

ISSN 1127-8579

Pubblicato dal 15/12/2014

All'indirizzo <http://www.diritto.it/docs/36735-lo-spazio-aereo-e-il-concetto-di-sovranit-funzionale>

Autore: Savino Mauro

Lo spazio aereo e il concetto di sovranità funzionale

Lo spazio aereo e il concetto di sovranità funzionale

Il progresso della tecnica che accompagnò gli inizi del XX secolo interessò, tra gli altri, anche il settore della navigazione aerea. La scoperta del motore a scoppio, la messa in funzione dei primi aerostati e lo sviluppo del volo a elica furono elementi che valsero certamente a ridisegnare i confini delle relazioni individuali come di quelle tra gli Stati. Subito si rese infatti necessaria una regolamentazione del traffico aereo che superasse i limiti della sola giurisdizione interna dei singoli Stati per aprirsi ad una prospettiva di confronto internazionale¹.

Già nel 1910 una *Conférence Internationale de Navigation Aérienne*, tenutasi a Parigi su richiesta della Francia allo scopo di approvare un documento che legiferasse in una materia oggettivamente suscettiva di frizioni internazionali, aveva visto la partecipazione di numerosi Stati, senza che però si giungesse a un accordo sul progetto messo agli atti.

Le intese raggiunte in quella circostanza servirono comunque da base sia per la successiva Conferenza di Parigi del 1919 che per lo statuto dell'ICAO, organo delle Nazioni Unite che presiede all'aviazione civile e di cui si dirà appresso².

L'orientamento generale prodottosi durante quei primi tentativi di regolamentazione pattizia della navigazione aerea, quello che cioè assegnava allo spazio atmosferico sovrastante il territorio e il mare territoriale di uno Stato la stessa qualificazione giuridica riservata a questi ultimi quali attributi della sovranità statale, non era, in realtà, del tutto nuovo alla riflessione della dottrina.

Sebbene, infatti, il diritto romano considerasse l'aria e il mare come *res communes omnium*, nel XIII sec. si affermò la regola *cuius est solum, eius debet esse usque ad coelum et ad inferos*, la cui formulazione si deve a Franciscus Accursius, giurista fiorentino che pubblicò un *Glossa ordinaria* intorno al 1250, in cui la regola è contenuta.

Come fa notare Sigmar Stadlmeier³ tra le due concezioni non si dà contraddizione, in quanto ad essere presa in considerazione quale *res communes omnium* è l'aria in quanto tale, laddove,

¹ V. M. MATTE N., *Traité de droit aérien-aéronautique. Évolution. Problèmes Spatiaux*, Éditions A. Pedone, Paris, 1964.

² Cfr. HENRIETTA I. e DIEDERIKS-VERSCHOOR P., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Alphen, 2006, p. 10.

³ STADLMEIER S., *International Commercial Aviation. From Foreign Policy to Trade in Services*, Editions Frontières, Paris, 1999, p. 3.

parlando di spazio aereo sottoposto alla giurisdizione di uno Stato, ci si riferisce a quello sovrastante un territorio sottoposto ad uno specifico regime giuridico⁴.

Nel primo caso siamo di fronte ad un concetto di diritto pubblico, mentre nel secondo si ha riguardo a una prospettiva privatistica che coinvolge relazioni tra individui e che rappresenta, afferma l'autore, la prima e più importante regola in tema di regolamentazione privata dello spazio aereo.

L'autore stesso si chiede poi se questa regola di diritto privato possa avere una portata anche nel campo del diritto internazionale pubblico, nella specie in quello delle relazioni interstatali riguardanti lo spazio aereo. Stadlmeier ritiene che non si possano applicare concetti sorti nel contesto di rapporti privati, regolati da norme di diritto interno, agli Stati quali soggetti di diritto internazionale⁵.

In effetti, sebbene Stadlmeier giustamente riconnetta la regola del *cuius est solum* alla tradizione di *common law*⁶ e la sua applicazione vada ricondotta a istituti giuridici sviluppatasi in epoche certamente precedenti quelle che hanno visto nascere la navigazione aerea, la sua ritenuta inapplicabilità in campo pubblicistico non è stata ritenuta un principio inattaccabile, se non altro per dare veste legale ad una regola d'uso già in atto da tempo circa lo spazio aereo sovrastante un determinato Stato e riguardante la sovranità di quest'ultimo sul primo⁷.

