

Alberto Frigerio

## Il quadro giuridico del Titanic a 100 anni dalla tragedia

(doi: 10.7390/37874)

Aedon (ISSN 1127-1345)

Fascicolo 1-2, giugno-settembre 2012

**Ente di afferenza:**

()

Copyright © by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati.

Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it>

### **Licenza d'uso**

Questo articolo è reso disponibile con licenza CC BY NC ND. Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it/>



## Il patrimonio culturale e le sue regole

### Il quadro giuridico del Titanic a 100 anni dalla tragedia

di [Alberto Frigerio](#)

**Sommario:** [1. Premessa.](#) - [2. La scoperta del relitto, le prime esplorazioni e l'assegnazione del diritto esclusivo di recupero alla RMS Titanic Inc.](#) - [3. Salvage rights vs. visite turistiche organizzate e fotografie: sentenza della corte d'appello del 1999.](#) - [4. L'Accordo Internazionale e le linee guida della Noaa.](#) - [5. La richiesta di passaggio alla \*law of finds\*: sentenza della corte d'appello del 2006.](#) - [6. Le condizioni imposte dal tribunale distrettuale della Virginia nell'assegnare un compenso per le \*salvage operations\*.](#) - [7. Riassunto schematico delle principali vicende/sentenze legate al Titanic.](#) - [8. Il Titanic e la Convenzione Unesco 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.](#) - [9. Considerazioni conclusive.](#)

#### **The Legal Framework of Titanic 100 Years after Tragedy**

On April 15th 1912 the steamship Titanic sank due to the collision with an iceberg in the North Atlantic, becoming one of the greatest marine tragedy in time of peace. From the discovery of her wreck, in 1985, the Titanic has been at the center of a complex juridical process which has involved sentences of salvage law, appeals, the drawing up of an international agreement and the delineation of guidelines by Noaa. This report aims to give a clear and detailed overview of the legal framework of Titanic 100 years after her sinking.

#### 1. Premessa

Il Titanic [1] era un transatlantico della britannica White Star Line considerato a suo tempo come la più grande e lussuosa nave passeggeri al mondo. Venne costruito a Belfast (Irlanda del Nord) tra il 1909 ed il 1911 presso il cantiere navale di Harland & Wolff. Nel suo viaggio inaugurale, iniziato il 10 Aprile 1912 a Southampton (Inghilterra), il Titanic doveva raggiungere New York (USA) passando per Cherbourg (Francia) e Queenstown (Irlanda). A bordo vi erano più di 2.200 persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio. Nella notte del 14 Aprile 1912, alle ore 23.40, la nave entrò in collisione con un iceberg nell'Atlantico e, poche ore dopo (15 Aprile 1912), i danni provocati dall'impatto fecero affondare il Titanic a circa 375 miglia a sud di Newfoundland (Canada), provocando la morte di oltre 1.500 persone.

#### 2. La scoperta del relitto, le prime esplorazioni e l'assegnazione del diritto esclusivo di recupero alla RMS Titanic Inc.

Nel 1985 il relitto del Titanic venne scoperto in acque internazionali da una spedizione congiunta franco-americana guidata da Jean-Louis Michel, dell'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), e da Robert Ballard, del Woods Hole oceanographic institution. Il relitto, spaccato in due tronconi con la sezione di poppa staccata dalla prua, giaceva a 13,2 miglia rispetto alla posizione trasmessa dall'equipaggio del Titanic durante l'affondamento, ad una profondità di circa 3.800 metri [2].

Ad un anno dalla scoperta del relitto entrò in vigore negli Stati Uniti l'*R.M.S. Titanic maritime memorial act of 1986*. In tale atto venne riconosciuto il valore storico e culturale del sito del Titanic e furono incoraggiati la Noaa (National oceanic and atmospheric administration) ed il Dipartimento di Stato a consultare Regno Unito, Francia, Canada ed altri eventuali stati interessati al fine di: primo, elaborare delle linee guida per l'esplorazione, la ricerca e, ove ritenuto appropriato, il recupero dei beni del Titanic; secondo, negoziare con tali Stati un accordo internazionale volto a proteggere il sito stesso.

Nel 1987 un'altra spedizione franco-americana condotta dalla Titanic ventures limited partnership e dall'Ifremer

recuperò circa 1.800 beni. Tali beni vennero in seguito trasportati in Francia per i necessari trattamenti di conservazione e restauro. Nel 1993 la società RMS Titanic Inc. acquistò la compagnia Titanic ventures limited partnership e, nell'Ottobre di quello stesso anno, l'ufficio per gli Affari Marittimi del ministero per Equipaggiamento, Trasporto e Turismo francese assegnò la proprietà di tali beni alla compagnia Titanic ventures limited partnership.

Nel 1994 la corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia, applicando il regime di *salvage law*, assegnò titolo esclusivo di possesso e recupero (*exclusive salvage rights*) alla compagnia RMS Titanic Inc.

