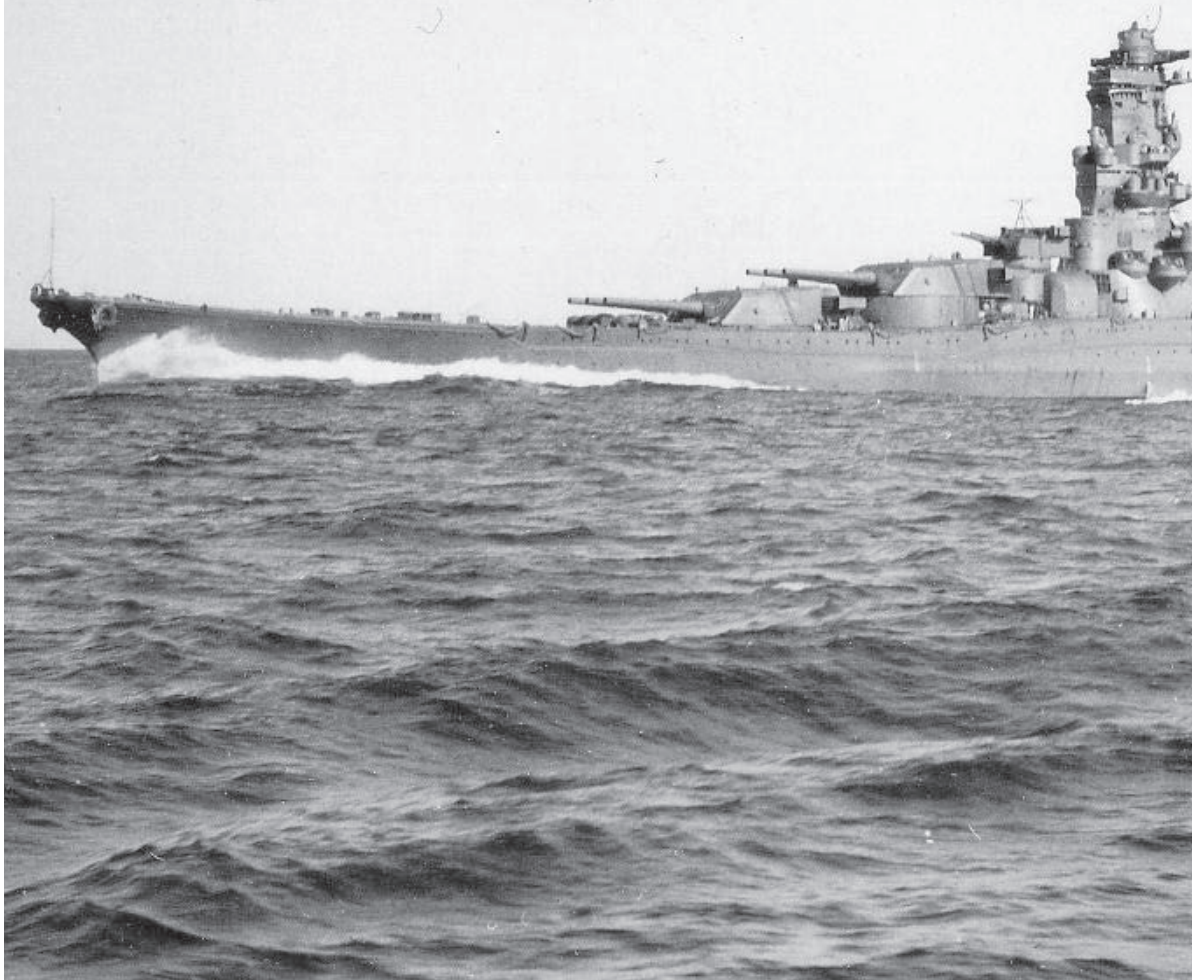


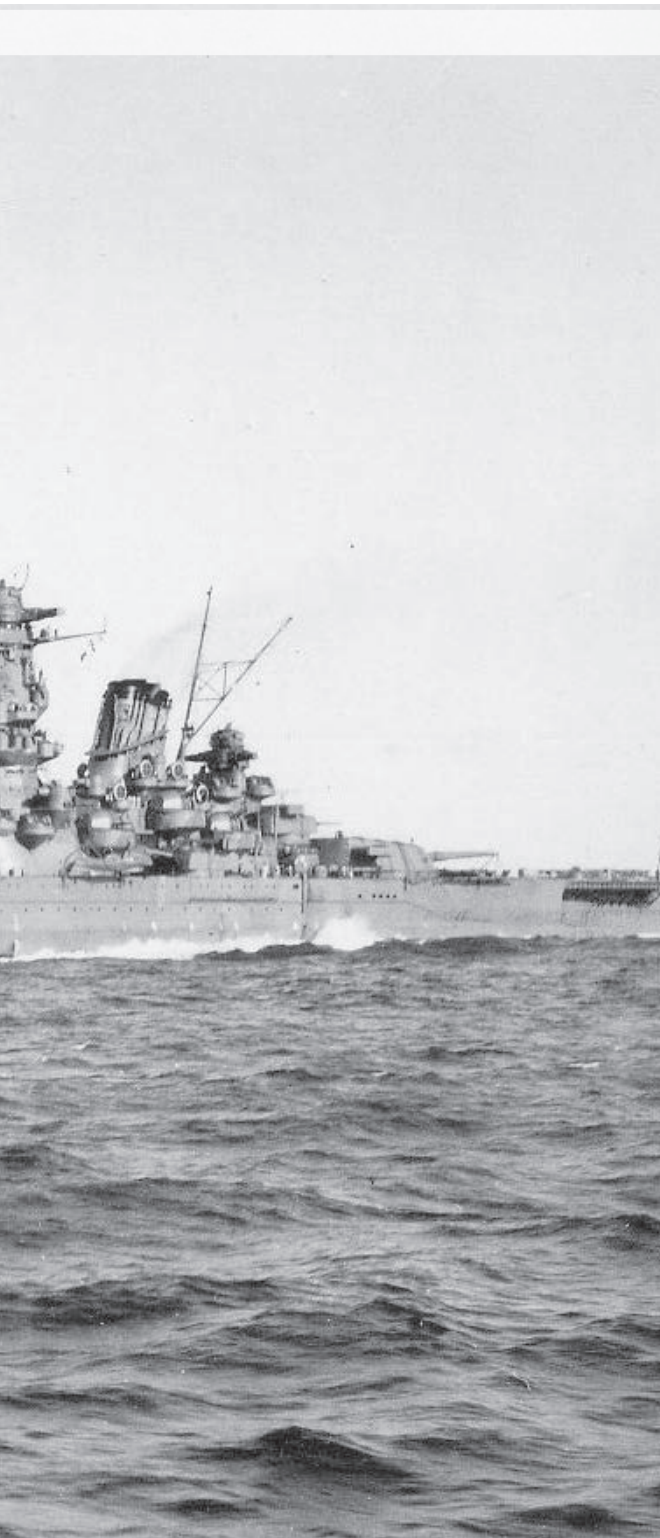


Diritto

I RELITTI DELLE NAVI DA GUERRA STATUS E TUTELA GIURIDICA

GIUSEPPE MASETTI, FULVIA ORSINI





È oggetto di dibattito internazionale il mantenimento dell'immunità sovrana¹ da parte di una nave da guerra affondata a seguito di qualsiasi tipologia di evento. Sebbene non sia individuabile una prassi consolidata, è sufficientemente condivisa la considerazione che le navi da guerra affondate siano sacrari militari intangibili. Tale considerazione non è diventata un principio dalla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo² che, all'articolo 2 comma 9, si limita a ricordare come "appropriato rispetto è dovuto a tutti i resti umani giacenti in acque marittime", non effettuando alcuna distinzione tra le spoglie di militari presenti nelle navi da guerra e di marinai su navi mercantili³.

Durante i negoziati della citata Convenzione UNESCO, era stata avanzata la proposta di introdurre nel testo della stessa il rispetto delle spoglie dei militari presenti nei relitti delle navi da guerra⁴. Tale proposta è stata contrastata da numerosi Stati, principalmente africani, al fine di non effettuare distinzioni tra le spoglie dei morti in mare, in relazione al gran numero di schiavi morti nei viaggi dall'Africa alle Americhe⁵. Nulla di maggiormente specifico si rintraccia nella Convenzione di Montego

¹ In alto mare, le navi da guerra hanno completa immunità dalla giurisdizione di qualsiasi Stato diverso da quello di bandiera. L'immunità è, invece, parziale durante il transito nelle acque territoriali o il soggiorno nelle acque interne (esenzione da fermo, ispezione, tasse e applicazione di leggi straniere). Di conseguenza, a bordo delle Navi da guerra non deve essere issata la bandiera dello Stato ospitante. Fanno eccezione sia i periodi in cui si celebrano cerimonie locali (ad esempio, la festa nazionale), sia l'impiego su disposizione delle autorità superiori della bandiera come forma di cortesia. L'unica misura coercitiva adottabile dallo Stato costiero nei confronti di una Nave da guerra straniera in sosta in un proprio porto è rappresentata dall'obbligo di lasciare il porto in caso di violazioni di leggi dello Stato costiero che abbiano ripercussioni di particolare gravità sul proprio territorio (vedi F. CAFFIO, "Glossario del diritto del mare", supplemento alla *Rivista Marittima*, maggio 2007, pp. 59-61).

