

LA CONVENZIONE DI NAIROBI: PROFILI GENERALI

MICHELE M. COMENALE PINTO

SOMMARIO: 1. Le ragioni ed il contesto della convenzione WRC 2007. – 2. L'ambito di applicazione della WRC 2007. – 3. La nozione di «relitto» rilevante ai fini dell'applicazione della convenzione WRC 2007. – 4. La disciplina sostanziale della convenzione WRC 2007. – 5. Il coordinamento con altre convenzioni.

1. *Le ragioni ed il contesto della convenzione WRC 2007.*

La convenzione di Nairobi del 18 maggio 2007 sulla rimozione dei relitti, nota con l'acronimo «WRC 2007» (dall'inglese «Wreck Removal Convention»), è entrata in vigore a livello internazionale il 14 aprile 2015.

La convenzione è stata adottata, dopo lunga riflessione¹, nell'ottica di promuovere la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino, rispetto ai pericoli che possono derivare da relitti. Essa dovrebbe assicurare, nel contesto della convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 (dalla quale l'art. 16 esclude ogni deroga), il quadro giuridico per ottenere una rimozione tempestiva ed efficace dei relitti che possano costituire un pericolo (cfr. Preambolo), individuando i diritti e doveri degli Stati interessati per la rimozione dei relitti pericolosi, e definendo una procedura per la rimozione dei relitti pericolosi e per l'imputazione dei relativi oneri.

Per quanto concerne i profili ambientali, la convenzione WRC 2007 va letta nel medesimo contesto della convenzione di Hong Kong sullo smantellamento sicuro ed ambientalmente sostenibile delle navi, del 15 maggio 2009². Di quest'ultima, tuttavia, ancora non si intravede una prospettiva certa di entrata in vigore³. D'altro canto, appare incerta anche la posizione dell'odierna Unione europea sul regime a cui sottoporre le navi da smantellare⁴, rispetto alla convenzione di Basilea del 22 marzo 1989, sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento⁵.

¹ Risale al 1965 la comunicazione al CMI dell'Associazione spagnola di diritto marittimo, ad iniziativa del Prof. Santiago Hernandez Yzal dell'Università di Barcellona, circa l'opportunità di adottare uno strumento di diritto uniforme; trasmessa all'allora IMCO, la proposta venne messa all'ordine del giorno della dodicesima sessione, dell'aprile 1972, del Comitato giuridico: cfr., per riferimenti, C. LEGENDRE, *Les épaves et le droit international maritime*, in *D.M.F.*, 1975, 195, ivi, 196.

² Occorre sottolineare che rispetto alle attività di smantellamento di navi, che vengono spesso effettuate in aree del mondo non sviluppato, accanto alle tematiche ambientali, si è posta anche la questione della sicurezza dei lavoratori, spesso costretti ad operare in condizioni estremamente precari, tanto da focalizzare l'attenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro: cfr., in particolare, OIT, *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires: Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie, Réunion d'experts tripartite interrégionale sur la sécurité et la santé dans le secteur de la démolition de navires dans certains pays d'Asie et en Turquie* (Bangkok, 17-14 octobre 2003), doc. MESH-2004-01-0403-01, Gèneve, 2004. In tema, cfr. M. LE BIHAN GUENOLE, *La convention internationale de Hong Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sur et écologiquement rationnel des navires*, in *D.M.F.*, 2009, 947.

³ V. al riguardo, però, per quanto concerne l'Unione europea, la decisione del Consiglio del 14 aprile 2014 concernente la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong (2009) per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, o l'adesione ad essa, da parte degli Stati membri nell'interesse dell'Unione europea (2014/241/UE).

⁴ Del resto, a livello italiano, continuano ad affacciarsi ipotesi di smaltimento di unità militari radiate mediante affondamento: cfr., nella XVII legislatura, disegno di legge S. 1657, d'iniziativa del Senatore Consiglio «Disposizioni in materia di affondamento di navi radiate dai ruoli del naviglio militare per il ripopolamento della fauna ittica e la promozione del turismo subacqueo». Nella relazione che accompagna l'articolo si evocano gli effetti ambientali positivi della presenza del relitto della petroliera cipriota «Haven», affondata nel Mar Ligure nell'aprile 1991, e si ricorda l'opposizione di associazioni ambientaliste alla rimozione del relitto del mercantile turco «Tefvik Kaptain 1», affondato nelle acque di Torre Vado il 28 giugno 2007.

⁵ Con il Regolamento UE n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi, le navi, a fine ciclo vita, sono state escluse dall'elenco dei rifiuti compresi nella convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti, del 22 marzo 1989, nonché nel Regolamento CE n. 1013/2006 del 14 giugno 2006 sulla spedizione dei rifiuti (in tema, con riferimento alla fase antecedente all'approvazione del testo definitivo,

Un aspetto peculiare della convenzione WRC 2007 è l'enucleazione, nell'ambito delle definizioni dell'art. 1, al § 6, degli interessi degli Stati costieri che possono essere colpiti o minacciati da un relitto. In quest'ambito, viene espressamente affermata, alla lett. b) la rilevanza di «*tourist attractions and other economic interests of the area concerned*». L'affermazione espressa della rilevanza delle attrattive turistiche presenti nell'area interessata appare di particolare rilievo, sia perché non si conoscevano precedenti in tal senso nel diritto uniforme marittimo, tenuto conto della resistenza che si era a suo tempo registrata a prendere in considerazione tali fattori nelle prime applicazioni della convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile da inquinamento da idrocarburi (c.d. «CLC»)⁶, che ha costituito il paradigma su cui sono stati costruiti i successivi testi di diritto uniforme marittimo in tema di responsabilità per danni ambientali, ed a cui dovrà farsi ulteriore riferimento nel prosieguo di questo lavoro.