Il regime di *salvage law* [3] si fonda sull'assistenza (volontaria o su base contrattuale) di un'imbarcazione esposta ad una situazione di pericolo. Colui che interviene (*salvor*), agendo in nome del proprietario dell'imbarcazione, ha come obiettivo quello di salvare-recuperare la maggior quantità di beni possibili. In caso di successo la persona giuridica che ha partecipato alle *salvage operations* ottiene il diritto ad un compenso (*salvage award*), valutato tenendo in considerazione, gli sforzi compiuti ed i risultati ottenuti. Nel caso in cui tali operazioni siano state condotte su base contrattuale il compenso sarà determinato all'interno del contratto stesso, mentre nel caso in cui esse siano avvenute su iniziativa volontaria sarà la corte competente a determinarne l'ammontare monetario. In ogni caso tale compenso non dovrà mai superare il valore totale degli oggetti recuperati (in caso contrario le *salvage operations* genererebbero un effetto negativo nei confronti del proprietario dei beni). Nel caso in cui, una volta determinato l'ammontare del compenso, il legittimo proprietario non si presenti dinanzi alla corte o non sia disposto a versare la quota stabilita, la corte ha la facoltà di vendere parte del materiale recuperato così da ricompensare il *salvor*, mentre gli eventuali beni restanti saranno restituiti al legittimo proprietario. Qualora l'ammontare del compenso equivalga allo stimato valore totale degli oggetti recuperati, la corte può decidere, a sua discrezione, di assegnare al *salvor* il diritto di proprietà su tali beni (senza dunque procedere alla loro vendita). Mentre per le corti americane esiste un regime condiviso a livello internazionale di *salvage law*, i cui principi fanno ormai parte dello *jus gentium*, per i paesi fondati su sistemi giuridici di *civil law* la concezione americana di *salvage law* fa semplicemente parte del diritto interno di tale stato.

Negli ultimi trent'anni lo sviluppo tecnologico nell'esplorazione subacquea ha favorito l'apertura, prevalentemente nei paesi anglosassoni, di *salvage companies* specificatamente focalizzate sul recupero di beni da relitti aventi valore storico ed archeologico. Nel giudicare tali casi di *historic salvage* le corti americane hanno prevalentemente applicato il regime di *salvage law*. Tuttavia negli ultimi 10 anni sono progressivamente emerse nelle sentenze americane di *salvage law* delle differenze (in virtù del valore storico ed archeologico di tali relitti) nel giudicare i casi di "*historic salvage*" e quelli relativi al soccorso di navi moderne. Tali differenze sono riscontrabili anche considerando il quadro giuridico complessivo del Titanic.

Per quanto riguarda la giurisdizione, l'articolo 3, sezione 2 della Costituzione americana estende il potere giudiziale delle corti americane "*to all cases of admiralty and maritime jurisdiction*". Per essere precisi esse non hanno giurisdizione su relitti giacenti in acque internazionali come, per esempio, il Titanic. Tuttavia nel caso in cui una *salvage company* recuperi dei beni dal relitto e li porti presso una corte federale americana, questa acquisisce giurisdizione *in rem* nel disporre non solo dei beni già recuperati, ma anche di quelli che sono ancora *in situ* e del relitto stesso (muovendo dalla finzione giuridica i beni recuperati rappresentino il sito complessivo stesso). Inoltre la corte acquisisce giurisdizione *in personam*, ossia ha la facoltà di giudicare eventuali dispute tra *salvage companies* concorrenti. Nel caso specifico del Titanic la società RMS Titanic Inc. presentò dinanzi alla corte distrettuale americana per il distretto orientale della Virginia alcuni beni recuperati dal relitto del Titanic nel 1993. La corte, tenendo anche in considerazione la dichiarazione della RMS Titanic Inc. di voler esibire e non vendere i beni recuperati, affidò diritto esclusivo di recupero alla suddetta società.

### 3. **Salvage rights** vs. visite turistiche organizzate e fotografie: sentenza della corte d'appello del 1999

Nel 1998 la società Deep Ocean Expedition dichiarò di voler organizzare dei viaggi turistici presso il sito del Titanic dando la possibilità ai suoi viaggiatori di osservare e fotografare il relitto. Su mozione della RMS Titanic Inc. la corte distrettuale proibì alla Deep Ocean Expedition tali attività, sostenendo che esse si scontravano con i diritti conferiti alla RMS Titanic Inc. quale *salvor* in possesso del relitto. Secondo la corte distrettuale tali diritti includevano il diritto esclusivo di effettuare foto o video del sito. Inoltre la corte fissò un'area di 168 miglia quadrate delimitante il sito del Titanic all'interno della quale nessuna imbarcazione poteva compiere operazioni che potessero interferire con i diritti del *salvor* (includendo tra essi la possibilità di effettuare fotografie e di gestire l'accesso al sito).

Il 28 aprile 1999 la corte d'appello rovesciò tale sentenza stabilendo che il regime di *salvage law* non garantiva in alcun modo diritti esclusivi d'accesso, visione e fotografia del relitto, a maggior ragione tenuta in considerazione la localizzazione del sito del Titanic in uno spazio pubblico. Inoltre la corte d'appello, pur riconoscendo l'obbligo di non interferire con le *salvage operations* condotte dalla RMS Titanic Inc., rigettò la designazione di un'area delimitante il sito ad accesso esclusivo, poiché essa era contraria al principio della libertà di navigazione vigente in acque internazionali. I giudici della corte d'appello rimarcarono, infine, una sorta d'incompatibilità tra la conduzione di *salvage operations* e l'ottenimento del diritto esclusivo di poter fotografare il sito ed organizzare visite turistiche: "*To award, in the name of salvage service, the exclusive right to photograph a shipwreck, would, we believe, also tend to convert what was designed as a salvage operation on behalf of the owner into an operation serving the salvors. The incentives would run counter to the purpose of salvage. Salvors would be less inclined to save property because they might be able to obtain more compensation by leaving the property in place and selling photographic images or charging the public admission to go view it*" [4].

#### 4. L'Accordo Internazionale e le linee guida della Noaa

Il 5 Gennaio 2000 Stati Uniti, Regno Unito, Francia e Canada approvarono il testo dell'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic*. L'accordo internazionale era composto da 13 articoli, in cui venivano individuati i principi fondamentali dell'accordo; e da 13 regole, che disciplinavano le attività sul sito.