² La Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo è entrata in vigore il 2 gennaio 2009. L'Italia l'ha ratificata con la legge n. 157 del 23 ottobre 2009.

³ Il testo originale recita: "States Parties shall ensure that proper respect is given to all human remains located in maritime waters".

⁴ UNESCO, *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Working Procedures 34*, 2 aprile 2001

⁵ UNESCO, *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Working Procedures 58*, 5 luglio 2001.

Bay del 1982. In essa, all'articolo 303, si stabiliscono due doveri generali da parte degli Stati rispetto a tutti gli oggetti archeologici e storici, dovunque vengano rinvenuti. Il primo è che gli Stati hanno "l'obbligo di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare"; mentre il secondo dovere è di cooperare a tal fine⁶. Inoltre, sebbene nella Convenzione siano presenti indicazioni in merito alle acque territoriali, alla zona contigua e all'area degli abissi marini, è evidente la presenza di un vuoto previsionale in merito alla piattaforma continentale⁷.

Immunità sovrana dei relitti militari

Nonostante non esistano norme consuetudinarie o trattati relativi al mantenimento dell'immunità sovrana da parte dei relitti delle navi da guerra, una serie di argomentazioni possono essere portate a supporto di tale principio. Innanzitutto, va ricordato che i suddetti relitti potrebbero contenere documenti sensibili, sistemi d'arma o altre strumentazioni che lo Stato di bandiera non ha interesse che vengano in possesso di altri⁸. In aggiunta, si può argomentare che la presenza delle spoglie dell'equipaggio rappresenta una ulteriore motivazione a conforto del perdurare dell'immunità sovrana⁹.

È infatti opinione ampiamente diffusa che occorre riservare particolare attenzione ai relitti delle navi da guerra come sacrari militari marini, in quanto

conservano le spoglie di militari morti nel servire la patria. A supporto di tale affermazione si può anche ricondurre quanto disposto dall'articolo 34 del Primo Protocollo delle Convenzioni di Ginevra per le tombe di persone decedute all'estero a causa di ostilità¹⁰. A queste considerazioni vanno aggiunte le posizioni assunte dalla maggior parte delle potenze marittime – passate e presenti – che vanno nella direzione del principio secondo cui nessuno Stato può interagire con un relitto di una nave da guerra senza l'autorizzazione dello Stato di bandiera.

Ad esempio, per gli Stati Uniti, tali relitti – anche se apparentemente abbandonati – sono di proprietà del governo e affidati in custodia all'U.S. Navy finché non viene diversamente stabilito con un atto del Congresso¹¹. Inoltre, il principio di imprescrittibilità dei diritti dello Stato di bandiera è affermato anche nello *Statement on United States Policy for the protection of Sunken Warships* del 19 gennaio 2001¹². Una particolare valutazione che è stata svolta in merito a quest'ultimo è che potrebbe essere inteso come uno "shot itself in the foot", in quanto gli Stati Uniti hanno le maggiori capacità tecnologiche nella ricerca e nel recupero di relitti militari di qualsiasi nazionalità¹³. Il principio di immunità sovrana per i relitti di navi da guerra è stato poi ulteriormente ribadito con il *Sunken Military Craft act* del 2004. Discorso analogo viene portato avanti dalla Francia da cui viene confermata la tesi di "imprescriptibilité de l'immunité des

⁶ La *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) è entrata in vigore il 16 novembre 1994. L'Italia ha ratificato la Convenzione con la legge n. 689 del 2 dicembre 1994.

⁷ Cfr. S. DROMGOOLE, "Legal protection of the underwater cultural heritage: lessons from the Titanic", in *Amicus Curiae*, Issue 61, September/October 2005, p. 18.

⁸ V. MAINETTI, *Considerazioni in tema di esercizio della sovranità archeologica da parte dello Stato costiero*, in G. CAMARDA ET T. SCOVAZZI, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage. Legal Aspects*, Milano, 2002, p. 239.

⁹ J.R. HARRIS, "The protection of Sunken Warships as Gravesites at Sea", in *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 7, 2001, pp. 75-129.