In Italia ancora non si è concluso l'iter che dovrebbe portare all'approvazione della legge di ratifica, in un contesto nel quale non mancano posizioni critiche, quanto meno sotto il profilo del ridotto ambito di applicazione geografica, circoscritto, salvo estensioni, alla «*Convention area*», corrispondente alla zona economica esclusiva, ovvero ad un'area individuata *ad hoc*, ai sensi del combinato disposto dell'art. 1, § 1, e dell'art. 3, § 1 (nei limiti delle duecento miglia nautiche dalla linea di base, al di là comunque del mare territoriale). È da sottolineare che le aspettative circa l'efficacia della stessa convenzione WRC 2007 in funzione della tutela ambientale marina, sono quantomeno eccessive, per quello che è il suo ambito di applicazione *ex se*, tenuto conto che gli aspetti più rilevanti dei danni all'ambiente sembrano quelli che derivano dai relitti nell'area marina più vicina alla costa e, dunque, in acque interne e territoriali. Le medesime considerazioni valgono, tendenzialmente, anche per i rischi alla navigazione tenuto conto che al di fuori dei limiti del mare territoriale la profondità delle acque è certamente maggiore che non in prossimità della costa. D'altra parte, la tutela dell'ambiente nella zona economica esclusiva è certamente rilevante per gli Stati costieri, come, del resto, è riconosciuto nella convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 10 dicembre 1982⁷; va, anzi, sottolineato come la convenzione WRC 2007 colmi una lacuna rispetto al regime della parte V della convenzione sul diritto del mare, che, pur attribuendo allo Stato costiero (art. 56, § 1, lett. b, punto iii) la giurisdizione sulla protezione e conservazione dell'ambiente marino, e pur vincolandolo (art. 56, § 2) a tener conto dei diritti e dei doveri degli altri Stati e comunque ad operare in maniera compatibile con le previsioni della convenzione stessa (e, quindi, innanzitutto, con la libertà di navigazione) non specifica in dettaglio quali siano i suoi poteri⁸. Lo Stato competente ad adottare le misure previste dalla convenzione WRC 2007

cfr. L. KRÄMER, *La proposta della Commissione europea per un regolamento sul riciclaggio delle navi, la Convenzione di Basilea e la protezione dell'ambiente. Analisi giuridica riassuntiva*, in *Riv. giur. amb.*, 2013, 293).

⁶ CLC è l'acronimo di «Civil Liability Convention». La CLC venne adottata anche sull'onda delle conseguenze del primo grave incidente che aveva coinvolto una superpetroliera (la «Torrey Canyon», di bandiera liberiana), il 18 marzo 1967, al largo della Cornovaglia. Tale incidente richiamò l'attenzione della Comunità internazionale sull'inadeguatezza degli strumenti giuridici allora a disposizione per fronteggiare le problematiche derivanti dai grandi inquinamenti di idrocarburi trasportati alla rinfusa (v., *ex plurimis*, J.-P. QUÉNEUDEC, *L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer*, in *Annuaire Français de Droit International*, 1968, 701; E. DU PONTAVICE, *La pollution des mers par les hydrocarbures*, Paris, 1968. In particolare, si era dovuto constatare come i regimi generali di limitazione dei crediti marittimi allora applicabili anche alle conseguenze delle fuoruscite di idrocarburi fossero assolutamente insoddisfacenti, al di là della generale inadeguatezza della disciplina applicabile all'inquinamento marino da idrocarburi: cfr. L. JUDA, *IMCO and the Regulation of Ocean Pollution from Ships*, in *I.C.L.Q.*, 26/2007, 558; I. CORBIER, *Les créances non limitables*, in *D.M.F.*, 2002, 1038, ivi, 1043.

Si è a suo tempo sostenuto, ad esempio, che la posizione degli operatori turistico-balneari non sarebbe stata suscettibile di risarcimento, perché non sarebbe stato possibile riconoscere un nesso di causalità diretta fra l'inquinamento e la decurtazione del loro reddito, in quanto quest'ultima discenderebbe non dal fatto inquinante in sé, ma dalla notizia che della situazione inquinante venga data dai *mass-media* (dunque, il nesso causale sarebbe interrotto): R. RODIÈRE – M. RÉMOND-GOULLAUD, *La mer, droit des hommes ou proie des Etats*, Pédone, Paris, 198, 0. V. però, nella prospettiva italiana: L. FERRONI, *Il danno risarcibile nella C.L.C. 1960 e nei protocolli successivi*, in *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione*, atti del convegno Castello di Santa Severina del 14-15 giugno 2002, a cura di A. Zanelli, Napoli, 2004, 85, ivi, 93.

⁷ Cfr. A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva e Stati costieri*, Firenze, 1984, 178, 181, 203; R. VIRZO, *Il regolamento delle controversie nel diritto del mare: rapporti tra procedimenti*, Padova, 2008, 115; U. LEANZA - L. SICO, *Zona economica esclusiva e mare Mediterraneo*, Napoli, 1989, 174.

⁸ Per superare le questioni poste da siffatta problematica, si era, in generale, a suo tempo proposto di affermare «in via analogica, un principio di presunzione di giurisdizione dello Stato costiero nello spazio della z.e.e., per materie non

(al quale si farà riferimento, nel prosieguo, comunque come «Stato costiero»), è lo «*affected State*», come definito dall'art. 1, § 10, della medesima convenzione, ovvero «*the State in whose Convention area the wreck is located*».

In ogni caso, la ratifica italiana non sembra facilmente eludibile, quantomeno tenuto conto della posizione favorevole già assunta dall'Unione europea⁹, nonché dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa¹⁰. Forse nemmeno sarebbe opportuno astenersene, tenuto conto che, lì dove è in vigore, come già è accaduto per altri testi di diritto uniforme in tema di responsabilità extracontrattuale, a partire dalla già menzionata CLC¹¹, la WRC 2007 si applica a prescindere dalla nazionalità della nave e che, dunque, le navi italiane si trovano comunque già potenzialmente assoggettate agli obblighi assicurativi ed al regime di responsabilità da essa dettati¹².

2. *L'ambito di applicazione della WRC 2007.*

Come si è visto, l'ambito geografico ordinario di applicazione della convenzione (al di là dell'eventuale ricorso dello Stato firmatario alla già menzionata clausola *opt in* dell'art. 3, § 2) coincide, ai sensi del suo art. 3, § 1, con la «*Convention area*», come definita dal precedente art. 1, § 1, ovvero, come si è accennato con la zona economica esclusiva degli Stati contraenti, vale a dire un'area *esterna ed adiacente al mare territoriale*, determinata da ciascuno Stato interessato nel limite delle 200 miglia nautiche dalla linea di base (art. 1, § 1, convenzione WRC 2007, sul punto conforme ad artt. 55 e 57 della convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 10 dicembre 1982). È incidentalmente da sottolineare che l'intervento dello Stato costiero al di fuori delle acque territoriali su navi straniere, di fronte a situazioni di pericolo di inquinamento grave in suo danno, era stato avvertito come non illegittimo nella nota vicenda della «Torrey Canyon», risalente al 1967¹³, e poi codificato nella convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 sull'intervento in mare (convenzione c.d. «*Intervention*»)¹⁴, adottata nell'ambito della stessa conferenza diplomatica in cui è stata approvata la già menzionata CLC.

