

9 SETTEMBRE 1971

ORE 21

« IL DISASTRO DELLA HELEANNA »

Relatori:

Ing. Antonino Avola

Presidente Avv. Franco Tavella

Presiede: Avv. Franco Tavella

Soci presenti: N. 22 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Percentuale di presenza: 18,00 %.

Invitati: Duchessa Ida Niutta e B.ne Giovanni Starrabba - ospiti del B.ne Starrabba di Ralbiato.

Visitatore: Mr. Tomas Grieco del R.C. di Garfield N.J. U.S.A.

Invitate le Signore: Anna Amoroso, Angelina Avola, Tiziana Coco, Lia Di Giovanni, Teresa Guli, Maria Guli, Lydia Gullo, Milena Paparopoli, Lina Pasqualino, M. Teresa Piscitello, Tata Pottino, Elina Schicchi, M. Vera Speciale, Benedetta Spina, M. Concetta Starrabba, Wanda Vantimiglia, Ina Virga.

Il Presidente, Avv. Franco Tavella, apre la riunione rivolgendo un cordiale benvenuto agli invitati ed un affettuoso saluto al visitatore della serata. Comunica poi che questa sera ad intrattenere i presenti, saranno l'Ing. Antonino Avola e lo stesso Presidente Tavella.

Il primo porterà il suo contributo da tecnico parlando del « *Disastro della Heleanna* », il secondo inserirà a seguito un certo discorso giuridico riguardo alla competenza delle autorità italiane nel giudicare la triste vicenda.

La parola dunque all'Ing. Avola.

(Comunicazioni dell'Ing. Antonino Avola e del Presidente Avv. Franco Tavella alla riunione del 9 settembre 1971).

La tragedia della Heleanna, che tutti abbiamo appreso attraverso le notizie dei giornali e della televisione, costituisce indubbiamente un avvenimento che ha scosso l'opinione pubblica mondiale.

Questa sera non si vuol quì fare un processo a quanto è successo, ma semplicemente parlarne per chiarire, se possibile, alcuni punti che rimangono oscuri a chi non ha dimestichezza con le navi, e specie con quelle che trasportano passeggeri.

Le notizie apparse sui giornali non sono molto precise sull'accaduto, specie sulle cause che hanno provocato l'incendio, e sarebbe molto importante conoscere i risultati tecnici dell'inchiesta in corso da parte delle Autorità Marittime Italiane, che potrebbero mettere in luce dati e particolari a noi sconosciuti.

L'Heleanna era una nave adibita al servizio trasporto passeggeri ed al traghetto di automezzi in servizio tra le Isole Greche ed Ancona.

Perché una nave possa effettuare il servizio passeggeri è necessario che essa risponda a determinati requisiti, richiesti dalla Convenzione di Londra 1960 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, e che riguardano principalmente la compartimentazione stagna, la compartimentazione tagliafuoco, i mezzi di salvataggio collettivi ed individuali, i mezzi antincendio, le porte stagne, gli organi di governo, ed altre norme che sarebbe lungo quì elencare.

La compartimentazione stagna stabilisce il numero minimo di paratie stagne trasversali che una nave deve avere, perché in caso di falla ed allagamento di uno o più compartimenti, essa rimanga galleggiante e stabile; la compartimentazione tagliafuoco prevede delle divisioni con paratie trasversali e longitudinali del tipo tagliafuoco, nel senso che un incendio non possa propagarsi da un compartimento ad un altro; le aperture in dette paratie devono essere protette con sistemazione di porte tagliafuoco chiudibili automaticamente, in caso di sinistro, direttamente dal ponte di comando.

Tale Convenzione si applica per le navi costruite dopo l'entrata in vigore della Convenzione stessa, ma per le navi preesistenti, vengono consentite delle tolleranze, e le navi che effettuano viaggi in navigazione entro 20 miglia dalla costa, possono essere esentate da alcune prescrizioni della Convenzione di Londra, sia per quanto riguarda la compartimentazione stagna e la compartimentazione tagliafuoco, che i mezzi di salvataggio collettivi ed i mezzi antincendio. Questo è il caso della Heleanna, che effettuando viaggi fra le Isole della Grecia e l'Italia, non si allontanava di oltre 20 miglia dalla costa (il Canale di Otranto infatti è largo circa 40 miglia).

