

Ar2



Vai al contenuto multimediale

Rachele Genovese

**Relitti in mare
e patrimonio culturale sommerso**

Le convenzioni UNESCO e WRC
nel quadro normativo internazionale





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXIX
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-2639-4

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: luglio 2019

Alla mia famiglia

11 *Introduzione*

13 *Capitolo I*

Il patrimonio culturale sommerso ed i relitti in mare: quadro introduttivo

1.1. Cenni storici, 13 – 1.2. Il “patrimonio culturale sommerso” quale fattispecie speciale di relitto: profili definatori, 17 – 1.3. Il ritrovamento e il ricupero dei relitti in mare, 23 – 1.3.1. *Premessa: i diversi istituti nel codice della navigazione*, 23 – 1.3.2. *Il ritrovamento di relitti marittimi*, 25 – 1.3.3. *Il ricupero di relitti marittimi*, 28 – 1.3.4. *La rimozione di cose sommerse*, 30 – 1.4. La regolamentazione internazionale del patrimonio culturale sommerso e dei relitti: piano d’indagine, 31

33 *Capitolo II*

La convenzione di Parigi del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale sommerso

2.1. I lavori preparatori della convenzione di Parigi (UNESCO 2001) sulla protezione del patrimonio culturale sommerso, 33 – 2.2. Gli obiettivi ed i principi generali della convenzione UNESCO, 36 – 2.3. La definizione di “*underwater cultural heritage*”, 37 – 2.4. L’ambito geografico di applicazione della convenzione UNESCO, 39 – 2.4.1. *Le acque interne, le acque arcipelagiche ed il mare territoriale*, 40 – 2.4.2. *La zona contigua*, 42 – 2.4.3. *La zona economica esclusiva e la piattaforma continentale*, 44 – 2.4.4. *L’area internazionale dei fondi marini*, 48 – 2.5. L’esclusione della *salvage law* e della *law of finds*, 50 – 2.6. Gli accordi regionali, 52 – 2.7. La convenzione UNESCO e i relitti di navi militari e di Stato, 54 – 2.8. Le regole relative alle “attività dirette al patrimonio culturale sommerso”, 57 – 2.8.1. *La conservazione in situ*, 58 – 2.8.2. *Il divieto di commercializzazione*, 59

61 *Capitolo III*

La convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare

3.1. La storia e l’evoluzione della convenzione di Nairobi (WRC 2007) sulla rimozione dei relitti in mare, 61 – 3.2. Gli obiettivi ed i principi generali della WRC 2007, 65 – 3.3. La definizione di “relitto” e di “nave” ai fini dell’applicazione della WRC 2007, 67 – 3.4. L’ambito di applicazione della WRC 2007, 70 – 3.4.1. *L’area della convenzione*, 70 – 3.4.2. *Segue. La opt-in clause*, 71 – 3.4.3. *Le esclusioni dall’ambito di applicazione della WRC 2007*, 74 – 3.5. Le procedure di individuazio-

ne e segnalazione dei relitti, 76 – 3.6. Gli obblighi ed i poteri di intervento dello Stato interessato, 78 – 3.6.1. *Segue. I criteri della ragionevolezza delle misure da adottare per la rimozione dei relitti e della proporzionalità al rischio*, 79 – 3.7. Gli obblighi e le responsabilità del proprietario del relitto, 82 – 3.7.1. *La nozione di “responsabilità”*, 84 – 3.7.2. *Le cause di esonero dalla responsabilità del proprietario del relitto*, 86 – 3.7.3. *Il regime di limitazione risarcitoria del proprietario del relitto*, 87 – 3.7.4. *L’eventuale sovrapposizione tra la WRC e le altre convenzioni internazionali di diritto marittimo*, 92 – 3.8. L’assicurazione obbligatoria, 93 – 3.9. I termini di prescrizione, 97

99 Capitolo IV

La convenzione UNESCO nell’ordinamento giuridico italiano e le possibili implicazioni sulla normativa interna dell’eventuale ratifica della WRC