In primo luogo l'accordo riconosceva l'interesse internazionale verso il relitto del Titanic in virtù del suo valore simbolico ed archeologico. In secondo luogo al sito del Titanic veniva conferito lo status di monumento commemorativo (*memorial*), dedicato a tutti coloro che perirono nel tragico incidente. Inoltre il testo dell'accordo sottolineava il desiderio di mantenere insieme, come collezione unica, i beni recuperati dal relitto e di renderli accessibili al pubblico. Veniva poi riconosciuta la preservazione *in situ* quale metodo più efficace per garantire la protezione del Titanic e dei suoi beni "*for the benefit of present and future generation*". Il recupero dei beni veniva comunque giustificato per fini educativi, scientifici o culturali, oppure per proteggerli in caso di pericolo. Si richiedeva, infine, agli stati parte di regolare attraverso un sistema di autorizzazioni le eventuali intromissioni nelle sezioni dello scafo del Titanic [5] e le attività dirette verso i beni sparsi intorno al relitto, affinché esse siano conformi alle regole stabilite nell'accordo stesso.

Per quanto riguarda le regole, oltre a sottolineare nuovamente la preferenza verso la preservazione *in situ*, esse imponevano di rispettare la sacralità del sito "*avoiding disturbance of human remains*", di utilizzare preferenzialmente tecniche investigative non intrusive e non distruttive, di minimizzare gli effetti negativi generati dalle attività investigative condotte sul sito, e di assicurare l'adeguata registrazione e diffusione al pubblico delle informazioni storiche, culturali ed archeologiche scoperte. Le regole delineavano, inoltre, i vari aspetti da considerare nel predisporre un progetto comprendente attività di ricerca presso il sito del Titanic (obiettivi del progetto, metodologie e tecniche da utilizzare, fondi, durata, valutazioni preliminari, documentazione, conservazione dei beni, ricorso a personale qualificato, condizioni di sicurezza, reports, gestione degli eventuali beni recuperati, divulgazione delle scoperte).

In base all'art. 11, l'accordo internazionale sarebbe entrato in vigore dalla data in cui due stati avessero indicato il loro consenso a ritenersi vincolati all'accordo. Il 6 novembre 2003 il Regno Unito ratificò l'accordo e lo rese vincolante attraverso l'*Order 2003 No. 2496*. Il 24 giugno 2004 gli Stati Uniti firmarono l'accordo internazionale, ma dichiararono di non esserne vincolati. Per rendere l'accordo vincolante si doveva attendere l'approvazione del congresso (e la firma del Presidente americano) dell'atto legislativo necessario per implementarlo. Ad oggi tale atto risulta non ancora approvato e, pertanto, l'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic* non è ancora entrato in vigore (Francia e Canada non hanno, al momento, ratificato l'accordo).

Il 12 aprile 2001 furono redatte dal Noaa le *Titanic guidelines on the research, exploration and salvage*. Essendo linee guida le *Titanic guidelines* non producevano alcun vincolo. In generale i principi costitutivi delle linee guida erano gli stessi dettati nell'accordo internazionale: la preferenza verso la preservazione *in situ*, la necessità di conservare i beni recuperati come collezione unica (divieto di vendita dei singoli beni), il divieto di disturbare la sacralità del sito (sconsigliando, inoltre, l'irruzione nelle sezioni dello scafo), la preferenza per tecniche investigative non intrusive e non distruttive, il desiderio di minimizzare gli impatti negativi derivanti dalle attività sul relitto, la registrazione e diffusione al pubblico delle informazioni storiche, culturali ed archeologiche rinvenute.

E' evidente come le nozioni espresse nell'accordo internazionale e nelle linee guida del Noaa si siano basate sui principi di archeologia marittima predisposti nella Carta internazionale sulla gestione del patrimonio culturale subacqueo dell'Icomos, nonché sulle regole espresse nell'allegato alla [Convenzione Unesco 2001](#) sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.

#### 5. La richiesta di passaggio alla **law of finds**: sentenza della corte d'appello del 2006

Nel 2004 la società RMS Titanic Inc. chiese alla corte Distrettuale il diritto di proprietà per tutti i beni recuperati in virtù della *law of finds*, oppure un compenso per il loro recupero dell'ammontare di 225 milioni di dollari. Rispetto a tale richiesta vennero esclusi i beni recuperati nel 1987. Per tali beni venne invece chiesto alla corte distrettuale della Virginia un esplicito riconoscimento del titolo delle RMS Titanic Inc. su tali beni, così come accordato dall'amministrazione francese nel 1993. La corte distrettuale rifiutò l'applicabilità della *law of finds* e non riconobbe la decisione francese.

Il regime della *law of finds* è stato (talvolta) applicato dalla corti americane quando il relitto sotto giudizio non possedeva un proprietario od era stato abbandonato. Nella *law of finds* prevale il principio del *finders - keepers*: colui che per primo dimostri di avere possesso di un relitto e che esprima l'intenzione di diventarne il proprietario, può ottenere dalla corte competente titolo su tale bene. Essendo basati su premesse diverse (il recupero dei beni agendo in vece del proprietario vs. il recupero dei beni per ottenerne i diritti di proprietà) il regime di *salvage law* e quello della *law of finds* non possono essere applicati simultaneamente su uno stesso relitto.

Il 31 gennaio 2006 la corte d'appello confermò l'inapplicabilità della *law of finds*, sottolineando come nel caso di specie fosse impraticabile un cambiamento in corso del regime giuridico considerato che: primo, tutto il processo era avvenuto all'insegna del regime di *salvage law*; e, secondo, la RMS Titanic Inc. aveva ottenuto notevoli vantaggi quale titolare del diritto esclusivo di recupero. Tale titolo, che esclude altre compagnie dalla possibilità di condurre *salvage operations* presso il sito del Titanic, non lo si sarebbe potuto conferire applicando i principi della *law of finds*.