Piuttosto, i problemi arrivarono quando ci si confrontò con la necessità concreta di definire quanto estesa fosse questa sovranità⁸ e stabilire come regolamentare la materia del transito aereo sul 'territorio' altrui, non potendosi ammettere né l'estensione *ad inferos* della sovranità (i.e. all'infinito), né quella *ad coelum* senz'altra specificazione, trattandosi, in definitiva, di una massima nata e sviluppatasi in contesti alieni da preoccupazioni relative a sorvoli di sorta, e che, dunque, aveva tenore più che altro accademico⁹.

⁴ Cfr. LARDONE F., *Airspace Rights in Roman Law*, in "Air Law Review", 2, 1931, pp. 455-467.

⁵ COOPER J. C., *Explorations, Roman Law and the Maxim 'Cuius est solum' in International Air Law*, in "International Institute of Air and Space Law", 1, 1952, pp. 69-73.

⁶ V. BLACKSTONE W., *Commentaries on the Law in England* (1765) 4 vols., Dawsons of Pall Mall, London, 1966. La regola, infatti, trovava applicazione per regolare controversie relative a menomazioni della proprietà privata causate dalla caduta di rami d'albero o da balconi che 'sconfinavano' nella proprietà altrui.

⁷ Cfr. LYALL F. e LARSEN P. B., *Space Law. A Treatise*, Ashgate, Farnham, 2009, p. 155.

⁸ V. HAZELTINE H. D., *The Law of the Air*, University of London Press, London, 1911.

⁹ Cfr. ODUNTAN G., *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Legal Criteria for Spatial Delimitation*, Routledge, London, 2011, p. 59. Già nel 1889, del resto, un primo Congresso Internazionale dell'Aeronautica si tenne a Parigi in occasione dell'Esposizione Universale con la partecipazione di Brasile, Francia,

Ciò che si produsse agli inizi del '900 fu invece l'esigenza di regole uniformi a livello internazionale, non potendo più bastare le sporadiche, e confliggenti, norme stabilite localmente¹⁰.

Arnold McNair¹¹ ha riportato le quattro teorie più accreditate all'epoca.

La prima: lo spazio aereo è libero, ma occorre stabilire dei limiti in funzione della sicurezza dei singoli Stati.

La seconda: in analogia con il diritto marittimo, occorre indicare lo spazio aereo sottoposto al controllo dello Stato interessato e lasciare il rimanente libero.

La terza: ogni Stato ha sovranità illimitata sullo spazio sovrastante, in applicazione del *cuius est solum*.

La quarta: fatto salvo il *cuius est solum*, bisogna consentire il libero sorvolo di mezzi non militari.

Del *cuius est solum*, inidoneo a regolare la materia per la sua genericità, si è già detto. Le altre due teorie avranno maggior successo.

Nel 1900 Paul Fauchille, rivolgendosi all'*Institute of International Law*, richiamava l'attenzione sulla necessità di un codice internazionale da approvarsi quanto prima e propose una regolamentazione costituita da 32 articoli, il cui principio ispiratore era basato sul concetto che l'*air est libre*, non potendosi configurare l'appropriabilità¹².

Pur essendo uno strenuo difensore della libertà dell'aria, Fauchille riconosceva però la possibilità, per la natura dell'istituto o per ragioni di sicurezza, di stabilire dei limiti al libero sorvolo dei cieli¹³.

Da un lato l'autore argomentava che, nella misura in cui la sovranità implica la concreta apprensione del bene che ne forma oggetto, lo spazio riservato alla giurisdizione del singolo Stato poteva estendersi al massimo fino al vertice degli edifici fabbricabili. Sicché, dal momento che

Messico, Russia e USA. Un secondo congresso si tenne l'anno successivo e altri tre si succedettero nel corso dei dodici anni seguenti.

¹⁰ Per esempio, nel 1908, la città di Kissimee, in Florida, emanò un regolamento locale che stabiliva come limite, ai fini del controllo sullo spazio aereo sovrastante, quello di 20 miglia, che superava non poco l'altezza raggiungibile dagli aerostati.

¹¹ MCNAIR A., *The Law of the Air*, Stevens & Sons, London, 1964, p. 5.