Va rilevato che la convenzione in questione non si inserisce appieno nel filone della massima dilatazione dell'ambito di applicazione del diritto internazionale marittimo uniforme, che ha caratterizzato gli strumenti adottati dopo la seconda guerra mondiale, con la significativa eccezione di

espressamente disciplinate (regola della residualità): così G. CAMARDA, *Libertà di navigazione, tutela dell'ambiente e gestione delle risorse nella zona economica esclusiva*, in *Trasporti*, n. 62-63, 1994, 55, ivi, 61.

⁹ Con la dichiarazione sulla sicurezza marittima del 9 dicembre 2008 tutti gli Stati membri hanno assunto esprimere entro il 1° gennaio 2013, il loro consenso a conformarsi in modo vincolante alla convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti, nel caso di Paesi privi di accesso al mare, ad adottare le misure necessarie per garantire che le navi battenti la loro bandiera siano provviste di un certificato rilasciato da una parte contraente della convenzione.

¹⁰ Cfr. Parliamentary Assembly of European Council Resolution 1869(2012), adopted by the Standing Committee, acting on behalf of the Assembly, on 9 March 2012.

¹¹ La soluzione del superamento del tradizionale criterio dell'applicazione del regime di responsabilità della legge della bandiera era stata adottata fin dal testo originale del 1969 della CLC (CLC 1969): cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993, 41 ss.

¹² Anche in questo caso non si tratta di una soluzione originale della convenzione WRC 2007; in effetti l'art. VII, § 1, della convenzione CLC già prevedeva l'obbligo assicurativo e/o di idonea garanzia finanziaria per tutte le navi iscritte nei registri degli Stati parte che trasportassero più di duemila tonnellate di idrocarburi alla rinfusa; d'altronde, il successivo § 11 del medesimo art. VIII della CLC obbliga gli Stati membri a non ammettere nei propri porti e strutture *off-shore* navi, di qualsiasi nazionalità (e quindi anche iscritte in registri di Stati terzi rispetto alla convenzione) che non siano dotate di tale copertura finanziaria (cfr. N. BALESTRA, *I profili assicurativi del sistema C.L.C.*, in *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione*, atti del convegno Castello di Santa Severina del 14-15 giugno 2002, a cura di A. Zanelli, Napoli, 2004, 141; M. GRIMALDI, *Oil Pollution e coperture assicurative*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, II, Milano, 2008, 91).

¹³ V. a suo tempo M. SPINEDI, *Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della «Torrey Canyon»*, in *Riv. dir. internaz.*, 1967, 653; G. TESAURO, *L'inquinamento marino nel diritto internazionale*, Milano, 1971, 121 ss.; A. F. PANZERA, *Uso della forza e protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento*, in *Riv. dir. internaz.*, 1986, 799. In lingua francese, cfr. E. DU PONTAVICE, *La pollution de mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du «Torrey Canyon»*, Paris, 1968, 79 ss.

¹⁴ In tema, cfr. G. PENTASSUGLIA, *L'intervento antiinquinamento su navi straniere in alto mare*, in *Riv. giur. amb.*, 1993, 135, ivi, 138 ss.; M. P. RIZZO, *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione: il ruolo dello Stato costiero e dello Stato del porto*, in *Dir. mar.*, 2013, 543 s.

quelli relativi al trasporto marittimo. In effetti, la maggior parte delle più recenti convenzioni di diritto uniforme marittimo non si sono limitate a disciplinare le vicende che presentassero elementi di estraneità rispetto alla *lex fori*, ma hanno dettato regole destinate ad essere applicate omogeneamente, a prescindere dai soggetti coinvolti e dagli interessi coinvolti¹⁵.

Come si è già accennato, tale essendo l'ambito di applicazione *ex se* della convenzione, la sua ratifica ed entrata in vigore in Italia è destinata ad avere un rilievo, per certi versi, limitato; in linea di principio, la ratifica della convenzione di Nairobi del 2007 in quanto tale, sembrerebbe restare in generale del tutto indifferente per i relitti di navi di bandiera estera che dovessero trovarsi nelle acque sottoposte alla giurisdizione italiana. Infatti, come è noto, nel bacino del Mediterraneo, fino a questo momento, la tendenza degli Stati rivieraschi è stata quella di non procedere alla proclamazione di zone economiche esclusive da parte degli Stati costieri¹⁶, sebbene inizi ad apparire meno improbabile una tale prospettiva¹⁷. Si sta, invece, affermando la tendenza alla istituzione di zone di protezione ecologica, con soluzione seguita anche dall'Italia, alla stregua della l. 8 febbraio 2006, n. 61. La base giuridica invocata, sotto il profilo del diritto internazionale del mare, per l'istituzione delle zone di protezione ecologica è quella delle prerogative riconosciute agli Stati in materia di zona economica esclusiva¹⁸. Limitatamente alle fasce di mare in cui sono istituite, potrebbe ipotizzarsi, ai fini della definizione dell'ambito di applicazione della WRC 2007, l'equivalenza alla zona economica esclusiva delle zone di protezione ecologica¹⁹.

Peraltro, l'Italia potrebbe anche avvalersi della facoltà di estendere l'ambito territoriale di applicazione del regime della WRC 2007 ai relitti situati all'interno del suo territorio, comprese le acque territoriali, prevista dall'art. 3, § 2 della convenzione (c.d. «*opt-in*»). Ciascuno Stato contraente può decidere di estendere l'applicazione anche ai relitti che si trovino nel «proprio territorio, comprese le acque territoriali» («*its territory, including the territorial sea*»), mediante notifica al Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale. Il ricorso a tale opzione ha avuto un considerevole successo²⁰; ove lo Stato costiero decida di non avvalersene, viene a mancare la coincidenza fra diritto uniforme e diritto interno, in un ambito che in genere è stato oggetto di disposizioni del legislatore

¹⁵ La convenzione in esame non si inserisce di per sé in quella tendenza, espressa da diversi dei testi di diritto uniforme adottati dopo la seconda guerra mondiale, ad affermare un ambito di applicazione che prescinda dalla ricorrenza di elementi di estraneità (sulla quale v. A. MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, 39 ss.; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, 19; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 79 ss.)