4.1. La convenzione UNESCO 2001 ed il codice dei beni culturali e del paesaggio, 99 – 4.2. Lo stato dell’arte della normativa italiana in tema di protezione del patrimonio culturale sommerso, nonché di rimozione dei relitti in mare, 102 – 4.3. Le implicazioni di un’eventuale ratifica della WRC 2007 da parte dell’Italia: le zone di mare interessate dal campo di applicazione della convenzione, 103 – 4.4. La limitazione risarcitoria in caso di rimozione dei relitti nelle acque soggette alla giurisdizione italiana, 105 – 4.4.1. *Il diritto nazionale ed internazionale applicabile secondo l’art. 10, par. 2, WRC*, 105 – 4.4.2. *La normativa attualmente applicabile stante la mancata ratifica della WRC da parte dell’Italia*, 110 – 4.4.3. *La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC, ma non della LLMC*, 112 – 4.4.3.1. *La LLMC quale esempio di normativa in tema di limitazione risarcitoria per il proprietario di un relitto*, 113 – 4.4.3.2. *Il regime nazionale di limitazione risarcitoria “quale quello” della LLMC*, 113 – 4.4.4. *La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC e della LLMC*, 115 – 4.5. Ulteriori questioni nell’ipotesi di entrata in vigore in Italia della WRC, 116

119 Capitolo V

Il rapporto tra le convenzioni internazionali in materia di patrimonio culturale sommerso, relitti e inquinamento marino

5.1. La convenzione UNESCO e le altre convenzioni internazionali, 119 – 5.1.1. *La convenzione UNESCO e la UNCLOS*, 119 – 5.1.2. *La convenzione UNESCO e la Salvage*, 121 – 5.1.3. *La convenzione UNESCO e la WRC*, 122 – 5.2. La WRC e le altre convenzioni internazionali, 124 – 5.2.1. *La WRC e la UNCLOS*, 124 – 5.2.2. *La WRC e le convenzioni in materia di inquinamento marino (Intervention, CLC, Bunker Oil e HNS)*, 126 – 5.2.3. *Il rapporto tra WRC e Salvage*, 130

135 Capitolo VI

Quadro di sintesi sulla normativa applicabile ai relitti appartenenti o meno al patrimonio culturale sommerso localizzati nelle diverse zone di mare

6.1. Premessa, 135 – 6.2. La normativa applicabile ai relitti localizzati nelle acque interne e nel mare territoriale, 136 – 6.3. La normativa applicabile ai relitti localizzati nella zona contigua, 138 – 6.4. La normativa applicabile ai relitti localizzati nella zona economica esclusiva e sulla piattaforma continentale, 139 – 6.5. La normativa applicabile ai relitti localizzati nell'*Area*, 140 – 6.6. Considerazioni conclusive, 141

145 *Bibliografia*

Introduzione

I relitti in mare hanno costituito oggetto di interesse e di diversi tentativi di regolamentazione in ambito internazionale fin dall'antichità.

Con l'avvento poi delle nuove tecnologie che hanno consentito di esplorare i fondali marini si è scoperto un vero e proprio museo sottomarino, un patrimonio culturale sommerso, fino ad allora sconosciuto, un mondo però in pericolo in quanto preda di cacciatori di tesori e di indiscriminato sfruttamento economico. Pertanto, la necessità di regolamentare i relitti in mare si è palesata in due importanti convenzioni appositamente dedicate: la convenzione di Parigi del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale sommerso (convenzione UNESCO) e la convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare (WRC).

Si tratta di due convenzioni che pur avendo finalità diverse – la tutela del patrimonio culturale sommerso realizzabile in particolare attraverso la conservazione *in situ* dei beni (convenzione UNESCO) e la rimozione dei relitti che costituiscono un ostacolo per la sicurezza della navigazione ed una minaccia per l'ambiente marino (WRC) – possono comunque interrelazionarsi nel momento in cui un bene sommerso qualificabile come “*underwater cultural heritage*” necessita di essere rimosso perché divenuto un pericolo per la sicurezza della navigazione o una minaccia per la salvaguardia dell'ambiente marino.