Una nave pertanto, a seconda del tipo di navigazione che effettua, può essere autorizzata al trasporto di diverso numero di passeggeri; si è letto sui giornali, al riguardo della Heleanna, di una autorizzazione al trasporto di 600 persone, e di un altro documento che autorizzava il trasporto di 1200 persone; la prima autorizzazione può essere intesa per un numero massimo di persone trasportabili in navigazione internazionale oltre 20 miglia dalla costa, mentre il secondo documento deve essere inteso per un numero massimo di persone trasportabili in navigazione entro 20 miglia dalla costa.

Si presume, che la nave, all'atto della visita delle Autorità Greche, competenti per ragioni di bandiera, avesse mezzi di salvataggio individuali e collettivi sufficienti per 1200 persone e mezzi antincendio sufficienti per prevenire un qualsiasi inizio di incendio.

Erano però detti mezzi efficienti all'atto del sinistro? Questo è il grande interrogativo!

Queste navi traghetto, come tante altre del genere battenti bandiera italiana, sono sempre in movimento, facendo la spola tra un porto e l'altro, con pochissime ore di sosta nei porti per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri ed automezzi, per cui all'equipaggio non rimane tempo per le operazioni di manutenzione dei mezzi di emergenza, come sarebbe invece necessario. Inoltre l'avvicendamento continuo di vari elementi dell'equipaggio, che passano da una nave all'altra, a seconda delle necessità armatoriali, fanno sì che, tali uomini imbarchino su una nave senza avere il tempo di prendere conoscenza dei mezzi di emergenza disponibili a bordo, della loro ubicazione e della loro efficienza. In caso di sinistro le conseguenze sono pertanto facilmente intuibili.

Ed allora, a conclusione di questa chiacchierata, cosa possiamo dire? Di chi è la colpa di quanto accaduto? Degli uomini o della nave? Escludo assolutamente la nave, perché una nave nuova, costruita per rispondere a tutti i requisiti delle varie convenzioni internazionali, ma con un equipaggio scadente, è peggiore di una nave vecchia ma che ha un equipaggio di primo ordine; in altre parole, un buon capitano fa una buona nave, mentre una buona nave può non avere un buon capitano!

Prende la parola il Presidente Avv. Tavella:

Il dramma della Heleanna che ha turbato tutti, come vera e propria tragedia, si presta a varie indagini; gli aspetti tecnici sono stati illustrati molto egregiamente dall'Ing. Avola; vi sono anche degli interessanti profili giuridici sui quali vorrei soffermarmi. Uno di questi è relativo alla questione che è sorta sulla competenza dell'autorità italiana ad occuparsi della vicenda tanto da arrivare all'arresto e alla incriminazione del Comandante greco.

Prima di tutto ci si è chiesto di che cosa può rispondere il Comandante della Heleanna: qualcuno ha parlato del reato di naufragio; ma tale configurazione non si attaglia alla fattispecie in quanto il reato di « naufragio » comporta la sussistenza del dolo, mentre è da escludersi in modo assoluto che il Capitano abbia voluto la perdita della nave. E' configurabile, però, una ipotesi colposa del naufragio, ipotesi non prevista dal codice della navigazione e che resterebbe quindi nell'ambito del codice penale ordinario; ma questa configurazione avrebbe conseguenze sul piano della competenza a giudicare perché (almeno a quanto sembra), l'incendio che ha causato la perdita della nave sarebbe avvenuto in acque internazionali e pertanto, trattandosi di un reato di natura colposa commesso da uno straniero fuori del territorio italiano, le autorità italiane non avrebbero avuto alcuna potestà giurisdizionale.

Ma a prescindere dalla questione di competenza, io penso che difficilmente potrebbe essere sostenuta una simile accusa, in quanto bisognerebbe dimostrare che l'incendio sia imputabile al Capitano per colpa o per imperizia o per violazione di norme e regolamenti, mentre appare scon-

tato che il fuoco sia partito dalle cucine, onde, almeno sotto il profilo penalistico, non si vede come del fatto possa farsi risalire la responsabilità al Comandante della nave.

In verità, il reato che sembra meglio inquadrare la fattispecie e che è imputabile al Comandante della nave è il reato di omicidio colposo aggravato sempre che siano sostenibili due presupposti e cioè: che il numero delle persone fosse superiore a quello che la nave avrebbe dovuto portare e che i mezzi di salvataggio in conseguenza fossero inferiori e non sufficienti nell'ipotesi di necessità, quale si è verificata. In questo si può ravvisare l'incuria, la imprevidenza non solo degli armatori ma anche di chi comanda la nave e ne assume la piena responsabilità e pertanto se la gente è stata costretta a buttarsi in mare non essendo sufficienti le zattere o le scialuppe di salvataggio, se tra quelli che si sono tuffati, molti pare che non avessero nemmeno un salvagente, indubbiamente il Comandante della nave dovrà rispondere di omicidio colposo aggravato in relazione a quelli che hanno perduto la vita e di lesioni colpose per quelli che pur non essendo morti abbiano subito delle conseguenze dannose, sia fisiche che psichiche. Ma si ripropone il problema della giurisdizione: siamo ancora di fronte al reato colposo commesso dallo straniero in terra straniera (acque internazionali): come si fa ad agganciarlo con la legge italiana?