¹² Cfr. VAZQUEZ S., *Cosmic International Law*, Wayne State University Press, Detroit, 1985, p. 29, cit. in ODUNTAN, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, cit., p. 61.

¹³ FAUCHILLE P. A. J., *Le domain aérien et le régime juridique des aérostats*, in "Revue générale de droit international public", 1901, pp. 414-485, cit. in RIZZO M. P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del 'cielo unico europeo'*, in AA.VV., *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. LA TORRE, G. MOSCHELLA, F. PELLEGRINO, M.P. RIZZO, G. VERMIGLIO, Giuffè, Milano, 2006, p. 418, n. 30.

all'epoca in cui scriveva Fauchille, la Torre Eiffel era l'edificio più alto, l'autore propose di considerare l'altezza della torre, 300 metri, come limite alla potestà esercitabile da uno Stato sullo spazio aereo. Successivamente, l'installazione sulla torre di una stazione radio portò il limite a 330 metri.

Dall'altro, rivedendo la sua posizione per esigenze legate alla sicurezza, egli sostenne la configurabilità di una zona sovrana compresa tra i 300 e i 1500 metri, ai fini della lotta al contrabbando e per avere il controllo su eventuali attività ostili messe in atto da altri Stati¹⁴. Considerando che il limite dei 1500 metri andava ben oltre l'altezza raggiungibile dagli aerostati, Fauchille concedeva più di qualcosa alla sovranità dello Stato sullo spazio aereo sovrastante.

Quella di Fauchille, infatti, non era la teoria che sosteneva con maggior forza la libertà dell'aria.

Sempre partendo dal presupposto che l'atmosfera non è soggetta a possesso materiale, dunque non può essere considerata un bene in senso proprio, ad essa, si sosteneva, ben poteva applicarsi il regime giuridico relativo all'alto mare, le cui acque erano e sono ritenute libere, in quanto, a differenza delle acque territoriali, non forniscono agli Stati interessati un'utilità pari a quella di una *res* e sono restituite perciò alla loro inconsistenza in quanto beni giuridici. Inoltre, solo una libertà assoluta dello spazio aereo poteva consentire e assicurare una effettiva libertà dei traffici¹⁵.

La tesi di Fauchille e dei sostenitori della libertà dell'aria non incontrava certo il favore della scuola anglosassone, di vedute opposte, per cui gli Stati hanno piena sovranità sullo spazio sovrastante, come sosteneva il giurista John Westlake, il quale considerava la sovranità statale principio ineludibile della navigazione aerea, fatto salvo il diritto di transito pacifico¹⁶. Un'altra possibilità, in linea con la versione di Westlake, era quella di riconoscere la sovranità degli Stati sullo spazio aereo, concedendo però una libertà di sorvolo più ampia in caso di utilizzo di mezzi dotati di particolari requisiti tecnici stabiliti in sede internazionale¹⁷.

¹⁴ Cfr. BALLARINO T. e BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Giuffrè, Milano, 1988, pp. 49 e ss.; LEANZA U., *Spazio atmosferico*, in "Digesto delle Discipline Pubblicistiche", 14, 1999, pp. 414 e ss.

¹⁵ Per la ricostruzione di questa tesi, tra gli altri, v. BALLARINO e BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., pp. 48 e ss.; LEANZA, *Spazio atmosferico*, cit., pp. 413 e ss.; GIULIANO M., *La navigazione aerea nel diritto internazionale generale*, Giuffrè, Milano, 1941, pp. 22 e ss.

¹⁶ WESTLAKE J., *Chapters on Principles of International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 1894.

¹⁷ BALLARINO e BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., p. 50; LEANZA, *Spazio atmosferico*, cit. p. 415.

In generale, si argomentava che se l'aria in sé non poteva rappresentare un bene oggetto di tutela giuridica, lo spazio sovrastante il territorio dello Stato può bensì costituire un ambito di esplicazione dell'attività di quest'ultimo e quindi della sua sovranità.

In secondo luogo la pretesa analogia tra alto mare e spazio aereo non poteva reggere di fronte alla constatazione che, data la mancanza per alcuni Stati di frontiere marine, lo stesso non poteva dirsi per lo spazio aereo, di pertinenza di ogni Stato.