Non solo. La convenzione UNESCO e la WRC, inserendosi all'interno di un quadro normativo internazionale già consolidato, sollevano l'interrogativo circa una loro eventuale sovrapposizione piuttosto che integrazione con le disposizioni di altre convenzioni prese in esame (UNCLOS, *Salvage*, CLC, *Bunker Oil*, ecc.).

L'analisi delle convenzioni UNESCO e WRC, che pur colmano un preesistente vuoto normativo in tema di relitti in mare, mette in luce un'altra questione concernente la disciplina di particolari relitti appartenenti alla categoria dei c.d. “relitti storici” i quali, pur essendo meritevoli di tutela, non trovano disciplina nella convenzione UNESCO perché relativamente “recenti” per ricadere nel suo ambito di applicazione.

Da una visione d'insieme della normativa internazionale applicabile ai relitti in mare, tenendo altresì in considerazione l'ambito geografico di applicazione delle fonti normative prese in esame, appare quindi interessante, per valutare il livello di uniformità raggiunto, ricostruire il quadro normativo. Quest'ultimo appare, infatti, subito alquanto articolato in quanto destinato a variare a seconda che si tratti di beni appartenenti o meno al patrimonio culturale sommerso, nonché in base alle diverse zone di mare in cui i relitti sono localizzati.

Rivolgendo poi lo sguardo alla realtà italiana emergono ulteriori problematiche tra cui quelle derivanti dalla mancata ratifica non soltanto della WRC, ma anche della convenzione LLMC con tutte le conseguenze che questo fatto comporta specie in relazione al regime di limitazione risarcitoria a favore del proprietario del relitto.

Il patrimonio culturale sommerso ed i relitti in mare: quadro introduttivo

1.1. Cenni storici

L'esigenza di disciplinare il rinvenimento del patrimonio culturale sommerso, ossia di quei beni giacenti sui fondali marini e che presentano un valore storico ed archeologico¹ e di garantirne la preservazione si è ravvisata in tempi relativamente recenti. Infatti, soltanto a partire dagli ultimi decenni lo sviluppo di tecniche ed attrezzature per la ricerca subacquea sempre più avanzate hanno consentito la scoperta di un vero e proprio museo sottomarino. Tuttavia, la propagazione indiscriminata e senza precise regole di tali attività di ricerca ha messo ben presto a repentaglio il patrimonio sottomarino. Si è avvertita, pertanto, la necessità di una regolamentazione che ne consentisse la preservazione a beneficio dell'umanità, rappresentando il patrimonio culturale sommerso «una parte importante e significativa della storia umana»².

Il primo tentativo di regolamentazione dei reperti archeologici sommersi viene realizzato dalla convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (nota come UNCLOS, *United Nations Convention on the Law of the Sea*)³ attraverso gli artt. 149⁴ e 303⁵ appositamente de-

¹ Sulla nozione di “patrimonio culturale sommerso” vedasi paragrafo successivo.

² Così R. GARABELLO, *La convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo*, Giuffrè, Milano 2004, p. 6.

³ Si tratta, come noto, di una convenzione piuttosto complessa e articolata, oltre che copiosa (essendo formata da oltre trecento articoli e diversi allegati), che rappresenta la “colonna portante” del diritto del mare. Dal preambolo della convenzione si desumono le ragioni che hanno condotto i redattori alla stesura di un testo normativo dalla così ampia portata nonché gli obiettivi che esso si pone. Emblematico risulta il considerando n. 4 dove è dato leggere che «*the desirability of establishing through this Convention, with due regard for the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will facilitate international communication, and will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their living resources, and the study,*

dicati rispettivamente ai reperti archeologici e storici ed agli oggetti archeologici e storici scoperti in mare. Tuttavia, tali disposizioni, pur avendo avuto «il pregio di aver quantomeno sollevato la questione dei ritrovamenti e delle scoperte in mare di “oggetti di origine storica ed archeologica”»⁶, si sono rivelate insufficienti ai fini della tutela del patrimonio culturale sommerso⁷. Stante, infatti, la necessità di superare le lacune della convenzione di Montego Bay sono stati avviati i negoziati in seno all'UNESCO che hanno condotto fino alla convenzione di Parigi del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale sommerso che sarà illustrata in seguito⁸.