¹⁶ Sull'atteggiamento degli Stati nel Mediterraneo, e comunque sulle difficoltà di proclamazione della Zona economica esclusiva in tale ambito, a suo tempo, G. ROMANELLI, *Poteri dello Stato in materia di pesca e di tutela del mare*, in *Pesca e tutela dell'ambiente marino*, a cura di G. Di Giandomenico e C. Angelone, Milano, s.d., ma 1988, 5, ivi, 7. Per riserve sulla possibile «territorializzazione» del Mediterraneo, v. U. LEANZA, *È configurabile l'istituzione di zone economiche esclusive nell'ambito del Mare Mediterraneo?*, in *Studi mar.*, n. 28, 1986, 121. In tale scritto, l'autore evidenziava come in mari chiusi e semi-chiusi sarebbe stato auspicabile piuttosto il ricorso ad un elevato grado di cooperazione fra gli Stati rivieraschi; il tema era stato poi ripreso e dettagliato in scritti successivi, fra cui U. LEANZA, *La zona economica esclusiva nella evoluzione del diritto del mare*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio. In occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, 541, ivi, 580 ss.; più recentemente ID., *Lo stato dell'arte nella territorializzazione degli spazi marini nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 177. Sulle conseguenze sulla libertà di navigazione della proclamazione della Zona economica esclusiva, v. J. M. VAN DYKE, *The disappearing right to navigational freedom in the exclusive economic zone*, in *Marine Policy*, n. 29, 2005, 107.

¹⁷ Con posizione che a suo tempo appariva isolata, aveva sostenuto l'opportunità della proclamazione di una Zona economica esclusiva nel Mediterraneo, nella prospettiva della gestione delle risorse ambientali: G. CAMARDA, *Traffici marittimi, zona economica esclusiva e cooperazione transfrontaliera nei mari chiusi e semichiusi*, Agrigento, 1988; ID., *Libertà di navigazione, tutela dell'ambiente e gestione delle risorse nella zona economica esclusiva*, cit., 55.

¹⁸ V. in proposito, nella letteratura italiana, U. LEANZA, *L'Italia e la scelta di rafforzare la protezione dell'ambiente marino: l'istituzione della zona di protezione ecologica*, in *Riv. dir. internaz.*, 2006, 309; G. ANDREONE, *La zona ecologica italiana*, in *Dir. mar.*, 2007, 3; N. ROMANA, *Mare*, in *Codice dell'ambiente*, a cura di S. Pocar e A. L. De Cesaris, Milano, 2009, 1773, 1819; G. TELLARINI, *Le procedure di estensione della giurisdizione costiera e l'istituzione di zone di protezione ecologica in Italia*, in *Dir. trasp.*, 2010, 1.

¹⁹ V. d.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209, per l'istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno

²⁰ A quanto consta, dei ventiquattro Stati che fino a questo momento hanno ratificato la convenzione, ben tredici si sono avvalsi di questa possibilità: Albania, Antigua e Barbuda, Bahamas, Bulgaria, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Gran Bretagna, Isole Marshall, Liberia, Malta, Niue, Panama (aggiornamento: agosto 2015; fonte: sito *web* dell'Organizzazione marittima internazionale, www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx).

nazionale nelle principali legislazioni marittime, con norme che, per loro natura, in sintonia con l'art. 2 della convenzione di Montego Bay, si applicano tendenzialmente alle sole acque territoriali, che in genere, per la loro prossimità alla costa e minore profondità, sono anche quelle in cui si pone con maggiore problematicità la questione della rimozione dei relitti. Un esempio in tal senso è rinvenibile, per quanto concerne la disciplina italiana, nell'art. 73 cod. nav., che si riferisce, appunto al mare territoriale, oltre alle rade, ai porti e ai canali²¹.

Il riferimento alla zona economica esclusiva come ambito di applicazione di una convenzione di diritto uniforme, con riferimento alle conseguenze ambientali di un incidente, era già contenuto nei protocolli del 1984²², mai entrati in vigore, della già citata convenzione CLC (CLC 1984) e della sua convenzione complementare Fund²³. In CLC 1984 e Fund 1984, la zona economica esclusiva è indicata come area di applicazione geografica di tali testi di diritto uniforme, sia pure unitamente al danno al territorio dal mare territoriale, campo di applicazione originario delle convenzioni CLC 1969 e Fund 1971. Tale soluzione è stata poi confermata dai protocolli di emendamento successivi di CLC e Fund, viceversa entrati in vigore²⁴.

Analoga soluzione si rinviene nella convenzione di Londra del 3 maggio 1996 sulla responsabilità per danni da sostanze pericolose e nocive, nota come «HNS»²⁵ e nella convenzione di Londra del 23 marzo 2001 sulla responsabilità per inquinamento derivante da inquinamento da combustibile delle navi, nota come convenzione «Bunker Oil»²⁶.

²¹ «Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali a giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Per le navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, se il ricavato dalla vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Se il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati o ipotecari sulla nave.

Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario. Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate il proprietario è tenuto al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti recuperati».

In generale, v. L. SCOTTI, *La rimozione di cose sommerse*, Milano, 1967; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 752 ss.; M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, I, *La sicurezza dei beni prodromici dell'esercizio nautico*, Milano, 1989, 133.

²² Protocolli di Londra del 25 maggio 1984.

²³ Convenzione sul fondo internazionale per il risarcimento di danni da idrocarburi, di cui possono essere parti soltanto gli Stati che già siano vincolati alla CLC. Il testo originario era stato adottato a Bruxelles il 18 dicembre 1971. Sulla base di tale ultima convenzione è stato costituito un fondo internazionale, finalizzato a risarcire i danni che non potessero essere risarciti sulla base della CLC: sui fondi del sistema CLC in generale, si rinvia (anche per la bibliografia) a M. M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei Fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 561.