Quand'anche poi potessero darsi frontiere marine, il mare aperto oltre queste non poteva essere equiparato allo spazio aereo, che invece, al contrario, si estendeva su tutto il territorio dello Stato sottostante. Del resto, la territorialità delle acque veniva sancita nonostante la loro inconsistenza in quanto *res*, dunque l'operazione poteva essere effettuata anche a proposito dell'aria.

Quanto poi alla libertà dei traffici, nulla ostava alla regolamentazione del transito e dell'atterraggio degli aeromobili su territorio straniero¹⁸.

Dal canto loro, i governi nazionali non rimasero indifferenti al dibattito, anche per via dei progressi che il trasporto aereo, grazie alle nuove conquiste della tecnica, andava compiendo.

Risale al 1910 un primo tentativo di intesa a livello internazionale.

Su sollecitazione della Francia, venne convocata a Parigi una conferenza sul trasporto aereo. Non fu raggiunto però un accordo a causa dei contrasti tra Francia e Gran Bretagna a proposito proprio del ruolo da riservare alla sovranità degli Stati: se la prima era per una libera navigazione aerea, la seconda opponeva invece la necessità di preservare la giurisdizione domestica degli Stati sullo spazio aereo sovrastante il loro territorio.

Quando l'*International Law Association* ebbe modo di pronunciarsi sulla questione nel 1911 a Madrid, si sostennero dai giuristi due tesi principali: gli Stati avevano il diritto di regolamentare il traffico sulla terraferma e sul mare; avevano tuttavia l'obbligo di consentire il libero transito nel cielo sovrastante il loro territorio.

La teoria di Fauchille sembrava aver avuto la meglio.

Nei fatti, però, accadde qualcosa di diverso.

Nel 1913, a seguito del sorvolo di un dirigibile tedesco sul suolo francese, si manifestò la necessità di raggiungere un accordo da parte dei francesi, che dimostrarono di non pensarla esattamente come il loro connazionale.

Le avvertite preoccupazioni per la salvaguardia della sicurezza nazionale originarono così il primo trattato relativo alla regolamentazione dello spazio aereo.

¹⁸ Cfr. LEANZA, *Spazio atmosferico*, cit., p. 414.

Si stabilì che gli aerostati militari non potevano attraversare il territorio straniero se non previa specifica autorizzazione e che quelli civili dovevano rispettare precise condizioni, come dotarsi di certificazioni rilasciate dalle competenti autorità consolari. Inoltre si concedeva facoltà di interdire del tutto alcune zone al volo¹⁹.

La non del tutto chiara decisione riguardo al transito dello spazio aereo altrui, fece sì che l'accordo non costituisse un precedente ideale per future statuizioni dello stesso tipo²⁰, ma esso rappresenta in ogni caso una tappa importante nella storia che stiamo tracciando, in quanto per la prima volta due Stati trattavano a proposito di diritti inerenti i reciproci spazi aerei.

L'*Institute of International Law*, in un congresso tenutosi a Madrid sempre nel 1913, optò per una scelta più fauchilleiana, dal momento che, si disse, gli Stati potevano porre limitazioni e proibizioni riguardo al passaggio di aerostati in territorio straniero, qualora ne ravvisassero la necessità, tuttavia si sarebbe dovuto accordare, di massima, il libero passaggio degli aeromobili di ogni nazione.

Ovviamente, la Prima Guerra Mondiale imporrà un radicale cambio di rotta rispetto a quanto avvenuto negli anni immediatamente precedenti, che avevano visto una tendenziale apertura all'idea di uno spazio aereo libero.

Del resto, come fa notare Rolando Quadri, la tesi di un indiscriminato accesso allo spazio aereo, non poté reggere di fronte alle esigenze fatte valere dagli Stati neutrali durante la Grande Guerra, i quali si opposero a che il cielo sovrastante il loro territorio fosse attraversato dai velivoli delle potenze belligeranti²¹.

Il diritto interno e quello internazionale pattizio si orienteranno in direzione di una sovranità 'forte' degli Stati in tema di traffico aereo²², non solo in tempo di guerra, ma anche riguardo al transito di aeromobili civili, il tutto per mezzo di trattati interstatali atti a bilanciare con attenzione le reciproche esigenze²³.