I relitti, a determinate condizioni che verranno successivamente illustrate⁹, possono “trasformarsi” in patrimonio culturale sommerso. Dato questo stretto collegamento lo studio della regolamentazione del ritrovamento, ricupero e conservazione del patrimonio culturale sommerso non può prescindere dall'analisi delle norme che regolano i relitti.

Diversamente dal patrimonio culturale sommerso, i relitti in mare, da intendersi in primo luogo la nave naufragata ed altri relitti della navigazione¹⁰, hanno costituito oggetto di interesse e di tentativi di regolamentazione fin dall'antichità.

protection and preservation of the marine environment». Per approfondimenti vedasi, tra i molti autori, M. GRBEC, *Extension of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi-enclosed Seas*, Routledge, Londra 2014, p. 17 ss.; ID., *Extension of Coastal State Jurisdiction in the Mediterranean: quasi EEZs or Real sui generis Zones?*, in *Serving the Rule of International Maritime Law*, a cura di N.A. Martínez Gutiérrez, Routledge, Abingdon, Oxon 2010, p. 181 ss.; D.R. ROTHWELL, T. STEPHENS, *The International Law of the Sea*, ed. II, Hart Publishing, Londra 2016, p. 69 ss.; B. SAGE-FULLER, *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law*, Routledge, Londra, New York 2013, p. 59 ss.; A. SERDY, *Public international Law Aspects of Shipping Regulation*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, Informa law from Routledge, Abingdon, Oxon 2014, p. 303 ss.

⁴ L'art. 149 della UNCLOS intitolato «*archaeological and historical objects*» dispone che «*all objects of an archaeological and historical nature found in the Area shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the State or country of origin, or the State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin*».

⁵ All'art. 303 UNCLOS in materia di «*archaeological and historical objects found at sea*» si legge, tra l'altro, che «*States have the duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose*».

⁶ Così M.M. ANGELONI, A. SENESE, *Il diritto del mare*, Cacucci, Bari 2005, p. 143.

⁷ V. *infra* cap. V, par. 5.1.1.

⁸ V. *infra* cap. II.

⁹ V. *infra* cap. II.

¹⁰ Per “relitti della navigazione” si può intendere qualunque parte della nave, galleggiante o giacente sul fondo, che da essa si sia distaccata, riferendosi altresì al carico, o parte di esso, trasportato dalla nave. Cfr. G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*

Prima di entrare nel merito delle fonti disciplinanti i relitti e gli istituti da essi derivanti, si ritiene opportuno un breve *excursus* sull'evoluzione normativa relativa alla materia di cui trattasi, potendosi rilevare che il principio generale, da cui si possono trarre i pilastri del successivo sistema normativo, si fonda sul presupposto che i beni naufragati non cessano di appartenere al loro proprietario per il mero fatto del naufragio, divenendo suddetti beni, come si vedrà meglio in seguito¹¹, *vacuae possessionis*, ma non *vacuae dominii*. Tale principio trovò la sua affermazione primariamente nel diritto romano¹² in base al quale se da un lato permanevano i diritti del proprietario sulle cose naufragate, avendo dovuto abbandonarle per cause di forza maggiore e non potendosi pertanto configurare l'*animus derelinquendi*, per altro verso l'impossessamento dei beni naufragati da parte di terzi veniva equiparato al furto.

