

**COMUNICATO STAMPA – PER DIFFUSIONE IMMEDIATA**

**AL SALAM BOCCACCIO 98 AFFONDAMENTO 2006: PERITI NOMINATI DAL TRIBUNALE TROVANO CONTRIBUZIONE NEGLIGENZA DA PARTE DELLA SOCIETA' ITALIANA DI CLASSIFICAZIONE RINA OLTRE 1.000 MORTI E CENTINAIA FERITI.**

**IL CASO GIURIDICO FONDAMENTALE IN DIRITTO MARITTIMO CHE COINVOLGE LA SICUREZZA DELLE NAVI E DEL TRASPORTO MARITTIMO STA PER ESSERE DECISO DA UN TRIBUNALE DI GENOVA.**

**FAMIGLIE RIUNITE AL CAIRO PER RICEVERE AGGIORNAMENTI SULLE LORO RICHIESTE.**

\*\*\*\*\*

Il Cairo, 15 maggio 2024.

I familiari delle vittime della tragedia "Al Salam Boccaccio 98" e i sopravvissuti si riuniscono oggi al Cairo per ricevere aggiornamenti sullo stato dei procedimenti giudiziari e il rilascio della tanto attesa perizia tecnica sulle cause del naufragio.

A comunicarlo è la stessa associazione delle famiglie.

Nel tardo pomeriggio del 2 febbraio 2006 la nave passeggeri Ro-Ro "Al Salam Boccaccio 98" salpava dal porto di Duba in Arabia Saudita diretta a Safaga, in Egitto. A bordo c'erano un totale di circa 1.418 passeggeri e membri dell'equipaggio, molti dei quali erano stati in pellegrinaggio alla Mecca. Alcune ore dopo aver lasciato il porto, l'Al Salam Boccaccio 98 ha subito un incendio a bordo e si è capovolta provocando la perdita di oltre 1.000 vite umane e centinaia di sopravvissuti che hanno subito gravi ferite e traumi.

La nave si trova nel mezzo del Mar Rosso ad una profondità di circa 900 metri.

Un tribunale penale egiziano ha ritenuto l'armatore colpevole di omicidio colposo.

È apparso subito evidente che si trattava di un armatore al di sotto degli standard che gestiva una nave al di sotto degli standard.

Ma la nave e la società che la gestiva possedevano tutti i certificati e i documenti necessari che consentivano alla nave e alla Società di continuare la propria attività. Tali certificati eran stati emessi prevalentemente dal RINA che era la Società di Classificazione nonché l'Organizzazione Riconosciuta che agisce per conto dell'Amministrazione di Bandiera - Panama.

RINA è membro a pieno titolo della rispettata Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS) e ha sede a Genova, Italia.

Molte delle famiglie delle persone uccise, così come molti dei sopravvissuti feriti, hanno nominato un consorzio di avvocati (Yasser Fathy Mahmoud, Egitto; Robert Lieff, U.S.A., Marco Bona, Bona Oliva & Associati, Italia; Stefano Bertone, Ambrosio & Commodo, Italia ; Carlos Villacorta e Jean Pierre Bellecave, BCV Lex, Spagna e Francia) per intraprendere un'azione legale in Italia contro la Società di Classificazione ritenendola responsabile di mancanze e negligenze gravi che hanno contribuito alla perdita.

Le accuse contro il RINA includono quelle di presunti difetti e negligenze gravi che coinvolgono questioni diverse come la supervisione di importanti modifiche strutturali alla nave, manuali di stabilità e calcoli di stabilità errati e inadeguati, attrezzature antincendio e di monitoraggio inadeguate, monitoraggio e approvazione di un Sistema di gestione della sicurezza non conforme al Codice ISM e rilascio di numerosi certificati "inappropriati"; tutto ciò ha consentito alla nave di salpare e alla Compagnia di continuare ad operare.

Nella causa si assume che tutti questi fallimenti abbiano contribuito in modo significativo alla orribile perdita di oltre 1.000 vite umane e al ferimento di centinaia di altre persone.

Il RINA in virtù del principio di immunità giurisdizionale ha eccepito di non poter essere soggetto alla giurisdizione italiana.

Negata la richiesta di tale immunità da parte della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (causa C-641/18) e della Corte di Cassazione italiana, la causa contro RINA è stata rinviata al Tribunale di Genova, Italia per l'esame nel merito.

Il Giudice ha nominato un gruppo di esperti tecnici (1 ingegnere navale; 1 ispettore navale; 1 capitano di marina) incaricandoli di esaminare le numerose prove e di preparare un Rapporto sulle possibili carenze della Società di Classificazione.

