

Osservatorio Geofisico Sperimentale
Trieste
RELAZIONE SUI FATTI ACCADUTI A HERCEGNOVI ALLA
NAVE OCEANOGRAFICA "SEA QUEEN"

Da alcuni anni è risorto in Italia l'interesse per gli studi oceanografici, sia in campo biologico che fisico-chimico. Vari istituti italiani compiono numerose ricerche sul mare si tratta per lo più di ricerche sperimentali, di rilievi in mare, per cui sono necessari dei natanti appositamente attrezzati. L'Osservatorio Geofisico Sperimentale di Trieste (la Oceanografia essendo una parte della Geofisica) è stato uno dei primi istituti italiani a lavorare in mare nel dopoguerra: risalgono agli anni 1953-54 i primi rilievi di oceanografia fisica e geofisica eseguiti in Adriatico.

Di fronte a vasti e sempre più grandi impegni di ricerca le navi oceanografiche disponibili per l'esecuzione dei programmi sono scarse. Il Consiglio Nazionale delle Ricerche possiede le due navi "Bannock" e "D'Ancona" (quest'ultima appena entrata in servizio) già impegnate in programmi pluriennali: l'Osservatorio Geofisico con la nave "Vercelli" sta svolgendo ricerche lungo le coste italiane, nell'ambito di un programma quinquennale patrocinato dal C.N.R. Altri istituti svolgono ricerche con navi proprie (Istituto Universitario Navale di Napoli) o noleggiando pescherecci. Soprattutto gli istituti biologici sfruttano pescherecci noleggiati: si tratta di un ripiego che sopperisce alla mancanza di navi apposite e che per gli scopi di questi Istituti può esser sufficiente. Non altrettanto può dirsi per le ricerche di oceanografia fisica, che impegnano con le delicate e numerose strumentazioni usate, spazi ben maggiori di quelli forniti dai piccoli pescherecci.

Di fronte ai programmi di ricerca in atto, l'Osservatorio Geofisico, avendo già completamente impegnata la nave "Vercelli", si è trovato nella necessità di reperire un altro natante. Lo yacht "Sea Queen", noleggiato dall'Osservatorio nel 1968 per un prezzo conveniente, è molto adatto per le ricerche di oceanografia fisica e chimica data la sua relativa grandezza, lo spazio a disposizione e la tenuta del mare, certamente migliore di quella di un piccolo peschereccio. Del resto già negli anni passati tale yacht era stato adibito a rilievi oceanografici e a tale scopo era stato noleggiato per periodi più o meno lunghi dal Centro Studi Talassografici del C.N.R. di Venezia, dall'Istituto Talassografico di Trieste e anche dall'Osservatorio Geofisico Sperimentale e Istituti di Zoologia e di Botanica dell'Università di Trieste consorziati. La nave "Sea Queen" batte bandiera panamense.

Nel 1968 la "Sea Queen" doveva eseguire per l'Osservatorio Geofisico Sperimentale di Trieste, nell'ambito dei programmi di ricerca oceanografica del C. N. R. , un lavoro assai esteso. La nave doveva eseguire in Adriatico sei sezioni idrologiche e chimiche per continuare poi la maggior parte dei rilievi nel mar Jonio e nel Tirreno. La nave aveva a bordo cinque tecnici italiani dell'Osservatorio e un ricercatore dell'Istituto di Zoologia dell'Università di Trieste (sbarcato successivamente a Pescara, prima dell'incidente). L'equipaggio era composto oltre che dal comandante May e da sua moglie, da un mozzo inglese, tre marinai triestini e tre marinai croati. La nave partì da Trieste il 20 maggio e aveva ormai svolto la maggior parte dei rilievi in Adriatico (tutti, ovviamente, in acque italiane o internazionali) quando la sera del 3 giugno 1968, alle ore 21.30, dovette rifugiarsi nel porto di Hercegnovi nel Montenegro.

Il comandante e proprietario dello yacht, capitano May, aveva scelto questo porto in quanto il più vicino al punto in cui lo yacht stesso era stato sorpreso da una improvvisa

burrasca. Il capitano May ha scartato il porto Budua, che era stato suggerito dal capo missione dell'Osservatorio, dott. Ezio Accerboni, a causa degli scogli sparsi nella zona antistante il porto stesso che rendevano difficoltoso l'accesso di notte e col maltempo. Lo stesso porto di Budua era stato suggerito solo come alternativa rispetto al proseguimento fino a Bari, dove il "Sea Queen" doveva comunque arrivare. Il comandante non volle arrischiare le 12 ore necessarie per giungere a Bari date le condizioni del mare e dato che il maltempo si spostava da W verso E. Giunti dentro le bocche di Cattaro il comandante decise di attraccare a Hercegnovi (anziché a Zelenika, dove invece, come si seppe più tardi bisognava attraccare) perché in questa località egli conosceva già il comandante del porto. Il comandante May cercò subito di ottenere i documenti necessari per la entrata in porto, ma data l'ora non gli fu possibile trovare nessuno degli addetti di Capitaneria.