Con la caduta dell'impero romano la barbarica e violenta usanza dello *ius naufragii*, già noto in epoche anteriori e che durante l'età d'oro ellenica e del primo impero romano si cercò di arginare senza, evidentemente, riuscire a sradicare, si divulgò in maniera incontrollata e incontrastata. Siffatta pratica, che si opponeva radicalmente ai principi fino ad allora affermati, consisteva nel «diritto assoluto da parte del primo occupante di impadronirsi di tutto ciò che si trovasse sul mare o dal mare fosse rigettato sulle coste a seguito di naufragio»¹³ finanche delle persone dei naviganti. Ampiamente diffusosi nei mari del nord, in particolare in Bretagna, e ben presto in tutto il Mediterraneo, lo *ius naufragii* si protrasse per tutto il Medioevo fino in epoca moderna quando, con la ripresa dei traffici e il risorgere delle civiltà, si assistette alla graduale e poi definitiva proscrizione di tale fenomeno e alla conseguente riaffermazione dei principi basilari che, in materia di diritti dei proprietari delle navi e dei beni naufragati, avevano distinto l'epoca romana.

Aggiungasi che uno dei fattori trainanti dell'evoluzione della normativa sul ricupero, nonché successivamente sul soccorso portato ai naufraghi, si può identificare nel graduale sviluppo della navigazione,

di relitti della navigazione, in *Nss. dig. it.*, a cura di A. Azara, E. Eula, XVI, Utet, Torino 1957, p. 440 s.

¹¹ Per un approfondimento sulla nozione di "relitto" v. *infra* par. 1.3.

¹² I giuristi romani incorporarono nel Digesto la *Lex Rhodia*, il testo ritenuto di maggiore importanza nel diritto ellenico risalente alla seconda metà del 400 a. C.

¹³ Così G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 436.

delle tecnologie e delle telecomunicazioni che già in tempi piuttosto lontani (seppur in proporzione ai mezzi e alle conoscenze allora disponibili) resero possibile l'affermarsi di nuove fattispecie come appunto il soccorso.

Quest'ultimo, che racchiude il vero e proprio superamento dello *ius naufragii*, cominciò a delinarsi in maniera sempre più puntuale dapprima nei *Rôles d'Oléron* del 1266, successivamente in una serie di consuetudini seguite all'incirca dal XIII al XVII secolo nel Mediterraneo occidentale raccolte nel Consolato del mare dedicato – seppur in maniera disorganica – a tutti gli istituti di diritto marittimo privato, proseguendo nel *Guidon de la mer* – probabilmente del XVI secolo e destinato a integrare le disposizioni contenute nei *Rôles d'Oléron* – fino a ricevere una compiuta disciplina nelle *Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d'août 1681, touchant la marine*¹⁴.

Quest'ultima rappresenta la fonte normativa di maggior rilievo essendo «il primo testo di leggi marittime, di carattere pubblico e privato, che costituisce l'inizio della moderna codificazione del diritto marittimo»¹⁵, destinata pertanto a influenzare la legislazione francese prima e quella italiana poi, in particolare il codice della marina mercantile del 1865 il cui contenuto, frammentato e disorganico, venne in seguito riorganizzato e riscritto nel codice della navigazione del 1942¹⁶.

Dall'entrata in vigore del codice della navigazione ad oggi il quadro normativo avente ad oggetto la rimozione o il ricupero di relitti piuttosto che l'assistenza o il salvataggio di navi in pericolo è andato componendosi di specifiche convenzioni internazionali¹⁷ disciplinanti in maniera più o meno puntuale le suddette fattispecie¹⁸.

¹⁴ Per una ricostruzione più ampia e dettagliata relativa all'evoluzione della normativa sui relitti, vedasi, tra i molti, A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. disc. priv.*, XIII, Utet, Torino 1996, p. 93 ss.; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 344 ss.; G. CAMARDA, *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, in *Trasporti*, n. 69-70, 1996, p. 77 ss.; A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1951, p. 117 ss.; U. LA TORRE, *Ricupero*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Giuffrè, Milano 2010, p. 365 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. III, Giuffrè, Milano 1994, p. 957; G. SILINGARDI, *Ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Enc. dir.*, vol. XL, 1989, p. 748 ss.