²⁴ I due Protocolli di Londra del 27 novembre 1992 hanno ripreso il contenuto sostanziale dei Protocolli del 1984, richiedendo, però, condizioni più agevolmente raggiungibili per l'entrata in vigore (in termini di numero di ratifiche e requisiti in termini di consistenza delle flotte degli Stati ratificanti). Entrambi sono entrati in vigore, livello internazionale, il 30 maggio 1996 (per l'Italia, con decorrenza dal 16 settembre 2000, alla stregua della ratifica, autorizzata con L. 27 maggio 1999, n. 177). È seguito un protocollo di emendamento della sola convenzione Fund: il Protocollo di Londra del 16 maggio 2003 sul terzo livello risarcitorio, per il quale si rinvia a M. M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei Fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, cit., 574 ss.

²⁵ Si tratta dell'acronimo di «*Hazardous and Noxious Substances*». Su tale convenzione, v. S. ZUNARELLI, *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto di sostanze pericolose e nocive*, in *Dir. trasp.*, 1996, 727; R. CLETON, *Damage caused during the carriage of hazardous and noxious substances by sea*, in *Dir. mar.*, 1992, 998. L'Italia, ad oggi, non ha ratificato tale convenzione, che non ha avuto in generale successo, tanto da non aver mai raggiunto le condizioni per l'entrata in vigore. Peraltro, anche in tale ottica, è stato successivamente approvato un Protocollo di emendamento del 30 aprile 2010, anch'esso ancora non in vigore: per informazioni al riguardo, v. N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions. The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, London, 2010, 155 ss.; G. OLIMBO, *Il nuovo regime giuridico per il trasporto marittimo di HNS. Una nuova strategia a protezione dell'eco-sistema marino*, in *Riv. mar.*, febbraio 2012, 29.

²⁶ Il deposito dello strumento di ratifica italiano presso il Segretariato Generale dell'IMO è stato effettuato il 18 novembre 2010, alla stregua della legge di autorizzazione 1° febbraio 2010, n. 19. Su tale convenzione, v. P. GRIGGS, *International Convention on civil liability for bunker oil pollution damage*, 2001, in *Dir. mar.*, 2001, 859; C. WU, *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, in *JMLC*, 33/2002, 553.

3. La nozione di «relitto» rilevante ai fini dell'applicazione della convenzione WRC 2007.

Va puntualizzata anche la nozione di «relitto» sottesa all'ambito di applicazione della convenzione WRC: ai sensi dell'art. 1, § 4, il relitto deve essere una nave affondata o arenata, o in procinto di affondare o di arenarsi, o qualsiasi parte di nave affondata o arenata, o oggetto che, provenendo da una nave, si è arenato fondato o comunque alla deriva. E per «nave» si intende ogni «*seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources*».

Come si vede, la nozione di «nave» che serve a definire l'ambito di applicazione della convenzione è piuttosto ampia; tuttavia non altrettanto può dirsi per quella di «relitto», che deve sempre e comunque provenire da una nave. Diversamente dispone il già menzionato art. 73 cod. nav., che fa riferimento anche ai relitti di aeromobile, che è ipotesi non impossibile, anche se forse meno frequente di quanto potrebbe essere stata nell'epoca del massimo impiego degli idrovolanti, che possano trovarsi affondati o sommersi in tutto o in parte in acque navigabili, creando ostacoli alla navigazione e comunque problemi ambientali²⁷. È incidentalmente da aggiungere che, nonostante l'art. 73 cod. nav. non faccia riferimento al carico, la giurisprudenza abbia riconosciuto la legittimità dell'ordine di rimozione fondato sul pericolo proveniente non dalla nave inabissata, ma dal carico rimasto a bordo²⁸.

Peraltro, l'art. 4, § 2 della WRC 2007 esclude l'applicabilità *ex se* della convenzione alle navi da guerra, ed in genere alle navi di Stato, ma si tratta della conferma di una linea di tendenza sostanzialmente senza eccezioni (salvo la convenzione, non a caso mai entrata in vigore, sulla responsabilità degli *operator* di navi nucleari, di Bruxelles del 25 maggio 1962) che esclude dall'ambito di applicazione del diritto uniforme tali navi²⁹. È tuttavia prevista (come nella convenzione di Londra del 28 aprile 1989, meglio nota come «Salvage»)³⁰ la possibilità per gli Stati di estendere anche in tal senso l'ambito di applicazione della convenzione, mediante notifica al Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale.

La WRC 2007 non considera specificamente relitti a valenza culturale, né della questione si occupa specificamente la convenzione UNESCO di Parigi del 2 novembre 2001 sulla protezione del patrimonio culturale sommerso³¹. D'altro canto, che la WRC 2007 possa in concreto rilevare rispetto a relitti storici, che pur possano in astratto presentare problematiche in ordine alla sicurezza ambientale, o a quella della navigazione, appare almeno improbabile, tenuto conto di quelli che sono i termini per l'esercizio dell'azione da essa previsti (art. 13): tre anni dalla data in cui si è manifestato il pericolo e

²⁷ Va dato atto che il nostro ordinamento vigente non contiene una previsione circa la rimozione dei relitti di aeromobile al di fuori dell'ambiente acqueo (art. 73 cod. nav.), ovvero del perimetro di un aeroporto (art. 729 cod. nav.). Occorre però menzionare una recente vicenda in cui è stato ritenuto legittimo l'ordine di rimozione, al proprietario del relitto dell'aeromobile andato distrutto in un incidente occorso il 14 ottobre 1979: TAR Sardegna 21 gennaio 2015, n. 198. Il provvedimento era stato adottato, in base all'art. 192 cod. ambiente, dal Comune di Sarroch, nel cui territorio insiste l'area in cui l'aereo era caduto. Sulla pronuncia del Tribunale amministrativo regionale risulta pendente appello.

²⁸ Cons. Stato, Sez. VI, 30 ottobre 1985, n. 564, *Min. mar. mercantile c. Atlantska Plovdba*, in *Cons. Stato*, 1985, I, 1225, oppure in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1986, 379 (anche in tale caso, ha precisato il Consiglio di Stato, l'ordine di rimozione del relitto *ex art. 73 cod. nav.* deve essere impartito al proprietario della nave, non avendo il legislatore operato alcuna distinzione tra il relitto sommerso e quanto da essa trasportato).

²⁹ Cfr. L. LUCCHINI, *La pollution des mers par les hydrocarbures: Les Conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique*, in *Journ. droit internat.*, 1970, 795, ivi, 815 s. Per le conseguenze, sul piano procedurale, dell'immunità delle navi da guerra, v. U. LEANZA, *Diritto internazionale e diritto interno nella protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento*, in *Studi mar.*, n. 24, 1985, 15, ivi, 26. Sullo status delle navi da guerra nel diritto del mare, cfr. B. H. OXMAN, *Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, in *AFDI*, 1982, 811.