Una svolta di regime venne ritenuta pertanto impraticabile (considerato anche i potenziali numerosi ricorsi che sarebbero stati indetti da parte di società di recupero concorrenti alla RMS Titanic Inc.). Inoltre la corte d'appello rimarcò la preferibilità della *salvage law* sulla *law of finds*: "*a free finders-keepers policy is but a short step from active piracy and pillaging*" [6]. Infine vennero espresse considerazioni molto innovative in merito all'applicabilità del regime della *salvage law* (e non della *law of finds*) anche nei confronti di relitti storici che parrebbero senza proprietari: "*When we recognize that a case in finds would award outright title to the finder and that public interest in long-lost historic wrecks could not be served, we readily conclude that the salvage law is much better suited to supervise the salvage of a historic wreck... Because the traditional law of salvage, however, involves the creation of a trust relationship between the salvor and the court on behalf of the owner, it is not a major step to apply the same principles to historic wreck, creating a trust relationship between the salvor and the court on the behalf of the public interest*" [7].

La corte d'appello sostenne quindi l'applicabilità della *salvage law* e rinviò alla corte distrettuale la determinazione del compenso spettante alla RMS Titanic Inc.. Rispetto ai beni del 1987 la corte d'appello decretò l'assenza di giurisdizione della corte distrettuale su tali beni essendo essi stati recuperati antecedentemente alla data di acquisizione di competenza da parte della corte distrettuale della Virginia.

## 6. Le condizioni imposte dal tribunale distrettuale della Virginia nell'assegnare un compenso per le **salvage operations**

Il 12 agosto 2010 la corte distrettuale della Virginia concesse alla RMS Titanic Inc. un compenso per le *salvage operations* condotte dal 1993 pari al 100% del valore di mercato dei beni recuperati (oltre 5.500). L'alto valore del compenso venne determinato tenendo in considerazione sette elementi:

- Il valore di mercato dei beni recuperati: la corte stimò un valore approssimativo di mercato pari a \$110.859.200, pur riscontrando le difficoltà (ed i limiti come approccio) nel definire il valore di mercato di un patrimonio storico ed archeologico quale la collezione del Titanic;
- Il lavoro sostenuto dal *salvor* nel condurre le *salvage operations*: l'ammontare del costo delle sei spedizioni investigative e di recupero effettuate dalla RMS Titanic Inc. fu stimato intorno ai \$9.049.000;
- La prontezza, le abilità e gli sforzi mostrati dal *salvor* nel condurre le *salvage operations*: la corte considerò le difficoltà nel recuperare i beni a tali profondità e gli sforzi condotti dalla RMS Titanic Inc. nel conservare tali beni (seppure il processo di conservazione sia stato eseguito da conservatori a contratto);
- Il valore delle proprietà utilizzate dal *salvor* per condurre le *salvage operations* ed il pericolo a cui tali mezzi sono stati esposti: la corte considerò che la RMS Titanic Inc. utilizzò 3 dei 5 sottomarini al mondo in grado, a quel tempo, di operare a tali profondità (pur non essendo tali mezzi di proprietà della RMS Titanic Inc.);
- Il rischio affrontato dal *salvor* nel porre in sicurezza i beni recuperati da una situazione di pericolo: la corte considerò i rischi affrontati dal personale della RMS Titanic Inc. nel condurre le operazioni a tali profondità, nonché le precarie condizioni fisiche sostenute dall'equipaggio durante le attività sul sito;
- Il livello di pericolo da cui i beni vennero soccorsi: la corte decretò che i beni del Titanic erano a rischio sotto una duplice prospettiva. In primo luogo stabili che se tali beni fossero stati lasciati sul fondo dell'oceano avrebbero rischiato di perdere la loro utilità sociale (in qualità di beni dal valore culturale, storico ed archeologico). In secondo luogo considerò il processo di deteriorazione in corso del relitto come ulteriore prova del pericolo incombente sul sito;
- Il livello d'attenzione posto dal *salvor* nel proteggere il valore storico ed archeologico del relitto e dei beni recuperati: la corte considerò gli sforzi compiuti dalla RMS Titanic Inc. nella conservazione dei beni recuperati, nella loro esibizione al pubblico, negli studi condotti *in situ* sul relitto del Titanic e nella creazione di un completo database per tutti i beni recuperati.

Il 15 agosto 2011 la corte garantì alla RMS Titanic Inc. *an in specie salvage award*: la società ottenne titolo sui beni recuperati a partire dal 1993, essendo, però, vincolata al rispetto delle condizioni di gestione di tali beni espresse nel *Revised covenants and conditions* (condizioni già allegate alla sentenza del 2010). In sintesi le condizioni da seguire nella futura disposizione dei beni recuperati dal sito del Titanic sono le seguenti:

- Primo, i beni recuperati nelle spedizioni del 1993, 1994, 1996, 1998, 2000 e 2004 devono essere mantenuti insieme ed intatti per sempre. I singoli beni, così come tutta la documentazione di supporto, non devono essere dispersi e, possibilmente, dovrebbero essere conservati assieme ai beni recuperati nel 1987;
- Secondo, la collezione completa del Titanic (ossia i beni recuperati nel 1987 più quelli recuperati a partire dal 1993) deve essere resa disponibile per esibizioni pubbliche, analisi storiche, ricerche scientifiche ed accademiche, e fini educativi;
- Terzo, la possibilità di rimuovere un oggetto dalla collezione (*deaccessioning*) può avvenire solamente in base ai 4 casi previsti nel testo, e dietro approvazione della corte;