¹⁵ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XIV, Giuffrè, Milano 2016, p. 20.

¹⁶ ID., *ibidem*.

¹⁷ Si pensi innanzitutto alla convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul salvataggio, la c.d. *Salvage Convention*, nonché alla più recente *Nairobi International Convention on the*

1.2. Il “patrimonio culturale sommerso” quale fattispecie speciale di relitto: profili definatori

Il patrimonio culturale sommerso trova una sua precisa identità nella definizione che ne viene fornita dalla convenzione UNESCO¹⁹ ai sensi della quale per “*underwater cultural heritage*” si intende:

all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years such as: i) sites, structures, buildings, artefacts and human remains, together with their archaeological and natural context; ii) vessels, aircraft, other vehicles or any part thereof, their cargo or other contents, together with their archaeological and natural context; and iii) objects of prehistoric character (art. 1, par. 1, lett. a).

Nonostante all’epoca dell’elaborazione ed entrata in vigore della convenzione UNESCO non vi fosse alcuna fonte normativa che fornisse una chiara ed espressa definizione di “relitto”, tuttavia è evidente come i reperti che fanno parte del patrimonio culturale sommerso rientrino in questa fattispecie. Per meglio comprendere in che modo il patrimonio culturale sommerso si possa configurare quale speciale categoria di relitti può farsi ricorso ad una convenzione internazionale successiva alla convenzione UNESCO, ossia la convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare (WRC)²⁰, nella quale è dato trovare per la prima volta una precisa definizione di “relitto” quale:

a) a sunken or stranded ship; or b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken (art. 1, par. 4).

Removal of Wrecks del 18 maggio 2007, entrata in vigore il 14 aprile 2015. Quest’ultima costituirà oggetto di successiva disamina.

¹⁸ C’è stato chi in dottrina ha voluto riassumere l’evolversi di questo scenario con una significativa osservazione, ritenendo che: «la storia del recupero e del ritrovamento di relitti sia la vera storia del *salvage*, mentre i lineamenti dell’assistenza e salvataggio (onerosa) a navi (e relativi carichi) non ancora divenuti relitti, sono di fattura relativamente recente, essendo dovuti all’elaborazione della moderna (secolo XIX) giurisprudenza, in specie anglo-sassone»; così G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 957.

¹⁹ V. *infra* cap. II, par. 2.3.

²⁰ V. *infra* cap. III.

Dunque ogni qualvolta un relitto secondo la definizione della WRC presenta le caratteristiche indicate nella convenzione UNESCO esso assume la natura di patrimonio culturale sommerso. Si pensi, ad esempio, ad una nave naufragata e rimasta sommersa da oltre cento anni.

Prima della WRC il concetto di “relitto” non era così scontato e immediato. Infatti, era possibile imbattersi in molteplici nozioni a seconda, talvolta, della legislazione nazionale presa in considerazione.

Rinviando per approfondimenti ai numerosi studi della dottrina²¹, si ritiene sufficiente in questa sede ricordare solo alcuni esempi di definizione di “relitto” contenuti negli ordinamenti interni di diversi Stati.

Secondo la legislazione francese, l'*épave* rappresenta la nave e più in generale qualsiasi cosa mobile, trovata galleggiante sul mare o giacente sul fondo o rigettata dal mare sul lido, dunque non in grado di navigare, abbandonata dal proprietario o dall'equipaggio²².