Il giorno dopo (4 giugno) espletate le pratiche la nave era in grado di ripartire (9.30) perdurando però cattive condizioni del mare il comandante decise la sosta. Di questa approfittò, nel pomeriggio, il Dr. Accerboni che doveva apportare delle modifiche alle bottiglie di Van Dorn (bottiglie per il prelievamento dei campioni di acqua, munite anche di termometri per la lettura della temperatura dell'acqua), in quanto durante l'ultima stazione eseguita parecchi termometri avevano funzionato irregolarmente. Finita la modifica, supponendo che ciò fosse lecito e non sapendo che la nave era sotto stretta sorveglianza il dr. Accerboni ha abbassato successivamente due bottiglie appena sotto la superficie del mare e le ha fatte scattare avendo così conferma del loro buon funzionamento. L'operazione di immersione delle bottiglie è però stata notata da qualcuno nel porto (che pullula di "osservatori ") tanto che più tardi (19.55) le autorità locali jugoslave (polizia, dogana e capitaneria di porto) giunsero a bordo, ritirarono i passaporti e sigillarono tutti gli strumenti scientifici e i campioni prelevati (in acque italiane e internazionali) nel salone e in una cabina (la cabina C). La nave venne piantonata da agenti in borghese e dalla marina militare (motovedetta giunta appositamente e sentinella armata) e il comandante venne accusato di aver fatto eseguire misure geofisiche nelle acque del porto. Il 5 giugno si ebbe un nuovo intervento a bordo degli jugoslavi che perquisirono a fondo tutta la nave ritirarono i documenti della crociera e i dati di misura. Il dr. Accerboni e il capitano May vennero tradotti al comando di polizia. Accompagnava la polizia jugoslava il dr. Leo Rijavec direttore del "Marine Hydrological Station " di Kotor. A lui venne spiegata ogni cosa, in particolare il motivo che aveva spinto il dr. Accerboni a calare le due bottiglie di Van Dorn. Fu fatta una lista di tutti gli strumenti situati a bordo, poi tutta la nave, cabine comprese fu accuratamente perquisita mentre equipaggio e personale dell'O.G.S. era costretto a rimanere a prua sotto il sole per più ore.

Dopo quanto accaduto il capo missione dr. Accerboni avrebbe voluto subito rivolgersi alle autorità consolari italiane per poter avere un appoggio in questa questione, ma il comandante May disse che secondo lui la questione poteva essere appianata direttamente tra di lui e gli jugoslavi, più rapidamente e con danni minori. Il capo missione dell'Osservatorio accettò questo punto di vista tenendo anche conto dell'esperienza notevolissima del comandante (oltre 10 anni di navigazione sulle coste jugoslave, senza tener conto del periodo bellico durante il quale in qualità di ufficiale comandante della Marina Britannica aveva rifornito via mare i partigiani di Tito).

Verso le 12, gli jugoslavi lasciavano il "Sea Queen" invitando il comandante e il dr. Accerboni a seguirli fino alla sede di polizia. Durante l'interrogatorio, che si svolse alla presenza del dr. Rijavec, fu chiesto il motivo della presenza della nave a Hercegnovi e della calata delle bottiglie, nonché notizie generali sulla crociera, particolarmente sulla

rotta e sulle stazioni fatte e anche sull'organizzazione dell'Osservatorio e sugli scopi degli studi. L'interrogatorio fu abbastanza breve essendo durato circa un'ora.

Nel pomeriggio il comandante venne chiamato ed interrogato di nuovo. Ritornò la sera accompagnato da alcuni funzionari jugoslavi. Costoro prima di lasciare la nave prelevarono alcuni dei campioni d'acqua e fecero un elenco dei materiali scientifici che si trovavano a bordo. L'elenco fu sommario ed escludeva alcuni strumenti scientifici. Gli jugoslavi alla fine si erano mostrati gentili col comandante: avevano anche brindato assieme e avevano preannunciato che l'indomani la nave avrebbe potuto lasciare Hercegnovi senza pagare alcuna multa. Il giorno 6 giugno sia il comandante che il dr. Accerboni vennero convocati dalla polizia e interrogati per 6 ore consecutive; alla fine il dr. Accerboni non firmò quelle che sarebbero dovute essere le sue dichiarazioni, perché apparivano falsate nella traduzione approssimativa dell'interprete. Questo fatto sembra aver irritato i funzionari jugoslavi.