- Quarto, la collezione deve essere conservata, curata e documentata seguendo le pratiche museali standards riconosciute a livello internazionale per la gestione delle collezioni;
- Quinto, viene assegnata alla Noaa l'autorità di raccogliere informazioni e di inviare reports e raccomandazioni alla corte in merito al rispetto delle condizioni previste nel *revised covenants and conditions* da parte di colui che amministra la collezione;
- Sesto, deve essere creato un conto di riserva per garantire il mantenimento e la preservazione della collezione a tutela dell'interesse pubblico;
- Settimo, viene previsto un iter speciale da seguire in caso di *material default*, ossia laddove le azioni o le omissioni di colui che amministra la collezione del Titanic risultino tali da compromettere seriamente la collezione stessa e l'obiettivo di preservarla per le generazioni future;
- Ottavo, si considera che la corte abbia una giurisdizione continua sui beni recuperati a partire dal 1993, come parte del pendente provvedimento di diritto marittimo;
- Nono, i beni recuperati a partire dal 1993 non possono essere venduti, trasferiti, assegnati o sottoposti a qualsiasi altra transazione commerciale senza l'approvazione della corte. La collezione del Titanic potrà essere acquistata esclusivamente da un'istituzione qualificata, intesa come qualsiasi entità che mostri il desiderio e le capacità di conservare, curare e gestire tali beni, nonché di renderli disponibili ai posteri per esibizioni pubbliche, analisi storiche, ricerche scientifiche ed accademiche, e fini educativi (al *Revised covenants and conditions* viene allegato un testo con le considerazioni da seguire per valutare se un'entità è un'istituzione qualificata);
- Decimo, vengono previste delle procedure particolari da avviare qualora colui che amministra la collezione incombenti in una situazione di bancarotta, insolvenza, dissoluzione o altri eventi simili.

Le condizioni stabilite nel *Revised covenants and conditions* sono perennemente legate ai beni recuperati dal Titanic dal 1993, indipendentemente dal fatto che questi continuino ad essere posseduti dalla RMS Titanic Inc. o da altra persona giuridica. L'11 Aprile 2012 gli oltre 5.500 beni recuperati dalla RMS Titanic Inc. sono stati messi all'asta come collezione unica a New York presso la Guernsey's Auctioneers & Brokers.

## 7. Riassunto schematico delle principali vicende/sentenze legate al Titanic

Data	Soggetti Principali	Evento/Sentenza
10 Aprile 1912	Titanic (White Star Line)	Inizia il viaggio inaugurale del Titanic. Partenza da Southampton, destinazione prevista New York
15 Aprile 1912	Titanic (White Star Line)	Il Titanic affonda a seguito della collisione con un iceberg
1985	Spedizione franco-americana (Michel - Ballard)	Viene scoperta l'esatta posizione del relitto del Titanic
21 Ottobre 1986	Congresso Usa	Viene approvato l' <i>R.M.S. Titanic maritime memorial act of 1986</i>
1987	Titanic Ventures Limited Partnership - Ifremer	La spedizione porta al recupero di circa 1.800 beni
4 Maggio 1993	RMS Titanic Inc.	La società RMS Titanic Inc. acquista la Titanic Ventures Limited Partnership
Estate 1993	Spedizione RMS Titanic Inc. - Ifremer	La spedizione porta al recupero di circa 800 beni
26 Agosto 1993	RMS Titanic Inc. - Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La società RMS Titanic Inc. porta dinanzi alla corte degli oggetti recuperati in quell'anno dal sito del Titanic avviando così il processo giudiziario ( <i>in rem</i> )
20 Ottobre 1993	Ufficio per gli Affari Marittimi del ministero per Equipaggiamento, Trasporto e Turismo francese	Un amministratore francese dell'ufficio per gli Affari Marittimi del ministero per Equipaggiamento, Trasporto e Turismo riconosce alla Titanic Ventures Limited Partnership titolo sui beni recuperati nel 1987
7 Giugno 1994	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte assegna titolo esclusivo di possesso e recupero del relitto del Titanic e dei suoi beni alla compagnia RMS Titanic Inc.
10 Maggio 1996	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte rigetta una mozione presentata da Mr. John A. Joslyn (un concorrente della RMS Titanic Inc.) con la quale si chiedeva di rescindere il diritto esclusivo di recupero assegnato alla RMS Titanic Inc.
1996	Spedizione RMS Titanic Inc. - Ifremer	La spedizione porta al recupero di 74 beni, ma fallisce il recupero di una sezione superiore dello scafo (denominata <i>big piece</i> )
Estate 1998	Spedizione RMS Titanic Inc. - Ifremer	La spedizione porta al recupero di 70 beni tra cui il <i>big piece</i>
28 Aprile 1999	U.S. Corte d'appello	La corte d'appello rovescia una precedente sentenza della corte distrettuale stabilendo di fatto che la società RMS Titanic Inc. non detiene alcun diritto esclusivo nell'organizzare spedizioni turistiche presso il sito del Titanic e nel fotografare il relitto stesso.
5 Gennaio 2000	Stati Uniti, Regno Unito, Francia e Canada	Viene approvato l' <i>Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic</i>
	Spedizione RMS Titanic Inc. - P.P.	