La legislazione tedesca, sulla base dei contenuti del *German Commercial Code*, intende per relitto una nave che, arenata o sommersa, non possa più essere rimossa o riparata (anche sulla base di una valu-

²¹ Vedasi, tra i molti autori, R. GOY, *L'épave du Titanic et le droit de épaves en haute mer*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1989, p. 762 ss.; M. GREGORI, *The Concept of Shipwreck among National and International Law*, in *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, a cura di M. Musi, Bonomo, Bologna 2016, p. 59 ss.; R. REMOND-GOUILLOUD, *La protection de la mer contre les épaves de navires*, in *Rev. jur. env.*, 1979, p. 92 ss.; R. REZENTHEL, *Le régime de épaves maritimes*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, p. 195 ss.; A. VASILJ, L. VOMS, *The Problem of Sunken Items and Authorised Persons*, in *Contemporary Legal and Economic Issues*, a cura di I. Barković Bojanić, M. Lulić, ed. III, Researchgate, Osijek 2011, p. 102 ss.

²² Degno di nota è l'art. 1 del *décret n. 61-1547 du 26 décembre 1961* «fixant le régime des épaves maritimes» che così definisce un relitto: «1. *Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons*; 2. *Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité*; 3. *Les embarcations, machines, agrès, ancrs chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs*; 4. *Les marchandises jetées ou tombées à la mer*; 5. *Généralement tous objets, à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime*».

In ambito dottrinale assume particolare rilievo la classica definizione di relitto fornita da Ripert: «*tout objet mobilier trouvé flottant sur mer ou tiré du fond de la mer ou échoué sur la portion du rivage dépendant du domaine public maritime, lorsque le propriétaire de cet objet en a perdu, volontairement ou non, la possession*»; così G. RIPERT, *Droit maritime*, ed. IV, vol. III, Rousseau, Parigi 1953, p. 165. Vedasi altresì R. GOY, *ibidem*; R. REMOND-GOUILLOUD, *ibidem*; R. REZENTHEL, *ibidem*; A. VASILJ, L. VOMS, *ibidem*.

tazione economica di quest'ultima operazione), perdendo pertanto la sua attitudine alla navigazione²³.

Ancora, secondo la legislazione inglese, “*wrecks*” sono le navi incagliate sulla costa o arenate in acque soggette alle escursioni delle maree, nonché le merci e gli altri oggetti appartenenti alla nave²⁴.

Venendo all'ordinamento italiano, il codice della navigazione non fornisce una precisa definizione di relitto che va pertanto desunta dagli istituti che da esso derivano. Come è noto, il codice distingue – nel suo titolo IV intitolato «dell'assistenza e salvataggio. Del ricupero e del ritrovamento di relitti» – il ricupero e il ritrovamento di relitti da un lato e il salvataggio e l'assistenza dall'altro. Meritano particolare attenzione le disposizioni relative alle prime due fattispecie, ovvero al ricupero ed al ritrovamento di relitti, ciò per il rilievo che esse assumono anche per quanto concerne il ricupero e ritrovamento del patrimonio culturale sommerso.

Nello specifico l'art. 501 c. nav. sull'«Assunzione del ricupero», si riferisce al ricupero «di una nave o di un aeromobile naufragati o di altri relitti della navigazione», così come confermato dall'art. 505 c. nav. il quale rinvia espressamente al «ricupero operato dal comandante della nave naufragata». Pertanto in primo luogo è da ritenersi relitto una nave naufragata. Su quest'ultimo concetto, a seguito di numerose pronunce giurisprudenziali e di ampi dibattiti da parte della

²³ «According to the German commercial Code (HGB), a ship that is unable to sail can be unable to repair (*Reparaturfaehig*), or uneconomic to repair (*Reparaturwurdig*)»; così A. VASILJ, L. VOMŠ, *ibidem*. Si ritiene altresì interessante la legge tedesca sulle idrovie federali (*Bundeswasserstraßengesetz*), in particolare l'art. 30, co. 1, l. 2 aprile 1968 in merito alla più generale rimozione degli ostacoli marini. Tale legge stabilisce che «*Wird der für die Schifffahrt erforderliche Zustand einer Bundeswasserstraße oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße durch in der Bundeswasserstraße hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder durch andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände beeinträchtigt, können die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Hindernis beseitigen, wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und wenn ein nach § 25 Verantwortlicher nicht oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann oder wenn zu besorgen ist, dass dieser Verantwortliche das Hindernis nicht oder nicht wirksam beseitigen wird*».

