supra*, nota 8, articolo 5. In forza di quest'ultimo, il diritto di rifugio e di accesso ai propri porti dev'essere sempre garantito ad una nave straniera quando questa si trova in una situazione di emergenza o di pericolo, anche se questa dovrà comunque conformarsi alle prescrizioni imposte dalle autorità portuali, qualora non siano tali da pregiudicare l'esercizio di questo diritto.

¹¹ *League of Nations Codification Conference*, tenutasi dal 13 marzo al 12 aprile 1930 all'Aia (nei Paesi Bassi) e cui parteciparono 48 Stati. Per maggiori dettagli cfr. *League of Nations Treaty Series (LNTS)*, Vol. 179, No. 4137, p. 89.

tima un'occasione diplomatica che non raggiunse i risultati sperati: sebbene, infatti, autorevoli consessi accademici come quelli sopracitati avessero finalmente riconosciuto l'urgenza di risolvere ogni dubbio relativo all'ampiezza del mare territoriale, le bozze da loro elaborate rimanevano ancorate al limite consuetudinario delle 3 miglia nautiche, già adottato dalla maggioranza degli Stati, pur essendovi altri Paesi che, invece, ne reclamavano una modifica opponendosi fermamente ad esso.

Nonostante ciò, la conferenza dell'Aia fu la prima conferenza internazionale specificamente convocata allo scopo di codificare progressivamente il diritto internazionale. L'intero processo trasse origine dall'iniziativa della Società delle Nazioni che, nel 1924, istituì un apposito Comitato di esperti cui venne affidato il compito di selezionare e presentare per quest'ultima i settori giuridici ritenuti "maturi" per una disciplina convenzionale¹², proseguendo con la nomina di un secondo Comitato preparatorio, composto da cinque membri e incaricato di redigere dei questionari assai articolati per ognuna delle tematiche in programma, i quali in seguito sarebbero stati trasmessi ai governi degli Stati interessati per ottenerne i riscontri ufficiali e costituirono, senza ombra di dubbio, la base empirica per la successiva fase dei lavori. Fu proprio attraverso l'analisi di tali risposte che il Comitato elaborò quelle che vennero definite come le "basi di discussione" di ciascun argomento, vale a dire una sintesi della prassi e degli orientamenti statali raccolta nei celebri "*Brown Books*", dei testi che costituirono il fulcro del dibattito ed il confronto multilaterale fra i 48 Paesi partecipanti alla Conferenza¹³. L'intenzione unanime di adottare delle "convenzioni", ritenute più idonee rispetto alle "dichiarazioni" a gestire delle materie ancora in evoluzione in quanto strumenti di sviluppo progressivo, nacque dalla consapevolezza che il dibattito sulle tre materie selezionate non fosse ancora giunto a un grado di maturità tale da consentire una cristallizzazione del diritto internazionale vigente. Tuttavia, questa scelta non fu sufficiente a condurre alla firma di un testo definitivo: il

¹²All'esito di tale indagine, l'ordine del giorno della Conferenza venne circoscritto a tre macro-aree tematiche: la cittadinanza (nazionalità), il regime delle acque territoriali e la responsabilità internazionale dello Stato per i danni arrecati nel proprio territorio ad un cittadino straniero o ai beni di sua proprietà. Per quanto concerne precisamente il regime delle acque territoriali, cfr. WHITEMORE BOGGS, S. *Delimitation of the Territorial Sea: The Method of Delimitation Proposed by the Delegation of the United States at the Hague Conference for the Codification of International Law*, in *The American Journal of International Law*, Vol. 24, No. 3, luglio 1930, pp. 541-555, nota 1. Nell'opera viene sottolineata la scelta, privilegiata in tale sede, di adottare ufficialmente il termine "mare territoriale" in sostituzione di quello più comunemente usato ("acque territoriali").

¹³Cfr. sul punto MILLER, H. *The Hague Codification Conference.*, in *The American Journal of International Law*, Vol. 24, No. 4, ottobre 1930, pp. 674-693.

nodo critico risiedeva nella struttura stessa delle 28 “basi di discussione”, posto che solo una (la terza) ribadiva il controverso limite delle 3 miglia nautiche, evidenziando una frammentazione delle prassi statali che rendeva impossibile il raggiungimento di un accordo unitario¹⁴.

Per tutte queste ragioni, al termine della Conferenza ci si limitò all’adozione di una raccomandazione contenente, in allegato, uno schema di tredici articoli sullo *status* giuridico del mare territoriale¹⁵, un esito che trova giustificazione in una programmazione eccessivamente ambiziosa: il tentativo di regolare in un solo mese tre pilastri del diritto internazionale, infatti, si scontrò con la necessità di un negoziato ben più dilatato nei tempi, rendendo di fatto impossibile una sintesi tra gli interessi nazionali e le esigenze di codificazione sottolineate dalla comunità internazionale.

1.2. Il diritto internazionale del mare nella prospettiva dottrinale: ricostruzione di un percorso verso la codificazione

L’indagine sull’evoluzione delle norme marittime internazionali non può prescindere da una ricostruzione sistematica del vivace confronto accademico sul punto. A tal proposito, occorre partire dal XVII secolo, passato alla cronaca come l’epoca della sopranominata “*battle of the books*” (ossia, la “battaglia dei libri”) a causa di una serrata disputa dottrinale tra i massimi giuristi dell’epoca, le cui le opere divennero delle vere e proprie “armi” teoriche per giustificare le ambizioni geopolitiche delle varie potenze marittime¹⁶. Il fulcro di questo confronto si rinviene nell’opera del filosofo e giurista olandese Ugo Grozio, che con il suo *Mare liberum sive de iure quod Batavis competit ad*

¹⁴ Sul valore storico e sistematico della Conferenza dell’Aja cfr. TREVES, T. *Historical Development of the Law of the Sea*, in ROTHWELL, D., R. ET AL. (a cura di), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford Academic, 2015, pp. 7-8. Nell’opera viene sottolineata la fragilità, emersa in tale sede, del consenso internazionale sulle norme consuetudinarie e, nello specifico, il focus del dibattito sull’estensione del mare territoriale, in quanto alcuni Stati sostenevano il limite delle 3 miglia nautiche (es: Stati Uniti e Gran Bretagna, interessati alla massima libertà di navigazione), mentre altri reclamavano la necessità di modificare questa soglia (es: Norvegia, Svezia e Grecia optavano per un’ampiezza compresa tra 2 e 6 miglia nautiche), con la conseguenza che il regime allora vigente non era sufficiente ad assicurare un effettivo controllo doganale e una tutela della risorse ittiche e, pertanto, si prefigurò un’evoluzione verso la futura “zona contigua”. Cfr. sul punto MILLER, H. *The Hague*, op. cit., vedi *supra*, nota 13, p. 688.

¹⁵ Si veda League of Nations, *Appendix I: The legal status of the territorial sea*, 19 agosto 1930, in *Acts of the Conference for the codification of international law*, Vol. 1: *Plenary Meetings*, Doc. C.351.M.145.1930.V, pp. 126 e ss.

¹⁶ Cfr. sul punto TREVES, T. *Historical Development*, op. cit., vedi *supra*, nota 14, p. 4.