Non attraverso le norme del Codice della Navigazione che prevedono la competenza delle autorità del porto dove avviene il primo attracco dopo il verificarsi del reato, ma ciò sempre che si tratti di reato previsto dallo stesso codice o di reato doloso. Esaminiamo allora quali siano le norme del codice di procedura penale applicabili nella fattispecie: E' l'art. 10 di tale codice che stabilisce che lo straniero che ha commesso all'estero un reato *contro un italiano* — e purtroppo vi sono molti italiani tra le vittime — è punibile dall'autorità italiana se egli è in Italia e sempre che il reato sia punibile con una pena non inferiore ad un anno; lo straniero, infine, potrebbe essere punito anche per reati commessi ai danni di stranieri all'estero, sempre che concorrano le seguenti circostanze: che sia in Italia, che ci sia la richiesta del Ministro della Giustizia; che il reato non sia punibile con una pena minore di tre anni e che non sia possibile l'estradizione. Se concorressero tutte queste circostanze dunque, il Capitano della Heleanna potrebbe essere giudicato in Italia anche per gli omicidi colposi aggravati ai danni delle vittime non italiane.

Comunque non v'è dubbio che nella fattispecie ricorrano quanto meno i requisiti perché il Comandante della nave sia giudicato dall'autorità italiana per il reato di omicidio colposo aggravato ai danni di cittadini italiani: invero la pena minima, quale somma della pena minima edittale per ogni singolo omicidio e lesione colposa, supera certo un anno, mentre al permanere dell'altra circostanza (presenza in Italia dell'imputato) si è provveduto al tempestivo arresto dell'imputato, colto sul punto di lasciare « frettolosamente » la nostra Terra.

Altro aspetto giuridico importante è pure quello del risarcimento dei danni e qui si faranno e si sono già fatte tante illazioni. Si sa che ogni nave è sempre assicurata. Ma nel caso in specie si è affacciata la ipotesi che gli assicuratori possano tentare di sciogliersi dalla loro obbligazione accampando come causa esimente la presenza a bordo di un numero di passeggeri maggiore di quello previsto, numero esuberante che come si è detto è certamente causa dei maggiori danni alle persone, stante la conseguente insufficienza dei mezzi di salvataggio.

Rimane quindi la responsabilità diretta dell'armatore che risponde con tutti i suoi beni e prima di tutto con la nave su cui si è verificato il disastro. Non per nulla il relitto, arenato dinanzi al porto di Brindisi, è stato sequestrato a richiesta degli armatori dei rimorchiatori che l'hanno trascinato nelle acque italiane, sequestro subito consentito perché mentre da una parte il codice della navigazione prevede l'obbligo di accorrere verso le navi in pericolo, e sarebbe addirittura un reato il rifiuto di soccorso, d'altra parte garantisce a chi accorre la possibilità, anzi il diritto, di essere risarcito dalle spese e degli eventuali danni subiti nell'opera di soccorso, dichiarando tali crediti privilegiati e garantiti dalla nave salvata.

Vorrei concludere con un rilievo non certo di natura scientifica. La vita, talvolta, prende alla gola con i suoi eventi e quindi potrebbero anche non mancare validi argomenti per attenuare, se non per escludere, la responsabilità del Capitano della Heleanna, anche della sua tragedia si sarebbe potuto avere rispetto; ma ogni possibile comprensione è caduta dall'animo di tutti noi di fronte agli stomachevoli sorrisi del su laudato soggetto alla presenza degli obiettivi delle telecamere: non abbiamo potuto vedere in lui un'altra vittima, in senso lato, di un fato crudele ed avverso, ma un esibizionista del tutto carente di senso morale e di coscienza della immane responsabilità gravante sulle sue spalle.

Amoroso, Avola, Capuano, Coco, Di Giovanni C., Gulì C., Gulì G., Gullo A., Papparopoli, Pasqualino Arcangelo, Piscitello, Pottino, Rivarola, Schicchi, Speciale L., Spina, Tavella, Vassallo, Ventimiglia, Virga G.