Estate 2000	Shirshov institute of oceanology of Moscow	La spedizione porta al recupero di oltre 900 beni
12 Aprile 2001	National oceanic and atmospheric administration (Noaa)	Vengono redatte dalla Noaa le <i>Titanic guidelines on the research, exploration and salvage</i>
30 Aprile 2001	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte permette alla RMS Titanic Inc. di vendere il carbone recuperato dal sito del Titanic (considerato come " <i>organic matter, rather than artifacts</i> ")
12 Aprile 2002	U.S. Corte d'appello	La corte d'appello sottolinea che gli oggetti recuperati dal Titanic a partire dal 1993 sono per il momento soltanto <i>in custodia legis</i> presso la società RMS Titanic Inc.. La società non ha dunque titolo su tali beni e, pertanto, non può disporne liberamente
6 Novembre 2003	Regno Unito	Il Regno Unito ratifica l' <i>Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic</i> e lo rende effettivo attraverso l' <i>Order 2003 No. 2496</i>
24 Giugno 2004	Stati Uniti	Gli Stati Uniti firmano l' <i>Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic</i> , ma si dichiarano non ancora vincolati all'accordo
Estate 2004	Spedizione RMS Titanic Inc. - Phoenix International, Incorporated - Secunda Marine Services Limited	La spedizione porta al recupero di 75 beni
31 Gennaio 2006	U.S. Corte d'appello	La corte d'appello conferma la sentenza della corte distrettuale in base alla quale è il regime di <i>salvage law</i> e non quello della <i>law of finds</i> a governare il caso giuridico del Titanic. Pertanto la corte d'appello rinvia alla corte distrettuale la determinazione del compenso spettante alla RMS Titanic Inc. per le salvage operations compiute. Infine la corte d'appello decreta l'assenza di giurisdizione da parte della corte distrettuale per i beni recuperati nel 1987.
16 Ottobre 2007	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte emette un <i>Memorandum opinion and order</i> invitando la società RMS Titanic Inc. a presentare una mozione in merito al compenso per le salvage operations
17 Marzo 2008	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	Vengono rimarcati gli interessi degli Stati Uniti attraverso lo <i>United States' Amicus Response to RMST's Motion for a Salvage Award</i>
2010	RMS Titanic Inc.	Viene eseguita una mappatura completa del sito del Titanic
12 Agosto 2010	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte concede alla RMS Titanic Inc. un compenso per le salvage operations pari al 100% del valore di mercato dei beni recuperati a partire dal 1993. La corte, però, si riserva il diritto di decidere le modalità di pagamento di tale compenso.
15 Agosto 2011	Corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia	La corte garantisce alla RMS Titanic Inc. titolo sui beni recuperati a partire dal 1993. Tale titolo è però soggetto alle condizioni stabilite nel <i>Revised covenants and conditions</i> (il cui testo è allegato alla sentenza del 12 agosto 2010)
Marzo 2012	Senato USA	Viene presentato un disegno di legge (Senate Bill 2279) per emendare l' <i>R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act of 1986</i>
11 Aprile 2012	RMS Titanic Inc.	Gli oltre 5.500 beni recuperati dalla RMS Titanic Inc. sono messi all'asta come collezione
15 Aprile 2012	Titanic	Sono trascorsi 100 anni dall'affondamento del Titanic

## 8. Il Titanic e la Convenzione Unesco 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo

Essendo trascorsi 100 anni dall'affondamento e non essendo in dubbio il valore storico del Titanic quale icona di una delle più grandi tragedie navali della storia in tempo di pace, a partire dal 15 aprile 2012 il sito Titanic è tutelato dalla [Convenzione Unesco 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo](#). Essendo un trattato internazionale, la Convenzione Unesco 2001 risulta vincolante soltanto per i 41 stati parte tra i quali, però, non compare nessuno dei quattro stati culturalmente legati al Titanic (Regno Unito, Stati Uniti, Francia e Canada).

La Convenzione è il risultato finale di un processo di sviluppo volto a garantire un'adeguata tutela internazionale verso il patrimonio culturale subacqueo. Tappe fondamentali di questo processo sono state l'elaborazione dell'International law association (Ila) Draft convention on the protection of the underwater cultural heritage nel 1994 e la stesura dell'International charter on the protection and management of the underwater cultural heritage da parte dell'International council of monuments and sites (Icomos) nel 1996. La Convenzione è stata elaborata principalmente sulla base di due necessità: primo, quella di limare la disparità tra la tutela dei beni culturali "terrestri" e quella dei beni culturali subacquei (le disposizioni in materia previste dalla United nations convention on the law of the sea (Unclos) del 1982 erano troppo vaghe, datate ed incomplete per sostenere un regime internazionale diretto a tutelare il patrimonio culturale subacqueo); secondo, quella di affrontare lo sfruttamento commerciale del patrimonio culturale subacqueo, nonché le minacce rappresentate dagli effetti collaterali generati da attività non dirette verso il patrimonio culturale subacqueo (pesca, installazione di gasdotti e oleodotti, costruzioni portuali, etc.). Quello che la Convenzione offre sono:

- Principi vincolanti specificatamente elaborati per tutelare il patrimonio culturale subacqueo dai pericoli che lo minacciano;
- Regole di pianificazione e ricerca scientifica da utilizzare in qualsiasi attività diretta verso il patrimonio culturale subacqueo;
- Sistemi e meccanismi volti a rafforzare la cooperazione tra stati nella tutela e nella promozione del patrimonio culturale subacqueo.

La Convenzione, al contrario, non tratta le questioni relative al titolo sui beni culturali subacquei e non modifica il potere degli stati costieri nelle zone marittime identificate nell'Unclos.

Per gli stati parte della Convenzione vige innanzitutto un obbligo generale di protezione del patrimonio culturale subacqueo, cooperazione per raggiungere tale fine, rispetto verso tutti i siti operanti quali cimiteri naturali ed i luoghi sacri localizzati in acque marine, rifiuto dello sfruttamento commerciale di siffatto patrimonio (art. 2). La Convenzione, inoltre, limita l'applicazione del regime di *salvage law* (art. 4) alle sole circostanze in cui esso:

- Sia autorizzato dalle autorità competenti;
- Avvenga in piena conformità con i principi e le regole stabilite dalla Convenzione;
- Assicuri la massima protezione in qualsiasi attività di recupero dei beni culturali subacquei.