L'indomani, 7 giugno, dopo ulteriori contatti con gli jugoslavi, il comandante May dichiarò di nuovo che finalmente tutto era concluso: egli aveva pagato 100.000 dinari di multa e sarebbe stato sufficiente che il dr. Accerboni ne avesse pagati altri 200.000 per lasciare Hercegnovi. Poco dopo l'interprete della Dogana invitò il dr. Accerboni a passare in un ufficio del comune per pagare l'ammenda di 200.000 dinari dichiarando che appena fatto il versamento sarebbero stati restituiti tutti i documenti scientifici e la nave sarebbe partita. L'ammenda, secondo la sommaria traduzione del documento relativo da parte dell'interprete, era dovuta per aver calato in acqua una bottiglia di Nansen e non per aver fatto delle misure (che effettivamente non furono mai fatte). Il dr. Accerboni alla fine, prestando fede alle parole del funzionario jugoslavo, decise che in quella circostanza il male minore era di firmare il documento e pagare. Più tardi egli seppe (dall'avvocato Milenkovich) che quel funzionario era un giudice e che nei pochi minuti durante i quali il dr. Accerboni era rimasto nel suo ufficio era stato discusso e definito un processo a suo carico. La persona presente nell'ufficio (leggeva un giornale con aria assente) probabilmente era un testimone. Nonostante le promesse jugoslave però non si partiva, anzi, il comandante May venne improvvisamente convocato ancora nella Capitaneria di Porto dove gli fu ingiunto di pagare altri 150.000 dinari di ammenda. Anche egli aveva firmato il documento e pagato.

Quando il comandante chiese di riavere i documenti gli fu infine comunicato dai funzionari della dogana che per il reato di non aver dichiarato gli strumenti scientifici sistemati a bordo gli veniva applicata un'ulteriore pena, cioè 856.000 dinari di multa e la confisca del laboratorio: si trattava peraltro del minimo della pena dato che il massimo prevedeva 100.000.000 di dinari di multa e la confisca della nave "Sea Queen"; nel caso il capitano non avesse potuto pagare la multa la pena gli veniva trasformata nell'equivalente in lavori forzati.

Di fronte ad una simile situazione non era più possibile accomodare pacificamente e in loco la vertenza, il dr. Accerboni a questo punto, a seguito di precise istruzioni ricevute da Trieste, prese contatto con l'Ambasciata italiana a Belgrado (che già precedentemente era stata informata dell'accaduto tramite il Ministero degli Affari Esteri e il Consolato Generale di Capodistria informato da Trieste dell'avvenuto fermo del panfilo) precisamente col Segretario d'Ambasciata dr. Quagliotti, chiedendo l'invio con la massima urgenza di un avvocato di fiducia dell'Ambasciata. Grazie alla sollecitudine del dott. Quagliotti già la sera stessa giunse a Hercegnovi l'avvocato Milenkovich di Belgrado.

L'avvocato Milenkovich, appena arrivato, cominciò subito ad analizzare la situazione ed i documenti. L'analisi fu completata nel mattino seguente (11 giugno) dopo che egli ebbe dei contatti con le autorità locali. Si poté così finalmente conoscere la verità della situazione non dalle storpiate traduzioni dell'interprete ma da un legale competente.

Il dr. Accerboni era stato condannato dal Tribunale per aver effettuato "misure di profondità, temperatura ed altre misure fisiche nel porto di Hercegnovi" (ammenda di dinari 200.000).

Il comandante May era stato condannato invece per tre infrazioni. Secondo quanto l'avvocato Milenkovich ha esposto, dopo aver preso visione dei documenti di condanna, il comandante è stato ritenuto colpevole anzitutto per aver autorizzato il dr. Accerboni (considerato dagli jugoslavi come membro dell'equipaggio) a fare misure nella rada e per esser rimasto ben 28 ore in acque territoriali jugoslave senza permesso (ambedue queste accuse non sono evidentemente vere e al momento della firma delle sentenze al comandante non era stato esattamente tradotto il contenuto di queste) Una seconda condanna venne inflitta al comandante per non aver seguito la via più breve nella precedente partenza dal porto di Korcula verso Bari, ma per aver transitato nel canale interno tra Korcula e Mljet. (Tale condanna comportava la multa di 150.000 dinari). La terza condanna inflitta dalla dogana, riguardava il fatto di non aver dichiarato gli strumenti scientifici di bordo. Tale condanna prevedeva la pena più grave: 856.000 dinari di multa e il sequestro degli strumenti e anche dei campioni prelevati durante la crociera. Se questo provvedimento fosse stato attuato, il danno derivato all'Osservatorio sarebbe stato gravissimo.