²⁴ Come emerge dalla sezione 255 del *Merchant Shipping Act*, modificato da ultimo nel 1995, «*wreck includes jetsam, flotsam, lagan, and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water*». Per un commento vedasi N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 2016, p. 69 ss.; G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instruments?*, in *J. Bus. Law*, 2009, p. 204 ss.; G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 960 ss.; A. VASILJ, L. VOMŠ, *ibidem*.

dottrina²⁵, è dato osservare che, nonostante l'utilizzo della terminologia "nave naufragata" abbia spesso ingenerato dubbi interpretativi²⁶, l'orientamento più diffuso²⁷ è quello di equiparare la suddetta espressione a quella di *interitus rei*, ovvero di nave perduta, indipendentemente dalla causa del sinistro da cui sia derivato il naufragio.

A questo punto potrebbero porsi due quesiti: cosa si intende per perdita e di conseguenza in quale momento è identificabile il passaggio, ovvero la trasformazione, della nave in relitto.

Sebbene già diversi autori²⁸ abbiano affrontato la questione, tuttavia mi pare opportuno soffermarsi brevemente sugli elementi determinanti nel passaggio della nave in relitto allo scopo di poter cogliere al meglio la distinzione delle varie fattispecie che si ricollegano ai relitti. Premettendo che piuttosto di frequente, e aggiungasi, a mio avviso, erroneamente, la fattispecie del naufragio è stata assimilata alla sommersione²⁹, e precisando altresì che il fatto dell'abbandono della nave da parte dell'equipaggio (diversamente da quanto concepito dalla legislazione francese) non parrebbe qualificare la nave come relitto³⁰, il «concetto di "perdita" è ancora esso stesso troppo ampio perché possa venire utilizzato come parametro per segnare un confine fra la nave che debba dirsi "relitto", e la nave che ancora non meriti codesta definitiva condanna»³¹.

²⁵ Sul tema G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 438 ss.; G. RIGHETTI, *ibidem*; Trib. Napoli 9 maggio 1997, in *Dir. maritt.*, 1998, p. 165 ss., con nota di N. DE MARCO, *Recupero e salvataggio*, *ivi*, p. 166 ss.; App. Genova 8 gennaio 1965, *ivi*, 1966, p. 507 ss., con nota di C. DE VINCENTIIS, *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, *ivi*, p. 507 ss.; Trib. Napoli 22 ottobre 1953, in *Riv. dir. nav.*, vol. II, 1955, p. 268 ss., con nota di M. IANNUZZI, *La sommersione della nave e la nozione di "interitus rei"*, *ivi*, p. 269 ss.

²⁶ Sul punto vedasi G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 438 ss.

²⁷ G. BERLINGIERI, *Assistenza e salvataggio nella navigazione marittima, interna ed aerea. Recupero e ritrovamento*, in *Dir. maritt.*, 1967-1968, p. 296 ss.; ID., *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 438 ss.; M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 269 ss.; R. RUSSO, *Salvataggio e recupero*, in *Riv. dir. nav.*, vol. II, 1956, p. 235 ss.; ID., *Salvataggio e ricupero*, *ivi*, vol. II, 1953, p. 65 ss.; G. SILINGARDI, *op. cit.*, p. 748 ss.

²⁸ Vedasi note successive.

²⁹ Sul tema vedasi *infra* par. 3.4.

³⁰ Sul punto vedasi Trib. Trieste 23 ottobre 1995, in *Dir. maritt.*, 1996, p. 776 ss., con nota di A. ANTONINI, *Brevi note in tema di differenziazione della fattispecie del ricupero da quella del salvataggio e di identificazione del debitore del compenso*, *ivi*, p. 777 ss.; G. CAMARDA, *I relitti marini*, cit., p. 77 ss.

³¹ G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, cit., p. 439.