¹⁰ Il Protocollo è stato adottato a Ginevra l'8 giugno 1977 e ratificato dall'Italia con legge n. 762 dell'11 dicembre 1985. Al comma 1 dell'articolo 34 si afferma che "I resti delle persone [...] che non erano cittadini del paese nel quale sono decedute a causa delle ostilità, debbono essere rispettati, e le tombe di tutte le dette persone saranno rispettate, curate e contrassegnate come previsto nell'articolo 130 della IV Convenzione".

¹¹ Nel sito istituzionale, si afferma che il Department of the Navy "retains custody of all of its naval vessels and aircraft, whether lost within U.S., foreign, or international boundaries" (visita <http://www.history.navy.mil/faqs/faq28-1.htm>).

¹² La parte conclusiva dello Statement contiene il seguente proposito: "The United States will use its authority to protect and preserve sunken State craft of the United States and other nations, whether located in the waters of the United States, a foreign nation, or in international waters".

¹³ Cfr. J.R. HARRIS, "The protection of Sunken Warships as Gravesites at Sea", in *Ocean and Coastal Law Journal*, vol. 7, 2001, p. 79.

*navires d'Etat*¹⁴, così come dal Regno Unito con il *Protection of Military Remains Act* del 1986¹⁵. Le suddette posizioni sono in contrasto con la Convenzione UNESCO del 2001 nelle parti in cui prevede delle circostanze in cui lo Stato costiero può determinare il futuro di uno *State vessel* senza il parere concorde dello Stato di bandiera. Infatti, in base al comma 3 dell'articolo 7, lo Stato costiero "should inform" lo Stato di bandiera in merito a relitti di quest'ultimo presenti nelle proprie acque territoriali o arcipelagiche; mentre, se il relitto è presente nella propria zona economica esclusiva o sulla piattaforma continentale, lo Stato costiero ha il diritto di scegliere se autorizzare qualsiasi attività "directed at such heritage to prevent interference with its sovereign rights or jurisdiction" (articolo 10 comma 2). L'applicazione dell'immunità sovrana diventa ancora più controversa per un relitto di epoca antica, non essendo agevole comprovare la continuità di "dominio" da parte dello Stato di bandiera, e per una nave da guerra affondata da meno di cento anni in acque internazionali o territoriali di un altro Stato.

Relitti di antiche navi da guerra

Un punto fondamentale da cui partire è la definizione di "nave da guerra". Infatti, mentre è abbastanza semplice individuare le moderne navi da guerra, tale operazione diventa abbastanza complessa per imbarcazioni molto antiche come le navi vichinghe ed i galeoni spagnoli. All'articolo 29 della Convenzione di Montego Bay si definisce "nave da guerra" ogni nave appartenente alle forze armate di uno Stato, che mostra le insegne proprie di una nave da guerra nazionale, viene comandata da "un ufficiale di Marina al servizio dello Stato e iscritto nell'apposito ruolo degli ufficiali" ed è munita di un equipaggio

"sottoposto alle regole della disciplina militare". È difficoltoso verificare tali criteri riferendoli ai secoli passati: ad esempio, in merito alla disciplina militare o alla verifica della presenza, al momento dell'affondamento, del comandante sui ruoli degli ufficiali di una data Marina. Ancora più arduo appare verificare le suddette condizioni per le imbarcazioni impiegate anche a scopi privati prima della Dichiarazione di Parigi del 1856. Diventa, quindi, controversa la definizione di "nave da guerra" per le unità delle flotte impiegate dalle grandi potenze marittime nel commercio con le colonie delle Americhe e delle Indie Orientali¹⁶. Il tema della definizione di "nave da guerra" è stato dibattuto anche durante i negoziati che hanno portato alla citata Convenzione UNESCO del 2001. Per il testo definitivo è stato deciso, al comma 8 dell'articolo 1, di stabilire come "State vessels" sia le navi da guerra, sia ogni altra nave "owned or operated by a State" che, al momento dell'affondamento, fossero impiegate "only for government non-commercial purposes, that are identified as such and that meet the definition of under water cultural heritage". Un esempio della suddetta problematica è legato alle vicende dei galeoni *Juno* e *La Galga*, rinvenuti nel 1997 dalla società di recupero statunitense Sea Hunt Inc. e reclamati dalla Spagna. Da un lato, le argomentazioni portate dalla società si basavano sulle constatazioni che le navi non erano state affondate in guerra, che venivano impiegate per trasportare tabacco, oro, posta privata e passeggeri e che gli oggetti recuperati erano di manifattura africana e indiana. Dall'altro, la Spagna difendeva i propri diritti sui galeoni per l'appartenenza alla marina militare spagnola, per l'essere al servizio dello Stato spagnolo al momento dell'affondamento e per l'essere mai state rimosse dal registro navale spagnolo¹⁷. La posizione spagnola, totalmente

¹⁴ Cfr. la risposta all'interrogazione del deputato francese P. Lellouche del 4 aprile 1999, in *Journal Officiel de la République Française*, 31 maggio 1999, p. 3.261.