³⁰ Convenzione Salvage, art. 4, § 2. Sull'aspetto specifico considerato, cfr. G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, Milano, 1989, 84.

³¹ A livello internazionale è vigente dal 2 gennaio 2009, per l'Italia, dall'8 aprile 2010, dato che la ratifica italiana risale all'8 gennaio 2010. In tema, v. *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, a cura di T. Scovazzi, Milano, 2004; R. GARABELLO, *La Convenzione Unesco sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo*, Milano, 2004.

(soprattutto) comunque sei anni dalla data in cui si è verificato il sinistro (o il primo delle serie dei sinistri) che hanno determinato il naufragio³².

4. *La disciplina sostanziale della convenzione WRC 2007.*

La WRC 2007 riconosce allo Stato costiero il diritto di intervenire sui relitti nella «*Convention Area*» che presentino un pericolo per la navigazione o per l'ambiente, adottando misure ai fini della loro rimozione. Va sottolineata l'affermazione del principio di *proporzionalità*, rispetto al rischio, contenuta nell'art. 2, § 2, con il corollario del principio di *ragionevolezza*, nel senso che le misure adottate non devono andare al di là di quanto sia ragionevolmente necessario per rimuovere il relitto, che determina il rischio. Devono, inoltre, cessare non appena il rischio medesimo è stato rimosso, non interferendo inutilmente con i diritti e gli interessi degli altri Stati, ivi compreso quello di registrazione della nave il cui relitto è interessato dalla rimozione.

Occorre osservare che il principio di ragionevolezza era già rinvenibile in altre convenzioni di diritto uniforme, a proposito delle attività che possono essere adottate al fine di rimuovere conseguenze negative di specifici accadimenti: così, ad esempio, il principio in questione è richiamato con riferimento alle misure preventive che possono essere adottate per circoscrivere le conseguenze della fuoruscita di idrocarburi, e che rientrano nell'ambito della nozione di «*pollution damage*» nella convenzione CLC 1992 (art. I, § 6 e § 7; art. V, § 8).

D'altro canto, l'art. 6 della convenzione WRC 2007 pone una serie di parametri specifici per determinare il grado di sussistenza del pericolo: (a) il tipo, le dimensioni e la costruzione del relitto; (b) la profondità dell'acqua nella zona; (c) l'escursione della marea e le correnti nella zona; (d) le zone marine particolarmente sensibili identificate e, se del caso, designate secondo le linee guida adottate dall'Organizzazione marittima internazionale, o un'area chiaramente definita della zona economica esclusiva in cui sono state adottate le misure speciali obbligatorie ai sensi dell'articolo 211, paragrafo 6, della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982; (e) la vicinanza di rotte marittime o di prestabilite corsie di traffico; (f) la densità e la frequenza del traffico; (g) il tipo di traffico; (h) la natura e la quantità del carico nel relitto, la quantità e i tipi di oli minerali (come l'olio combustibile e l'olio lubrificante) a bordo del relitto e, in particolare, il danno che si può verosimilmente verificare qualora il carico o gli oli fossero rilasciati nell'ambiente marino; (i) la vulnerabilità degli impianti portuali; (j) le condizioni meteorologiche e idrografiche prevalenti; (k) la topografia sottomarina della zona; (l) l'altezza del relitto sopra o sotto la superficie dell'acqua nelle condizioni di più bassa marea astronomica; (m) i profili acustici e magnetici del relitto; (n) la vicinanza di impianti off-shore, di tubazioni, di cavi per telecomunicazioni e di strutture similari; e (o) qualsiasi altra circostanza che potrebbe richiedere la rimozione del relitto.

Sostanzialmente, la WRC 2007 si muove su due pilastri: segnalazione dei relitti e loro rimozione; responsabilità del «*registered owners*» (art. 10), accompagnato da un regime di assicurazione obbligatoria o di altra idonea garanzia finanziaria (art. 12), che si applica tutte le navi di stazza lorda superiore alle 300 tonnellate (ovvero quelle che soggiacciono al regime LLMC) (art. 12, § 1) e che peraltro si caratterizza per l'azione diretta in favore degli Stati verso l'assicuratore o il garante finanziario (art. 12, § 10); anche quest'ultima previsione non costituisce una novità nel panorama del diritto marittimo uniforme, essendo modellata su un paradigma già rinvenibile nella convenzione CLC³³.

³² Va incidentalmente osservato come si sia seguita soluzione corrispondente a quella delle altre convenzioni in tema di responsabilità per inquinamento (art. VIII conv. CLC; art. 6 conv. Fund).

³³ Cfr. art. VIII conv. CLC, con soluzione seguita anche dall'art. 12 della conv. HNS e dall'art. 7, § 10, della conv. Bunker Oil. L'azione diretta del danneggiato era prevista, in tema di coperture RCA, dall'art. 18 della l. 24 dicembre 1969, n. 990, cui corrisponde, oggi, l'art. 144 cod. assic. priv. Una disposizione di analogo tenore si rinveniva già, a proposito dei danni a terzi in superficie, nell'art. 1015 cod. nav. (per le problematiche connesse a tale previsione, v. per tutti E. G. ROSAFIO, *L'assicurazione obbligatoria dei danni a terzi in superficie: una fattispecie di difficile identificazione*, in *Dir. trasp.*, 1999, 401, ivi, 410 ss.); del resto la convenzione di Roma del 7 ottobre 1952, all'art. 16, fa salva la possibilità di azioni dirette nei confronti dell'assicuratore sulla base del diritto nazionale applicabile, e prevede anche di per sé specifiche (sia pure marginali) ipotesi di azione diretta. Nessuna previsione è invece dettata al riguardo dalle due (non vigenti) Convenzioni di Montreal del 28

La convenzione salvaguarda la posizione dello Stato nei cui registri è iscritta la nave coinvolta, prevedendo che lo Stato costiero provveda ad informarlo, insieme al proprietario che risulta dal registro di iscrizione, appena ravvisi che il relitto costituisca un pericolo (art. 9, § 1). Inoltre, lo Stato di iscrizione dovrà essere consultato, insieme agli altri Stati interessati, sulle misure da adottare sul relitto (art. 9, § 2). Quando sia riconosciuto che il relitto costituisca un pericolo, proprietario e Stato di iscrizione della nave devono fornire alle autorità competenti dello Stato costiero le prova della menzionata copertura assicurativa o finanziaria di cui all'art. 12.