Il parere espresso dall'avvocato Milenkovich dopo aver attentamente esaminato la situazione fu il seguente: anzitutto l'avvocato si disse convinto che se fosse stato chiamato subito, probabilmente il giorno dopo la nave avrebbe lasciato Hercegnovi. Purtroppo però a quel momento i processi relativi all'accaduto erano già stati portati a termine e perciò non rimaneva che fare ricorso; secondo l'avvocato Milenkovich tutte e quattro le sentenze erano impugnabili per grossolanità nell'applicazione della legge. In particolare era assurda la terza condanna al capitano, la più grave, in quanto la nave era già entrata in Jugoslavia (regolarmente a Korcula ove venne fatta una dichiarazione doganale perfettamente legale sia pur solo verbale come il capitano May era solito sempre fare). Inoltre, essendo gli strumenti perfettamente visibili, sempre secondo l'avvocato, era comunque compito delle autorità di dogana di chiedere una lista relativa.

Secondo l'avvocato per poter partire al più presto era però indispensabile pagare anche l'ultima multa di 856.000 dinari e versare una cauzione del valore del laboratorio per evitare il sequestro (tutto questo denaro sarebbe stato restituito qualora si fosse potuta dimostrare in appello la non colpevolezza).

Alle 18 di domenica 11 giugno l'avvocato Milenkovich ripartì per Belgrado per informare dei fatti l'Ambasciata Italiana e per ottenere dalla Direzione Generale della Dogana Jugoslava una riduzione del deposito cauzionario (che era stato valutato in un primo momento in circa 6.000.000 di dinari). In realtà la possibilità del versamento della cauzione era una semplice idea dell'avvocato e non venne mai avanzata dalle autorità; l'avvocato però assicurò in ogni modo i membri della spedizione che il sequestro non sarebbe stato possibile.

Appena verso le 15 del 10 giugno, il Prof. Mosetti, che nel frattempo era arrivato a Hercegnovi per cercare di chiarire la situazione, seppe direttamente dal direttore della dogana del Montenegro che a Belgrado era stato stabilito il sequestro di tutto il laboratorio. Le operazioni di smontaggio dovevano avvenire nel porto di Tivat alle 9 del giorno successivo. Dopo un lungo parlamentare il Prof. Mosetti ottenne però di poter presentare un altro ricorso a questa decisione, il cui esito sarebbe stato reso noto entro 48 ore. Il ricorso doveva esser fatto dal comandante in quanto il sequestro era stato ordinato per la mancata o falsata dichiarazione doganale. Il ricorso venne presentato dal comandante al direttore della dogana del Montenegro la mattina seguente, insieme al pagamento della multa di 856.000 dinari.

Intanto non era pervenuta alcuna notizia dall'Ambasciata Italiana di Belgrado in merito alle azioni svolte dall'avvocato Milenkovich. Il 12 giugno il comandante venne ancora chiamato alla polizia, per un ulteriore controllo dei porti toccati durante le crociere dello yacht. Il 14 giugno perdurando il silenzio da Belgrado e non ricevendo alcuna notizia dalle autorità locali il Prof. Mosetti si recò a Belgrado per discutere personalmente alla Ambasciata sulla situazione e cercare di intervenire presso la Dogana Jugoslava.

Purtroppo a Belgrado le cose non apparvero per niente chiare. Da un lato l'Ambasciata Italiana, che pur era intervenuta presso il Ministero degli Esteri Jugoslavo per cercare di sbloccare la situazione, non aveva ancora ottenuto alcun risultato. Ciò che probabilmente aveva influito negativamente era stato il precedente incidente della nave oceanografica "D'Ancona" sorpresa dagli jugoslavi qualche settimana avanti; tale incidente aveva provocato una violentissima protesta jugoslava tanto che si temeva che l'episodio della "Sea Queen" esasperasse ancor più la suscettibilità degli jugoslavi, fortemente sensibili nella tutela e protezione del "loro mare". A complicare la situazione stavano varie voci, circolanti negli ambienti jugoslavi e che vennero raccolte anche, direttamente sul posto, dal Prof. Mosetti. Si diceva che era stata catturata una nave spla americana battente bandiera panamense; che nelle bocche di Cattaro lavorava una nave sovietica (o jugoslava con tecnici sovietici) per misure di radioattività in mare e che la "Sea Queen" era andata appunto a spiare questi lavori (accuse del tutto infondate queste dato che la "Sea Queen" non dispone affatto di alcuno strumento per il rilevamento di radioattività). Di fronte a queste dicerie vaghe o ad accuse più esplicite, che potevano però portare tutta la faccenda su un delicato piano politico e di relazioni internazionali, la reale azione jugoslava aveva invece ridotto tutta la questione ad una faccenda puramente doganale (nonostante che ai primi interventi avesse partecipato anche la polizia e, probabilmente anche i militari). Non considerando affatto l'attività dello yacht e la vera proprietà delle strumentazioni scientifiche la Direzione Superiore di Dogana Jugoslava condannava soltanto il capitano May, per delitto doganale alla multa di 856.000 dinari e al sequestro del laboratorio.