I tre parametri sono cumulativi, pertanto l'applicazione del regime di *salvage law* è soggetta al rispetto di tutte le condizioni sopra elencate.

La Convenzione si propone, inoltre, di mitigare qualsiasi effetto negativo generato da attività che possano incidentalmente influire sul patrimonio culturale subacqueo (art. 5). Dal punto di vista amministrativo, gli stati parte sono tenuti a:

- Prevenire l'ingresso nel loro territorio, la trattazione od il possesso di beni culturali subacquei illecitamente esportati o recuperati (art. 14);
- Proibire l'uso del loro territorio (inclusi i loro porti marittimi) nei confronti di coloro che compiano attività sul patrimonio culturale subacqueo non conformi con i principi contenuti nella Convenzione (art. 15);
- Assicurarsi che i loro cittadini e le navi battenti la loro bandiera non si impegnino in attività dirette verso il patrimonio culturale subacqueo in maniera non conforme ai principi espressi della Convenzione (art. 16);
- Imporre sanzioni per eventuali violazioni delle misure adottate per implementare la Convenzione (art. 17);
- Sequestrare eventuali beni culturali subacquei presenti nel loro territorio, che siano stati recuperati in maniera non conforme ai principi espressi dalla Convenzione. Tali beni sequestrati dovranno poi essere disposti dallo stato in questione considerando, tra le altre cose, la necessità di riassembleare i beni dispersi di una collezione (art. 18).

Per i beni culturali localizzati nell'area l'art. 12 della Convenzione prevede inoltre dei meccanismi specifici volti alla designazione di uno stato coordinatore (*coordinating State*) che, in cooperazione con gli altri stati interessati, possa favorire la tutela del sito in questione. Tuttavia rispetto al sito del Titanic difficilmente tali meccanismi verranno attivati considerato che, come già ricordato, nessuno dei principali stati culturalmente legati alla vicenda ha fino ad ora ratificato la Convenzione Unesco 2001 [8].

L'Allegato alla Convenzione Unesco 2001 (vincolante quanto la Convenzione stessa) definisce, infine, 36 regole volte a disciplinare le attività condotte nei confronti del patrimonio culturale subacqueo: tali attività dovranno dunque conformarsi ai principi d'investigazione archeologica riconosciuti a livello internazionale. In generale, le regole fondamentali previste nell'Allegato alla Convenzione Unesco 2001 sono sostanzialmente le stesse stabilite nell'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic*. Tuttavia, tra le differenze, emerge il divieto di sfruttamento commerciale del patrimonio culturale subacqueo, contemplato dalla Regola 2 dell'Allegato alla Convenzione Unesco 2001, ma non previsto nell'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic*.

## 9. Considerazioni conclusive

La notorietà e l'interesse suscitato rendono il Titanic un emblema del patrimonio culturale subacqueo. Tuttavia, sotto un profilo giuridico, il Titanic rappresenta anche un caso molto particolare in virtù del fatto che esso è stato gestito sotto un regime di *salvage law* per 18 anni, per poi essere tutelato a partire dal 15 aprile 2012 (data del centenario dalla tragedia) dalla Convenzione Unesco 2001. Esso permette dunque di porre a confronto i principali regimi giuridici utilizzati a livello internazionale nella gestione del patrimonio culturale subacqueo: il regime di *salvage law* (adottato principalmente negli Stati Uniti e nel Regno Unito) e la Convenzione Unesco 2001 (ratificata da 41 stati).

L'analisi del quadro giuridico del Titanic mostra innanzitutto come il regime di *salvage law* applicato dalle corti americane su relitti aventi valore storico od archeologico stia subendo un processo evolutivo: agli aspetti puramente commerciali di questo regime si stanno progressivamente affiancando nuovi principi volti a tutelare la natura culturale



di questi beni, nonché l'interesse pubblico nei loro confronti. Aspetti di questa evoluzione sono, per esempio, la valutazione delle indagini archeologiche compiute nel determinare il compenso per il *salvor* (elemento già introdotto nella sentenza relativa al relitto S.S. Central America del 1992 [9], ricordato nello United States policy for the protection of sunken warship del 2001 [10], ed infine confermato il 12 Agosto 2010 dalla corte distrettuale americana per il Distretto Orientale della Virginia giudicante il caso del Titanic) e l'obbligo di conservare i beni recuperati come collezione unica (introdotto proprio nelle sentenze relative al Titanic). Senza dubbio tale evoluzione è segno di un evidente avvicinamento verso alcuni di quei principi fondamentali contenuti nella Convenzione Unesco 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo. Resta, tuttavia, da valutare se l'inserimento di tali principi all'interno del regime di *salvage law* sia, nel complesso, sufficiente a garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale subacqueo, e se compagnie costituite per fini di profitto, quali le *salvage companies*, possano realmente tutelare l'interesse pubblico e garantire indagini archeologiche di alto livello.

In secondo luogo si evince come, attraverso l'operato del Noaa, si stia introducendo anche negli Stati Uniti l'approccio della preservazione *in situ* come prima opzione nella gestione del patrimonio culturale subacqueo (principio fortemente sostenuto dalla Convenzione Unesco 2001). Tale prospettiva è però difficilmente conciliabile con il concetto di pericolo adottato dalle corti americane nei casi di *salvage law* (per cui un bene *in situ* è di per sé in una situazione di rischio).