¹⁵ Inoltre gli Stati Uniti, la Francia ed il Regno Unito hanno concluso nel 1995 un accordo comune con la Germania ed il Giappone per un "Joint Statement on Sunken State Vessels and Aircraft".

¹⁶ D.J. BEDERMAN, "Rethinking the Legal Status of Sunken Warships", in *Ocean Development Et International Law*, n. 31/2000, pp. 98-99.

¹⁷ C.J. SHAPREAU, "Extension of Express Abandonment Standard for Sovereign Shipwrecks in Sea Hunt, Inc. et al., Raises Troublesome Issues Regarding Protection of Underwater Cultural Property", in *International Journal of Cultural Property*, nr. 10, 2001, pp. 276-314.

diversa da quella sostenuta nel 1965 con gli Stati Uniti in una situazione per alcuni versi analoga¹⁸, ha prevalso escludendo la possibilità che privati recuperassero i resti dei galeoni senza l'autorizzazione dello Stato di bandiera. Sebbene tale posizione sia condivisa da un numero crescente di Stati, non può essere considerata un principio di diritto internazionale consuetudinario perché la sua pratica non è uniforme da parte di tutti gli Stati e perché spesso applicato su basi di opportunità politiche. In merito alla mancanza di uniformità, è sufficientemente ricordare la Dichiarazione di Santo Domingo del 1998 in base alla quale molti Stati dell'America Latina considerano i galeoni spagnoli e di altri Stati europei affondati nelle loro acque territoriali come abbandonati e, quindi, sottoposti alla giurisdizione esclusiva dello Stato costiero¹⁹. Per quanto concerne, invece, le valutazioni di opportunità politiche si può, ad esempio, ricordare l'atteggiamento della Francia in merito al vascello *Orient* affondato il 2 agosto 1798 dall'ammiraglio Nelson nella baia egiziana di Aboukir. Il governo francese, sebbene avesse inizialmente avanzato all'Egitto i propri diritti sul relitto, ha in seguito desistito, ufficialmente per mancanza di risorse finanziarie²⁰. Una possibile interpretazione dell'atteggiamento francese è legata al principio di reciprocità. Infatti, tale principio, sebbene non produca un obbligo, richiede – come forma di cortesia – di riconoscere dei diritti analoghi su beni di interesse archeologico dell'altro Stato presenti nel proprio territorio²¹. In tale ottica, la Francia avrebbe voluto evitare di affrontare il tema della restituzione dei numerosi reperti archeologici egiziani presenti nei propri musei. Un'ulteriore interessante vicenda è legata al vascello inglese

HMS Sussex, affondato nel 1694 a seguito di una violenta tempesta nei pressi dello Stretto di Gibilterra. In seguito al rinvenimento di una lettera diplomatica che attestava il trasporto di ingenti quantitativi di preziosi, una società statunitense – l'Odyssey Marine Exploration – ha chiesto al Regno Unito e alla Spagna le necessarie autorizzazioni ed ha iniziato delle ricerche su un'area di 400 miglia quadrate. Nel 2001 il possibile relitto è stato identificato in acque internazionali su un fondale di circa 820 metri. L'epilogo delle vicende giudiziarie dei relitti dei galeoni *Juno* e *La Galga* hanno spinto l'Odyssey a cercare un accordo con il governo del Regno Unito, prima di iniziare qualsiasi operazione di recupero. In base al *Partnering Agreement Memorandum* raggiunto, è stato riconosciuto al Regno Unito il diritto di dover approvare il piano di recupero proposto dall'Odyssey. Al contempo, è stata prevista la vendita dei beni recuperati e la divisione proporzionale dei ricavi. Particolare attenzione è stata riservata ad un eventuale rinvenimento di spoglie umane. Sebbene giudicato improbabile per esperienze su relitti analoghi, il rinvenimento sarà immediatamente comunicato ai rappresentanti del Governo britannico e si cercherà di non arrecare alcun inutile disturbo alle spoglie, lasciandole se possibile *in situ*. Le fasi finali del recupero sono state sospese il 15 gennaio 2006 a seguito dell'inasprimento dei rapporti tra la società statunitense e le autorità spagnole e non sono ancora riprese nonostante, con un accordo del 23 marzo 2007, la Spagna abbia ottenuto di partecipare con propri archeologi e la raccolta di informazioni su altri relitti presenti in area²². Ritornando all'accordo, è di particolare interesse il dibattito

¹⁸ In una lettera dell'11 gennaio 1965, l'ambasciatore spagnolo presso gli Stati Uniti affermava che la Spagna non poteva avanzare alcun diritto sui relitti dei galeoni presenti nelle acque della Florida (vedi *Annexed to the decision of the Court of Appeal on the 4th Circuit of the United States, Sea Hunt, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel or Vessels*, 221 F.3d 643, 4th Cir. 2000).