Più di 18 anni dopo il sinistro, e dopo più di 2 anni di analisi delle prove e dei documenti delle parti, i periti del tribunale hanno completato le loro indagini e hanno ora presentato i loro risultati e conclusioni al giudice, comprese le seguenti osservazioni:

- il RINA ha svolto negli anni un ruolo fondamentale nella standardizzazione e certificazione dell'Al Salam Boccaccio 98, sia come organismo tecnico della Italian Flag Authority, sia come Recognised Organization della Panamanian Flag Authority, e deve essere considerato l'ente con la migliore e più ampia memoria storica delle caratteristiche complessive della nave;
- la nave è affondata a causa della perdita di stabilità causata dall'acqua di zavorra utilizzata nel tentativo di recuperare lo sbandamento a dritta che la nave aveva assunto durante l'emergenza e che fuoriusciva dalle prese d'aria interne al garage, provocando un allagamento improvviso ed incontrollabile;
- al momento della tragedia Al Salam Boccaccio '98 era "innavigabile";
- nello svolgimento dei suoi vari ruoli il RINA ha agito con negligenza, imperizia ed imprudenza anche omettendo di segnalare circostanze che erano impeditive al rilascio dei certificati o che avrebbero richiesto l'indicazione di raccomandazioni e/o precauzioni;
- le deviazioni e le omissioni del RINA hanno contribuito al ribaltamento della nave e alla perdita di vite umane; in particolare, il RINA ha continuato a rilasciare certificazioni nonostante l'innavigabilità della nave e con i suoi comportamenti negligenti, imprudenti e imprudenti ha consentito l'instaurarsi di una gestione con una scarsa cultura della sicurezza; ciò non solo ha impedito l'individuazione delle anomalie/difetti esistenti, ma ha di fatto diminuito l'efficacia dell'intero processo di certificazione e controllo;
- il comportamento del Comandante, pur essendo altamente discutibile, non è stato del tutto atipico, imprevedibile e imprevedibile, soprattutto tenuto conto dell'ambiente in cui operava e delle circostanze in cui si trovava; in nessun modo il Comandante fu l'unico responsabile degli eventi che portarono al naufragio e alla perdita di più di mille vite umane; egli fu, infatti, solo uno dei soggetti coinvolti nella vicenda, che ebbe numerose concause;
- Il RINA non ha fornito al tribunale e agli esperti tutti i documenti relativi alla nave e ai precedenti incidenti accaduti alla Al Salam Boccaccio 98 e alle sue navi gemelle che ci si poteva ragionevolmente aspettare che una società di classificazione avrebbe conservato.

Secondo Stefano Bertone, uno dei principali avvocati delle parti civili *"è ormai chiaro il motivo per cui l'industria non ha voluto entrare nel merito della causa e ha lottato così duramente per tenere lontani i nostri clienti. Ma ha fallito"*.

Secondo Marco Bona, uno dei principali avvocati delle parti civili *"il contenzioso Al Salam Boccaccio 98 è considerato un caso emblematico perché può portare per la prima volta nella storia del diritto marittimo a*

*pronunciarsi sulla misura in cui una Società di Classificazione può essere ritenuta responsabile delle sue mancanze e negligenze gravi che si traducono in una tragedia di notevoli dimensioni”.*

Secondo il dottor Phil Anderson (capitano di marina e considerato uno dei massimi esperti mondiali in sicurezza marittima) ciò *“avrebbe il potenziale di ridurre significativamente la possibilità che gli operatori navali al di sotto degli standard continuino a gestire navi al di sotto degli standard e, di conseguenza, rendere un contributo significativo al miglioramento della sicurezza nel settore marittimo”.*

L'importanza sarà enorme non solo per il ruolo delle società di classificazione ma anche per la sicurezza marittima in generale.

Le società di classificazione possono affrontare conseguenze potenzialmente gravi se agiscono con negligenza, ad esempio non svolgendo il proprio lavoro in modo efficiente e rilasciando certificati in modo inappropriato.

Sulla base dei risarcimenti medi italiani per danni da morte del congiunto, il valore complessivo attuale della causa potrebbe aggirarsi intorno ai 200 milioni di euro.

Decine di famiglie dei passeggeri deceduti e dei sopravvissuti hanno partecipato oggi al Cairo a un incontro pubblico per ricevere aggiornamenti dai loro avvocati sullo stato dei procedimenti legali e sull'impatto del rapporto degli esperti della Corte sul caso.

Yasser Fathy, legale egiziano del Consorzio, ha dichiarato: *“siamo orgogliosi del lavoro svolto finora e di aver rappresentato queste famiglie. Le emozioni delle persone per la perdita dei propri cari sono ancora intatte come lo erano 18 anni fa. Abbiamo tutti i mezzi per portare a termine questo caso, compresa la pazienza e la fiducia nel sistema legale italiano”.*

Ulteriori informazioni su questo caso possono essere ottenute dal sito web delle famiglie sulla tragedia: <http://www.elsalam98.net>