¹⁹ MATTE, *Traité de droit aérien-aéronautique*, cit. pp. 109 e ss.

²⁰ Cfr. HEERE W. P., *Problems of Jurisdiction in Air an Outer Space*, in "Annals of Air and Space Law", 2, 1999, p. 71.

²¹ QUADRI R., *Diritto internazionale pubblico*, Liguori, Napoli, 1988, p. 685.

²² Cfr. PARK K., *La Protection de la Souveraineté Aérienne*, Pédone, Paris, 1991.

²³ ODUNTAN, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, cit., p. 62.

Il concetto di uno spazio aereo di pertinenza di ciascuno Stato finì così per imporsi nella prassi internazionale, accettato come principio cardine dei trattati che gli Stati andranno stipulando all'indomani della Prima guerra mondiale e di cui diremo in seguito²⁴.

La serie di teorie e contrasti che abbiamo esaminato hanno posto però in rilievo una questione di fondo: l'oggettiva difficoltà degli interpreti come dei governi, di enunciare un principio di sovranità a proposito dell'atmosfera, insuscettibile di apprensione materiale.

Sicché, venivano a porsi due problemi: quello della configurabilità del bene giuridico-aria e quello dell'estensione agli spazi aerei di considerazioni formulate già a proposito delle acque territoriali, che presentavano risvolti giuridici analoghi a quelli messi in evidenza in tema di navigazione aerea.

Sotto il primo aspetto, come abbiamo visto in precedenza e come ora vogliamo precisare, se “il bene giuridico è niente di più che la cosa destinata a soddisfare un bisogno primario dell'uomo, bisogno che può essere realizzato attraverso l'appropriazione di tale entità, ovvero mediante la sua entrata nel patrimonio dell'individuo, nonché nella sua attitudine ad essere oggetto di scambio”²⁵, allora, dato che vi possono essere cose impercipienti dai sensi, per queste ultime risulta impropria la qualificazione di beni giuridici. Tuttavia, tali cose, che in sé non sarebbero beni giuridici, “lo possono diventare nel momento in cui avviene una loro individuazione o isolamento da parte dell'uomo”²⁶.

Ora, se l'aria “non è sicuramente un bene in senso giuridico, dal momento che nessun essere umano ha interesse a farne oggetto di un proprio diritto”, essa può diventarlo “dal momento in cui essa viene isolata o comunque individuata, come nell'ipotesi dell'ossigeno immesso all'interno di una bombola, che verrà a sua volta utilizzato da un sub per ricerche in fondo al mare”²⁷.

Se le cose stanno così, si può essere d'accordo con Umberto Lanza e Luigi Sico, che a proposito dello stesso problema riferito al mare, rilevano che, essendo “gli spazi marini fuori dal concetto giuridico di bene” per essi si potrà al più parlare di “‘ambito’, entro il quale possono, o meglio debbono, esercitarsi talune funzioni di governo”²⁸.

²⁴ V. CAVAGLIERI A., *Corso di diritto internazionale*, Maio, Napoli, 1925; GIULIANO M., SCOVAZZI T., TREVES T., *Diritto internazionale. Gli aspetti giuridici della coesistenza degli Stati*, vol. 2, Giuffrè, Milano, 1983, pp. 241 e ss.

²⁵ PACILIO C., *Proprietà e diritti reali*, UTET, Torino, 2008, p. 4.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ivi*, p. 4, n. 10. Cfr. BIANCA M. E ALPA G., *Istituzioni di diritto privato*, Zanichelli, Bologna, 1992, p. 154.

²⁸ LANZA U. e SICO L., *La sovranità territoriale. Il Mare*, parte II, Giappichelli, Torino, 2011, p. 20.

Non a caso il mare viene preso in considerazione in questo contesto. Per esso, infatti, quanto alla sua qualificazione giuridica, valgono conclusioni dello stesso tenore di quelle riferite all'aria.

Data però la contiguità delle questioni, è possibile poi estendere all'aria la stessa soluzione approntata per definire l'ambito giuridico del mare?

In altre parole, si può parlare di una analogia tra spazi marini e aerei, e stabilire così una corrispondenza tra i rapporti che riguardano la terraferma e il mare e quelli che interessano la prima e l'aria?