¹⁹ L.O. BREA-FRANCO, *Informe sobre el estrado de situación de salvaguardia del patrimonio cultural subacuatico*, in UNESCO, *Background Materials on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, vol. II, Paris, 2000, p. 508.

²⁰ P. JARNAC, *Plongées parmi les épaves*, Paris, Ed. France Empir, 1981, p. 158; J.P. LAROCHE DE ROUSSANE, *Des épaves chargées d'histoire*, in IN-DEMER, *Annuaire de droit de la mer*, 1998, vol. 3, p. 553.

²¹ Il principio di reciprocità è stato implicitamente applicato tra Francia e Stati Uniti con due distinti accordi bilaterali: nel 1995, in merito al relitto francese del vascello *La Belle* affondato in acque territoriali texane nel 1686, e nel 2003, sul relitto della nave confederata *CSS Alabama* scoperta nel 1995 in acque francesi.

²² Dal sito dell'Odyssey: "due to interference by various Spanish entities Odyssey has postponed further work on the project to allow diplomatic issues to be resolved" (12 aprile 2010, <http://shipwreck.net/hmssussex.php>).



In apertura: Nave da guerra giapponese classe Yamato affondata l'8 aprile 1945
Sopra: La Thistlegorm, nave mercantile britannica affondata il 5 ottobre 1941 nel Mar Rosso

sorto in merito alla sua legittimità in quanto viola la regola 2 dell'annesso della Convenzione UNESCO del 2001 (che il Regno Unito ha, all'epoca, approvato per *consensus*) poiché prevede la commercializzazione dei beni archeologici²³. Non è quindi casuale che, nel *Project Plan* dell'*Odyssey*, non è citata in alcun modo la Convenzione UNESCO. In tale quadro, è giusto ricordare come l'approccio della Convenzione UNESCO sia spesso criticato in quanto non incoraggia il finanziamento delle operazioni di recupero da parte di privati²⁴.

Navi da guerra affondate da meno di cento anni

Alle navi da guerra affondate da meno di un secolo non può essere applicata la Convenzione

UNESCO del 2001 in quanto, in base all'articolo 1, è valida soltanto per "*all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character*" che siano rimaste sottacqua, totalmente o parzialmente, con continuità o periodicamente, per almeno 100 anni. In tali casi, gli Stati fanno spesso ricorso ad accordi bilaterali da cui lo Stato costiero e quello di bandiera possano ricavare dei vantaggi.

Alcuni esempi in tal senso sono l'accordo del 1989 tra Regno Unito e Sud Africa su una nave da guerra britannica, l'*HMS Birkenhead*, affondata in acque sudafricane²⁵; l'accordo del 1997 tra Regno Unito e Canada in merito ad *HMS Erebus* e *HMS Terror* (due navi da guerra affondate, ma non localizzate in acque canadesi)²⁶; oppure i contatti avviati dall'Australia con la Turchia per un sotto-

²³ Vedi R. GARABELLO, *Sunken Warships in the Mediterranean*, in T. SCOVAZZI, *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, Giuffrè Editore, 2004, p. 192-195.

²⁴ D.J. BEDERMAN, "The UNESCO Draft Convention on Underwater Cultural Heritage: A Critique and Counter-Proposal", in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1999, p. 353.

²⁵ Vedi *Exchange of Notes between South Africa and the United Kingdom Concerning the Regulation of the Terms of Settlement of the Salvaging of the Wreck of HMS Birkenhead*, Pretoria, 22 September 1989, in *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 1990, p. 405; M. MATERA, *Due accordi relative a navi di Stato britanniche*, in G. CAMARDA, T. SCOVAZZI, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage. Legal Aspects*, Milano, Giuffrè Editore, 2002, p. 63.