Nella storia dei casi di *salvage law* giudicati da corti americane il principio della preservazione *in situ* è, infatti, emerso sporadicamente: nel caso *Cobb Coin Co., Inc. v. Unidentified, Wrecked, Etc.* del 1982 (dove, però, nella sentenza finale è prevalso il concetto di pericolo tipico della *salvage law*) e nel caso *Subaqueous Exploration v. Unidentified, Wrecked Vessel* del 1983 dove "*The Court, therefore, finds under the circumstances that the traditional public policy concerns underpinning the federal law of salvage are insufficiently implicated, if at all, when the objects to be rescued are marine antiquities which have been undisturbed for centuries*" [11]. Considerando, però, le linee guida del Noaa e la diffusione a livello internazionale di metodi di conservazione *in situ* ci si potrebbe anche aspettare una prossima evoluzione del concetto di pericolo adottato dalle corti americane nei casi di *historic salvage*: il recupero dei beni sarebbe allora giustificato solo per fini educativi, scientifici o culturali, oppure per ragioni di tutela qualora le circostanze di pericolo fossero scientificamente provate ed i metodi di preservazione *in situ* non fossero ritenuti adeguati. Tale scenario resta però, al momento, soltanto un'ipotesi fittizia.

Infine, emerge chiaramente una sorta di parallelismo tra l'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic* e la Convenzione Unesco 2001. Molti sono i principi condivisi da questi due strumenti giuridici: la valutazione della preservazione *in situ* come opzione primaria, l'obbligo di non disturbare la sacralità del sito, l'utilizzo preferenziale di tecniche investigative non intrusive e non distruttive, etc.. L'assenza del divieto di sfruttamento commerciale nell'*Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic* è comunque un indicatore della distanza tra la prospettiva americana (e britannica) e quella promossa dall'Unesco. Ad ogni modo, se applicati tali principi potrebbero garantire un'adeguata tutela al sito del Titanic. Tuttavia, al momento, l'accordo internazionale non è ancora entrato in vigore ed i quattro stati principalmente legati al Titanic (Regno Unito, Stati Uniti, Canada e Francia) non hanno ratificato la Convenzione Unesco 2001: tutto ciò non fa che allungare i tempi di realizzazione dei buoni propositi espressi, lasciando al momento il sito del Titanic in una situazione di stallo. E' comunque possibile che, grazie al forte interesse suscitato dal pubblico verso le numerose iniziative organizzate per commemorare la tragedia (quali, ad esempio, la riproposizione del film *Titanic* di James Cameron in 3D, l'organizzazione di viaggi turistici sul sito e l'inaugurazione di un museo a tema a Belfast), la situazione giuridica si sblocchi, assegnando finalmente al sito del Titanic uno status di monumento commemorativo che venga riconosciuto e rispettato a livello internazionale.

## Note

[1] Nel testo il "Royal Mail Steamer Titanic" viene indicato semplicemente come "Titanic" per evitare eventuali fraintendimenti con la società RMS Titanic Inc.

[2] Le coordinate comunicate dall'equipaggio furono 41° 46' N, 50° 14' O, mentre il relitto venne ritrovato da Michel e Ballard a 41° 43' N, 49° 56' O.

[3] Come già sottolineato da G. Carducci, *The expanding protection of the underwater cultural heritage: the new Unesco Convention versus existing international law*, in *The Protection of the underwater cultural heritage: legal aspects*, a cura di G. Camarada e T. Scovazzi, Milano, 2002, mentre prevale negli Stati Uniti un concetto unico di *salvage*, nel diritto italiano esso si basa su tre componenti distinti: assistenza, salvataggio e recupero. Si presenta dunque un problema di traduzione. Dovendo fare riferimento nel testo alla concezione americana del termine, l'autore ha deciso di ovviare il problema utilizzando le espressioni "*salvage operations*" per riferirsi alle operazioni di recupero dei beni e di "*salvor*" o "*salvage company*" per indicare la persona giuridica che compie tali azioni.

[4] [United States Court of Appeals for the Fourth Circuit, R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver, case No. 98-1934 \(CA-93-902-N\), 28 April 1999.](#)

[5] Si ritiene che tali zone, essendo maggiormente protette dalle correnti sottomarine e da altri fenomeni naturali, possano ancora conservare i resti di alcune di quelle persone decedute durante l'affondamento del Titanic. Qualsiasi intromissione in tali aree deve pertanto essere condotta col dovuto rispetto e seguendo con ancor più attenzione quei principi previsti dal codice etico degli archeologi.

[6] [United States Court of Appeals for the Fourth Circuit, R.M.S. Titanic, Inc. v. The Wrecked and Abandoned Vessel, case No.](#)

[04-1933 \(CA-93-902-N\), 31 January 2006, p. 17.](#)

[7] United States Court of Appeals for the Fourth Circuit (2006), *cit.*, pag. 22.

[8] Le circostanze potrebbe però cambiare qualora uno di questi stati decidesse di ratificare la Convenzione Unesco del 2001.

[9] Si veda: [United States Court of Appeals for the Fourth Circuit, Columbus-America Discovery Group v. Atl. Mut. Ins. Co., case No. 974 F.2d 450, 12 November 1992, par. 81.](#)

[10] U.S. President Clinton W.J., *Statement on United States policy for the protection of sunken warship*, 37 Weekly Comp. Pres. Doc. 195196, 19 January 2001, citata da J.R.Harris, *The Protection of Sunken Warships as gravesites at sea in Ocean & Coastal Law Journal* 2001-02, pagg. 77-78.

[11] Si vedano i casi: [United States District Court, S.D. Florida, Cobb Coin Co., Inc. v. Unidentified, Wrecked, Etc., 549 F.Supp. 540, case No. 79-8266-Civ-JLK, 31 August 1982;](#) e [United States District Court, S.D. Maryland, Subaqueous Exploration v. Unidentified, Wrecked Vessel, Civ. A. Nos. 81-51, 81-52, 81-53, 579 F., 21 December 1983, par. 611.](#)

---

copyright 2012 by [Società editrice il Mulino](#)  
[Licenza d'uso](#)

---

[inizio pagina](#)