A Belgrado il Prof. Mosetti, accompagnato dall'avvocato Milenkovich, intervenne presso la Direzione Superiore di Dogana, ove il giorno 14 giugno una speciale commissione esaminava il caso e il ricorso presentato. I due non poterono però arrivare alla commissione ma solo intervenire presso il direttore del dipartimento che si occupava della questione. Spiegati nuovamente i fatti e chiesti ragguagli sull'esito non ottennero alcuna risposta né consiglio sul da fare.

In effetti il ricorso presentato al mattino dell' 11 giugno non venne accettato e, ben più tardi delle 48 ore preannunciate per la risposta, nella tarda mattinata di sabato 15 giugno giunse l'ordine definitivo di consegna del laboratorio e delle apparecchiature che,

smontate dalla nave "Sea Queen" vennero poste sotto sequestro nell'arsenale di Tivat. Il materiale scientifico e i campioni raccolti sono stati asportati completamente, la nave, ormai vuotata di tutto il laboratorio venne rilasciata la sera stessa. Non potendo più continuare la crociera la "Sea Queen" è rientrata a Trieste .

Il danno che deriva all'Osservatorio da questo incidente è gravissimo. Anche se, sperabilmente, a seguito dei ricorsi si riuscirà ad avere restituita la strumentazione, al momento attuale l'Osservatorio non è in grado di continuare la campagna programmata nello Jonio e nel Tirreno, per la materiale mancanza delle apparecchiature. Inoltre, essendo stati sequestrati tutti i campioni prelevati dal 20 maggio in poi, anche il lavoro precedente eseguito è irrimediabilmente perduto. Tali campioni infatti devono restare conservati in frigorifero a temperatura di -20°, sequestrando il laboratorio gli jugoslavi non hanno concesso che i frigoriferi restassero funzionanti. Oltre a questi danni immediati appaiono però ben più gravi conseguenze future per le ricerche oceanografiche italiane in Adriatico. Mentre infatti le navi oceanografiche jugoslave qualora accedano, per forza maggiore, in porti italiani, trovano appoggio e aiuti (qualche anno fa il battello del centro di Portorose si rifugiò per maltempo a Cesenatico e ivi ha avuto perfino un prestito in denaro) le navi italiane in Jugoslavia sono guardate sempre con sospetto, quando addirittura non siano trattate come nel caso presente. In questa maniera la ricerca oceanografica italiana nell'Adriatico diventa un grave rischio e le Autorità italiane dovrebbero preoccuparsi perché questo mare non diventi un "mare chiuso" jugoslavo ma sia aperto alla ricerca libera per entrambe le parti come è desiderato, al di fuori degli ambienti politici e militari, dalle istituzioni scientifiche dei due paesi che già collaborano e sarebbero lietissimi di poter rafforzare questa collaborazione.

Nel clima di distensione italo-jugoslava, mentre i confini terrestri sono detti i più aperti di Europa, sul mare le condizioni sono rimaste quelle di vent'anni fa, ancorché non siano peggiorate. Tutto questo, nel campo della ricerca oceanografica, ostacola essenzialmente la ricerca italiana dato che invece navi americane, tedesche, olandesi e francesi, oltre che sovietiche, sembrano avere più facili accessi, in caso di forza maggiore, ai porti jugoslavi, secondo quanto stabilito dalle norme del diritto marittimo internazionale.

ILDIRETTORE
(Prof. F. Mosetti)



Trieste, 20 giugno 1968

Questo testo è stato convertito in formato digitale con "HP-Scan" dall'originale autografo

Dopo un paio d'anni tutta la strumentazione venne restituita all'Osservatorio, compresi i campioni d'acqua, che, però non essendo stata mantenuta congelata, era ormai solo acqua sporca. (NdR)