²⁶ Vedi R. GARABELLO, *Sunken Warships in the Mediterranean*, in T. SCOVAZZI, *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, Giuffrè Editore, 2004, p. 178.

marino australiano affondato in Turchia nel corso della prima guerra mondiale²⁷. Uno dei primi esempi di tale pratica è l'accordo concluso il 6 novembre 1952 tra l'Italia ed il Regno Unito in merito al relitto della *HMS Spartan*, unità da guerra inglese affondata in acque italiane. In base all'accordo bilaterale siglato, la metà dei ricavi ottenuti dalla vendita delle parti recuperate sarebbero andati al governo britannico; quest'ultimo sarebbero stato esonerato da ogni responsabilità collegata al relitto; ogni documento, cifrante, denaro o eventuali spoglie di cittadini britannici rinvenute sarebbero stati restituiti all'ambasciata britannica²⁸.

Pertanto, con tale accordo, l'Italia ha riconosciuto al Regno Unito l'immunità sovrana e la proprietà del relitto della *HMS Spartan*. Inoltre, lo stesso accordo contiene anche delle previsioni per il futuro: la notifica da parte del Regno Unito al governo italiano dei relitti militari inglesi presenti nelle acque territoriali italiane; nel caso tali relitti fossero giudicati da rimuovere da parte dell'Italia, il dovere di quest'ultima di informare il governo britannico per successivi accordi nel caso in cui quest'ultimo valutasse di procedere in prima persona al recupero. Una vicenda in cui l'immunità sovrana è stata invece riconosciuta ad un relitto italiano è legata al sommergibile *Scirè*, affondato il 10 agosto 1942 dalla Marina britannica a largo del porto di Haifa su fondali di circa 30 metri.

Nell'affondamento persero la vita i sessanta membri dell'equipaggio e soltanto le spoglie di due di essi furono portate a riva per essere sepolte ad Haifa (e, successivamente, restituite all'Italia nel 1984). Alcuni anni dopo l'affondamento, il relitto è stato identificato da un ricercatore israeliano a circa 9

chilometri dalla costa. Del ritrovamento è stato informato il governo italiano che ha organizzato tre spedizioni sul relitto (1960, 1963 e 1984). Nel corso dell'ultima spedizione, la nave *Anteo* della Marina Militare italiana ha recuperato le salme di parte dell'equipaggio e frammenti del relitto²⁹. Inoltre, ha provveduto a sbarrare i portelloni per impedire che il relitto, a tutti gli effetti un sacrario militare marino, potesse essere facilmente accessibile. In tutta la vicenda il governo israeliano non ha soltanto riconosciuto all'Italia l'immunità sovrana, ma l'ha anche stimolata ad assumere decisioni per il recupero dei resti umani che erano ancora nello scafo, opponendosi a ogni iniziativa di privati.

Purtroppo, nel settembre del 2002, nel corso di un'esercitazione congiunta tra le marine statunitensi e israeliane, la nave da guerra *U.S. Apache* è venuta in contatto con il relitto del sommergibile, danneggiandolo e riaprendone in parte gli ingressi. La gravità dell'episodio è stata acuita dalla presenza delle spoglie ancora presenti nel relitto ed ha portato alla presentazioni di scuse ufficiali all'Italia da parte del governo israeliano³⁰.

Nell'ambito del diritto internazionale, questo spiacevole episodio è stato oggetto di deplorazione in quanto il comportamento della nave statunitense è totalmente incompatibile con le dichiarazioni rilasciate con citato *Statement on United States Policy for the Protection of Sunken Warships*³¹. Tale episodio richiama alla memoria un altro accaduto nel 1974, quando gli Stati Uniti hanno proceduto al recupero parziale di un sommergibile sovietico affondato a circa 750 miglia a nord-ovest dell'arcipelago delle Hawaii. Le operazioni di recupero, nell'ambito del "Progetto Jennifer", sono state

²⁷ Vedi COMMONWEALTH OF AUSTRALIA, *Diplomatic Note to the Embassy of the Republic of Turkey*, 23 may 1996.

²⁸ Vedi *United Nations Treaty Series*, 1953, p. 432, n. 2076.

²⁹ Per lo *Scirè* una messa in mare. *Recuperati i resti di 22 marinai*, in *La Repubblica*, 19 settembre 1984, p. 10. La decisione di intervenire sullo *Scirè* è diverso dall'atteggiamento assunto dal governo italiano in merito al sommergibile *Nereide* affondato nei pressi dell'Isola di Pelagosa (Croazia) il 5 agosto 1915. Infatti, il relitto venne recuperato, nel gennaio del 1972, dal governo jugoslavo a seguito di svariate richieste inoltrate dal nostro Ministero degli Esteri.

³⁰ E. FRANCESCHINI, *Manovre militari Israele-USA, profanato il relitto dello Scirè*, in *La Repubblica*, 2 ottobre 2002, p. 20; *Il 4 novembre commemorazione sommergibile Scirè*, ANSA news, 3 ottobre 2002; *Danni allo Scirè. Israele chiede scusa*, in *La Repubblica*, 3 ottobre 2002, p. 17; *Il sommergibile Scirè ripulito e sigillato*, in *La Repubblica*, 4 novembre 2002, p. 18.