Fra le conseguenze dei naufragi non sono certo marginali gli ingenti costi di localizzazione, segnalazione e rimozione dei relitti, a cui frequentemente hanno dovuto fare fronte gli Stati costieri, come è avvenuto in alcune vicende verificatisi in acque italiane, come quella dell'affondamento della nave «Cavtab», di bandiera jugoslava, al largo di Otranto³⁴. Si tratta dei costi che la convenzione WRC 2007 considera nei suoi artt. 7, 8 e 9. Al proprietario è lasciata (salvo che non sia necessaria un'azione immediata ai sensi dell'art. 9, § 8) la possibilità di provvedere in proprio alla rimozione, entro un termine ragionevole fissato ai sensi dell'art. 9, § 6, mentre il potere dello Stato costiero di dettare prescrizioni circa le modalità operative da seguire, prima che inizino le relative attività, è circoscritto «*only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environments*» (art. 9, § 4). Analogamente, ad operazioni di rimozione in corso, il potere di intervento dello Stato costiero è ammesso soltanto nei limiti in cui sia necessario per assicurare lo svolgimento in conformità con le esigenze di sicurezza e di salvaguardia ambientale (art. 9, § 5). Decorso infruttuosamente il menzionato termine di cui all'art. 9, § 6, lo Stato costiero può procedere comunque alla rimozione con i mezzi più efficaci ed appropriati.

Seguendo anche sotto questo profilo il modello inaugurato dalla CLC per le «*preventing measure*»³⁵, la convenzione WRC imputa al proprietario i costi delle operazioni di localizzazione, segnalazione e rimozione. Il regime di responsabilità è strutturato in maniera analoga a quello di altre convenzioni, con il sistema dei rischi anomali eccettuati (individuati all'art. 10, § 1), sostanzialmente corrispondente alle c.d. «*British Exceptions*» del regime della CLC³⁶. È ripreso anche l'esonero per i danni causati da negligenza nella manutenzione dei fari e degli altri ausili della navigazione, di cui all'art. 11, § 1, lett. c), da leggere nell'ottica della nota pronuncia della Corte suprema di Svezia sul caso «*Tsesis*», resa a proposito del corrispondente esonero della convenzione CLC³⁷. Va sottolineato che la prima delle ipotesi di esonero considerate, all'art. 11, § 1, lett. a), riguarda i relitti derivanti da un sinistro cagionato da un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione, o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile. È appena il caso di osservare che, insieme ai fattori già menzionati del termine per l'esercizio dell'azione e, soprattutto, dell'immunità per le navi di Stato (a meno che non

maggio 2009 sui danni a terzi in superficie rischio generale e sul rischio da interferenze illecite: S. BUSTI, *La tormentata costruzione della nuova normativa internazionale uniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile: tanta fatica per nulla?*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 499, ivi, 543.

³⁴ Per il finanziamento delle operazioni di rimozione del carico era stato adottato apposito provvedimento normativo: l. 6 aprile 1977, n. 107; analogamente si è provveduto per la rimozione della motocisterna «Klearkos», di bandiera greca, con la l. 8 agosto 1980, n. 431. Peraltro, sulla vicenda della «Cavtab» (come ricorda F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1043, sub nt. 27) era intervenuto l'ordine di rimozione del Capo del Compartimento marittimo di Brindisi, in ragione della pericolosità del carico: il provvedimento, dopo essere stato annullato dal Tribunale amministrativo regionale, aveva poi trovato conferma da Cons. Stato 30 ottobre 1995.

³⁵ Ai sensi del suo art. II, la convenzione CLC comprende nei danni risarcibili, di cui all'art. I, § 6, i costi delle misure preventive adottate per evitare o comunque ridurre l'inquinamento, ai sensi del § 7 dell'art. I. Ai sensi dell'art. I, § 7, della CLC, «*“Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damages*».

³⁶ M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, cit., 68 s. (e, ivi, sub nt. 22).

³⁷ Il riferimento è a Hogsta Domstolen, 13 gennaio 1983, trad. it., in *Dir. mar.*, 1984, 381, con nota di F. BERLINGIERI, *La nozione di «maintenance» e di «other navigational aids» nell'art. 311. 3 (c) della Convenzione del 1969 sulla responsabilità per danni da inquinamento*. La decisione in questione è peraltro contestata da H. TIBERG, *Oil pollution of the sea and the Swedish «Tsesis» decision*, in *LMLCQ*, 1984, 218. Sul rilievo delle carte nautiche (sia pure con specifico riferimento alla vicenda della «Costa Concordia») e, quindi, in ambito diverso dai regimi di responsabilità qui considerati, v. da ultimo: U. LA TORRE, *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 95, ivi, 104 ss., che richiama, al riguardo, la Regola 19 del Capitolo V della convenzione SOLAS).

venga fatto ricorso alla clausola *opt-in* prevista dall'art. 4, § 2) tale eccezione fa sì che la convenzione in esame non possa comunque avere alcun rilievo, anche ove fosse applicabile alle acque territoriali, rispetto alle problematiche, pur frequenti nel Mediterraneo, connesse alla presenza di relitti derivanti da eventi bellici, in particolare risalenti alla seconda guerra mondiale, particolarmente concentrati in determinate aree³⁸.

Meno articolato rispetto ad altri testi di diritto uniforme, appare invece il sistema di canalizzazione³⁹ della convenzione WRC 2007, che si limita ad affermare l'esclusione di ogni azione contro il proprietario registrato della nave, al di fuori della convenzione stessa (art. 10, § 3), ma non estende tale salvaguardia a soggetti diversi dal proprietario, non prevedendo una formulazione analoga a quella complessa, con indicazione analitica dei soggetti non aggredibili dal danneggiato fuori del regime di diritto uniforme, rinvenibile nel testo vigente della convenzione CLC (art. III, § 4, CLC 1992)⁴⁰ e nemmeno quello più semplicistico, che faceva riferimento soltanto a dipendenti e preposti, del testo originale della medesima convenzione⁴¹. Viceversa, l'art. 10, § 4, fa salvi i diritti di rivalsa del proprietario nei confronti dei terzi, con formula analoga a quella che si rinviene nella CLC, all'art. III, § 5.