In merito Gioia sostiene che:

Non c'è dubbio che anche nell'ordinamento internazionale si possa ricorrere all'analogia per integrare la disciplina giuridica risultante dalle norme generali di fonte consuetudinaria; in particolare, è possibile il ricorso all'analogia per applicare una norma esistente relativamente a fattispecie nuove che non esistevano all'epoca della formazione della norma in questione ma che presentano caratteri analoghi a quelle dalla stessa contemplate. In passato, si dubitava invece della possibilità di applicare in via analogica le norme di diritto internazionale particolare poste mediante accordo, ma attualmente la dottrina tende ad ammettere il ricorso all'analogia anche in sede di interpretazione dei trattati²⁹.

Tale argomentazione conduce dunque a sostenere che, quanto si afferma a proposito delle acque territoriali sia applicabile per via analogica anche agli spazi aerei.

La sovranità statale si estende dunque anche agli spazi aerei, a causa delle stesse esigenze di governo che presiedono alla delimitazione entro certi confini delle acque marine. Si deve però osservare qui che l'analogia non è totale. Se, infatti, il passaggio inoffensivo di navi straniere sulle acque territoriali non incontra limiti di sorta, essendo una regola consuetudinaria di diritto internazionale, ciò non può senz'altro ammettersi per il sorvolo di aeromobili sul territorio dello Stato, come sulle acque territoriali. Qui vigono infatti precise regole, che esamineremo tra breve. Per converso, sarà invece possibile parlare di libertà di sorvolo al di sopra delle acque libere in mare aperto e, conseguentemente, nello spazio aereo sovrastante, per analogia con quanto stabilito per le navi, che possano tranquillamente transitare in alto mare, in quanto zona non soggetta alla sovranità degli Stati. È fatta comunque salva la possibilità di istituire zone aeree di sicurezza (*Air Defence Identification Zone*), che si estendono al di sopra del mare libero, e che vengono create da alcuni

²⁹ GIOIA A., *Diritto Internazionale*, Giuffrè, Milano, 2008, p. 6. Nello stesso senso CONFORTI B., *Diritto Internazionale*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2002, p. 43.

Stati al di là del proprio mare territoriale, allo scopo di difendersi da eventuali attacchi aerei non prevedibili³⁰.

I rilievi sin qui svolti e l'*excursus* storico ripercorso ci portano dunque a sostenere che, in punto di diritto, la sovranità esercitabile dagli Stati sullo spazio aereo, non possa considerarsi alla stessa stregua di quella afferente la terraferma, ma che, tuttavia, essa sia configurabile in termini *funzionali*.

Esiste cioè una sfera giuridica, quella relativa alle acque territoriali e agli spazi aerei sovrastanti queste e il territorio statale, di competenza di ciascuno Stato e necessaria per l'espletamento di una serie di attività specifiche, che non può essere elusa in nome di una supposta libertà dell'aria, soprattutto, in un primo momento, a seguito della Prima guerra mondiale e, successivamente, per occorrenze specifiche legate non solo alla sicurezza nazionale, ma anche alla sempre più fitta rete di rapporti di varia natura insorti tra gli Stati, sia di portata locale che di risonanza globale. In funzione di questi molteplici interessi e complesse relazioni, è ineludibile la necessità di una *fictione juris*, di un criterio *ascrivivo* della sovranità, laddove a ciò che ne dovrebbe formare oggetto non si possa imputare l'ordinaria qualifica di bene giuridico.

La sovranità funzionale degli Stati sullo spazio aereo sovrastante il loro territorio si configurerà, allora, come quella in base alla quale si potrà assegnare il *nomen juris* a quelle attività esercitate o esercitabili nel contesto aereo o da questo dipendenti e che, per ragioni di contiguità spaziale, non possono che essere gestite dagli Stati che *in primis* pongono in atto o risentono degli effetti di quelle attività.

Avv. Mauro Savino

³⁰ Cfr. AA. VV., *Istituzioni di diritto internazionale*, a cura di S. M. CARBONE, R. LUZZATO e A. SANTA MARIA, Torino, Giappichelli, 2006, p. 432; SOHN L. B. e JURAS GUSTAFSON K., *The Law of the Sea*, St Paul, West Academic, 1988, p. 233; RONZITTI N., *Introduzione al diritto internazionale*, Giappichelli, Torino, 2007, p. 131.