³¹ Cfr. R. GARABELLO, *Sunken Warships in the Mediterranean*, in T. SCOVAZZI, *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, Giuffrè Editore, 2004, p. 188.

eseguite soltanto 7 anni dopo che il sottomarino era stato riportato come affondato dall'Unione Sovietica. È evidente che, in tale occasione, gli Stati Uniti non hanno riconosciuto l'immunità sovrana sul relitto del sommergibile sovietico, nonostante non ci fosse alcun atto di esplicito abbandono dello stesso e che le operazioni di recupero abbiano provocato le proteste da parte dell'Unione Sovietica³².

Monitoraggio dei rischi ambientali marini

In merito ai relitti di navi da guerra moderne, va anche opportunamente valutato il rischio ambientale correlato. Infatti, qualsiasi relitto moderno, indipendentemente dal carico trasportato, rappresenta una potenziale sorgente di inquinamento a causa degli elementi pericolosi e tossici (combustibile, olio lubrificante, pittura *antifouling*) in esso contenuti. Il livello di minaccia è funzione della quantità e della tipologia di tali elementi, ma anche dello stato di conservazione del relitto³³. Sebbene la letteratura tecnica e l'esperienza non forniscano accurate indicazioni sulle tempistiche dei processi corrosivi strutturali dei relitti, l'attuale interesse della comunità marittima internazionale per la loro bonifica deriva da recenti rilasci di idrocarburi da navi affondate nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

Ad ogni modo, si può stimare che l'intervallo di tempo compreso tra i 40 ed i 100 anni rappresenta il periodo più probabile in cui possano verificarsi cedimenti e collassi strutturali di relitti di navi costruite nel secolo scorso. Appare quindi evidente la necessità di una rinnovata attenzione a livello internazionale per la raccolta di tutti gli elementi necessari alla valutazione dei rischi ambientali

connessi a tali relitti per una loro eventuale bonifica³⁴.

Da quanto appena esposto, emerge l'assenza di necessità di effettuare il recupero parziale o totale dei relitti delle navi militari qualora non costituiscano un concreto pericolo per la sicurezza ambientale e della navigazione, anche in considerazione che la conservazione e la protezione *in situ* rappresenta l'indicazione che emerge dalla Convenzione UNESCO del 2001. Partendo da tale presupposto, emerge la necessità che ogni Stato costiero provveda ad una capillare e sistematica individuazione dei relitti di navi da guerra, presenti nelle proprie acque territoriali, effettuando una contestuale e periodica valutazione del loro stato di conservazione.

Per quanto riguarda le acque internazionali, una possibile soluzione potrebbe essere il raggiungimento di accordi interstatali o la conclusione di trattati regionali volti ai medesimi scopi. Ciò anche al fine di evitare che sacrari militari marini, in qualsiasi zona del mare giacciono, vengano profanati da subacquei amatoriali e da "cercatori di tesori sommersi".

Non va, allo stesso tempo, trascurato il difficile equilibrio che si può delineare tra la volontà da parte dello Stato di bandiera di conservare *in situ* il relitto come sacrario militare marino e la necessità dello Stato costiero di intervenire sullo stesso per la messa in sicurezza dal punto di vista dei rischi ambientali. In merito, sebbene occorra effettuare la considerazione che ogni relitto è destinato col tempo al collasso strutturale, è altamente probabile che nel giro di qualche decennio i progressi della tecnica permetteranno di intervenire in maniera appropriata sugli stessi, al fine di permettere una adeguata bonifica ambientale ed evitare, allo stesso tempo, che l'oblio della storia cada per sempre sugli stessi. ■

³² D.J. BEDERMAN, "Rethinking the Legal Status of Sunken Warships", citato, pp. 100-101.

³³ G. MASETTI, F. ORSINI, "Environmental Risks Monitoring of Shipwrecks in Italian Seas", in *International Hydrographic Review*, November 2009, pp. 52-60.

³⁴ Cfr. R. MONFELS, *The Global Risk of Marine Pollution from WWII Shipwrecks: Examples from the Seven Seas*, Miami, International Oil Spill Conference, 2005; C.R. PETERSEN, *A Proposed Annex to the Wreck Removal Convention Treaty to Address Environmental Hazards of Sunken World War II Naval Vessels*, Denver, Master of Environmental Policy and Management, 2007.

³⁵ G. MASETTI, F. ORSINI, "Gazzetta Ambiente