Va notato, infine, che, seguendo l'esempio della convenzione Bunker⁴², la convenzione WRC 2007, diversamente dalle convenzioni del sistema CLC e dalla HNS, non ha un suo sistema di limitazione risarcitoria, ma si rifà al regime di limitazione generale dei crediti marittimi. Infatti, l'art. 10, § 2, della WRC 2007 precisa come non sussista alcun impedimento ad avvalersi dei regimi di limitazione eventualmente applicabili sulla base della legge nazionale o del diritto uniforme, e richiama, al riguardo, a titolo esemplificativo, la convenzione LLMC di Londra del 19 novembre 1976 sulla limitazione dei crediti marittimi, come emendata dal Protocollo di Londra del 2 maggio 1996⁴³. Ne consegue che la responsabilità sarà assoggettata al regime generale di limitazione applicabile. Nella misura in cui la convenzione WRC 2007 dovesse entrare in vigore in Italia in un quadro immutato, non essendo ancora stata ratificata la convenzione LLMC⁴⁴, ove ci si trovasse di fronte ad un caso assoggettato alla disciplina nazionale, dovrebbe farsi applicazione della disciplina di cui al d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111⁴⁵.

³⁸ V. al riguardo, con riferimento alle acque della Croazia, A. VASILJ – L. VOMŠ, *The problem of sunken items and authorised persons*, in *Contemporary Legal and Economic Issues*, III, a cura di I. Barković Bojanić e M. Lulić, Osijek, 2011, 98, ivi, 118 ss. (e sulla WRC 2007, senza trarre tutte le conseguenze sull'ambito di applicazione, 121 ss.).

³⁹ La canalizzazione dell'imputazione ha costituito uno degli elementi comuni delle principali convenzioni di settore: cfr., da ultimo: E. G. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, a cura di M. P. Rizzo e C. Ingratoci, Milano, 2014, 399, ivi 403 ss.

⁴⁰ Con riferimento al noto caso «Erika», non si è tuttavia ritenuto che le società di classificazione rientrassero nell'ambito delle categorie di soggetti esclusi dall'azione del danneggiato: il registro di classificazione (nella specie si trattava del registro italiano R.I.Na.) è tra i soggetti che sono stati condannati da Trib. grand. inst. Parigi, 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.*, 2008, 247, con nota di P. BONASSIES, *Réflexions d'un juriste français sur le jugement «Erika»*, ivi, 249. La decisione sul punto è stata confermata sia in appello sia in Cassazione (v. al riguardo Cass. fr., sezione penale, 25 settembre 2012, n. 3439).

⁴¹ Sul perfezionamento del sistema di canalizzazione nel regime CLC e sulle sue incongruenze, cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, cit., 35 ss.; ID., *Il meccanismo dei fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 561, ivi, 568 ss.

⁴² Specificamente sull'applicazione dei regimi di limitazione, rispetto alla convenzione Bunker, v. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *The Bunkers Convention and the Shipowner's Right to Limit Liability*, in *J.M.L.C.*, 43/2012, 235.

⁴³ V., a suo tempo, sul testo originale, A. DANI, *La Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Trasp.*, 13/1977, 97; n. 111; A. XERRI, *La Convenzione internazionale sulla limitazione del debito dell'armatore, Londra 1976*, in *Dir. mar.*, 1977, 340. Sul protocollo del 1996, cfr. A. MASUTTI, *Il Protocollo di emendamento alla Convenzione sulla limitazione dei crediti marittimi (Londra 3 maggio 1996)*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 869.

⁴⁴ La l. 23 dicembre 2009, n. 201 ha autorizzato la ratifica della LLMC 1996, ma non è stato mai effettuato il deposito del relativo strumento ed il governo non ha emanato i decreti di attuazione.

⁴⁵ In tema, cfr. F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della Direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, in *Dir. mar.*, 2012, 963; A. CLARONI, *Decreto legislativo 28 giugno 2012, n. 111 «Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi» (G.U. n. 173 del 26 luglio 2012): una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1033

5. *Il coordinamento con altre convenzioni.*

Si pongono poi problemi di coordinamento con altri testi di diritto uniforme. L'art. 4, par. 1, esclude *tout court* l'applicabilità della convenzione alle misure adottate ai sensi della convenzione internazionale sull'intervento per l'inquinamento di Bruxelles del 29 novembre 1969 (c.d. convenzione «Intervention»), o del protocollo per l'intervento in alto mare per danni conseguenti all'inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi di Londra del 2 novembre 1973, e relativi protocolli di emendamento.

Altri problemi di coordinamento si pongono con le menzionate convenzioni CLC, HNS e Bunker, nonché con la convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare del 1960 o della convenzione di Vienna sulla responsabilità civile del danno nucleare, o con le leggi nazionali in materia di responsabilità per danni nucleare. Se ed in quanto tali normative siano vigenti e si applichino, va esclusa l'applicazione della disciplina della convenzione WRC 2007⁴⁶.

6. *Conclusioni.*

A me sembra che non sia da dubitare circa l'opportunità della ratifica della convenzione WRC 2007. Senza tale ratifica, le conseguenze si rifletterebbero esclusivamente sulla nostra flotta, in particolare, per quanto concerne la possibilità di assolvere agli obblighi assicurativi, tenuto conto che l'art. 12, § 2, della WRC 2007 riserva il rilascio del certificato di assicurazione od idonea garanzia finanziaria soltanto alle autorità degli Stati membri.

Ciò che deve essere oggetto di meditazione, semmai, è se estenderne l'ambito di applicazione, avvalendosi della clausola *opt-in*, di cui all'art. 3, § 2, della stessa convenzione, seguendo l'esempio della maggior parte degli Stati che hanno fin qui ratificato la convenzione. Peraltro, se si dovesse operare nel senso dell'estensione del regime di diritto uniforme, occorrerebbe comunque far salve le previsioni del nostro ordinamento che riguardano situazioni non contemplate dalla convenzione.

⁴⁶ F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali*, cit., 395, evidenzia un problema di mancato coordinamento fra la convenzione del 1910 sull'urto di navi (che si applica all'urto fra navi galleggianti, con esclusione quindi della collisione con nave affondata che abbia però conservato la natura di nave senza divenire relitto) e la convenzione WRC 2007, che si riferisce esclusivamente ai relitti.