

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 APRILE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Saluto al Presidente della Commissione:		DOMINEDO', <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1082, 1084, 1086 1090, 1091
PETRUCCI	1079	PETRUCCI	1084
BOGONI	1080	ADAMOLI	1088
ADAMOLI	1080	BARDANZELLU	1091
DOMINEDO', <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1080	Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1080	Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del Porto di Napoli. (3145)	1092
PRESIDENTE	1080	PRESIDENTE	1092
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1081	PETRUCCI	1092
Sull'ordine dei lavori:			
SAMMARTINO	1081	La seduta comincia alle 9,45.	
ADAMOLI	1081	SAMMARTINO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
BOGONI	1081	(È approvato).	
PRESIDENTE	1081	Saluto al Presidente della Commissione.	
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		PETRUCCI. Prendo la parola per rivolgere un saluto particolarmente affettuoso all'onorevole Spataro che è stato eletto Presidente della nostra Commissione e che prende il posto dell'onorevole Mattarella, nominato Ministro dei trasporti.	
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2082)	1081	L'onorevole Spataro è un uomo che merita stima ed affetto: io lo conosco dal 1948	
PRESIDENTE	1081, 1082, 1083, 1084 1086, 1088, 1089, 1091		
BOGONI	1081, 1084, 1086, 1088, 1089 1090, 1091		
BOIDI, <i>Relatore</i>	1082		

ed ho sempre trovato in lui una persona signorile sotto tutti gli aspetti.

Sono sicuro che egli si troverà fra noi come in una famiglia; sono sicuro che, come nel passato, abbiamo collaborato con affetto con il Presidente della Commissione, onorevole Mattarella, così continueremo a fare con l'onorevole Spataro.

Rivolgo altresì un saluto affettuoso ed auguro successo e prosperità al Ministro dei trasporti onorevole Mattarella.

BOGONI. È consuetudine, quando vi siano cambi di posti e di responsabilità, di esprimere il saluto; noi rivolgiamo il saluto al nuovo Presidente che stimiamo per la sua competenza in materia di trasporti e perché è stato un combattente antifascista.

Inviemo un saluto a coloro che ci hanno lasciato, ai Ministri onorevoli Mattarella e Macrelli, al Sottosegretario Cappugi; al Sottosegretario onorevole Lombardi Ruggero che ci dispiace non poter rivedere presente nella nostra Commissione giacché è stato destinato al Ministero dello spettacolo: a tutte le nostre congratulazioni e l'augurio di buon lavoro.

ADAMOLI. Anche da parte del nostro gruppo desideriamo esprimere vive felicitazioni ed un augurio di buon lavoro al nostro presidente. Qui si è creata un'atmosfera pre-pasquale, e ritengo che questo non sia un aspetto soltanto formale, in quanto noi lavoreremo il più possibile per mandare avanti i nostri lavori anche se non sempre ci troveremo d'accordo sulle soluzioni da adottare. Noi comunque svolgeremo il nostro lavoro con serenità e lealtà; questo augurio, signor Presidente, è rivolto a lei, ed a noi tutti.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dopo queste parole così sentitamente pronunziate, non posso non intervenire, sebbene il Ministro mi avesse detto che sarebbe giunto egli stesso per rivolgere un saluto augurale, e questo, nonostante sia impegnato al Senato per un importante provvedimento.

Sarebbe superfluo esprimere la nostra letizia per la nuova Presidenza, assunta da un uomo come Spataro, tre volte rappresentante del Governo nei dicasteri che costituiscono oggetto della competenza della presente Commissione. Debbo rilevare la sua cordialità costante e l'amore particolare per la materia oltretutto una viva sensibilità ed un fervido amore per la democrazia.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A me resta poco da dire per met-

tere in evidenza i meriti dell'amico Spataro; a quello che è stato detto mi associo con tutto il cuore, e ringrazio coloro che hanno detto che resterò presente in questa Commissione, sebbene, come rappresentante del Governo, ed esattamente del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Cari colleghi, io vi debbo ringraziare, ed esprimere la mia gratitudine per l'onore che mi è stato concesso per essere stato chiamato a presiedere questa Commissione. L'onorevole Petrucci, vicepresidente della Commissione, ha un carattere espansivo e generoso, ed ha avuto per me parole eccessivamente benevole, anche, forse, perché è mio amico. Io ho constatato con molto compiacimento e soddisfazione che a questo sentimento eccessivamente benevolo dell'onorevole Petrucci si sono associati gli altri colleghi, l'onorevole Bogoni, e l'onorevole Adamoli che tra l'altro è abruzzese. Voglio ringraziare poi l'onorevole Dominedò, e compiacermi con questa Commissione che, come avete constatato, ha dato al Governo quattro dei suoi componenti: il ministro Mattarella che saluto con particolare piacere nel nuovo incarico di Governo, saluto che ripeterò la prima volta che ci farà l'onore di venire in questa Commissione; l'onorevole Macrelli, ministro della marina mercantile, l'onorevole Lombardi e l'onorevole Cappugi qui presente che porterà in questa Commissione i frutti della sua particolare competenza.

Le parole buone che avete detto per me valgano ad indurre sempre di più alla massima collaborazione, in modo che i compiti affidati a questa Commissione possano essere assolti nel modo migliore ed anche più sollecitamente possibile. Vedremo all'atto pratico quella che potrà essere la procedura per accelerare i nostri lavori e per chiedere alla Presidenza della Camera che un maggior numero di provvedimenti venga esaminato dalla nostra Commissione in sede legislativa.

Vedo sopraggiungere in questo momento l'onorevole Macrelli, Ministro della marina mercantile. Tengo a dichiarare che, prima ancora che si stabilisse l'ordine del giorno di oggi, di competenza del ministero della marina mercantile, l'onorevole Macrelli mi aveva detto di voler fare una visita di cortesia alla nostra Commissione. E questo non solo in qualità di ministro della marina mercantile, ma come deputato che ha fatto parte di questa Commissione a cui è particolarmente legato.

Io rivolgo a nome di tutta la Commissione i più fervidi auguri e saluti, assicurando —

come abbiamo già detto al Sottosegretario onorevole Dominè — che saranno esaminati con la maggiore sollecitudine possibile tutti i disegni di legge della marina mercantile.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo scusa se sono giunto in ritardo, ma mi sono dovuto recare a Palazzo Madama alla VII Commissione ove erano in discussione problemi della marina mercantile.

Non ho voluto mancare di venire qui nella mia vecchia — scusate se la chiamo così — X Commissione e non è questa una visita di cortesia, ma una visita di dovere e di piacere al tempo stesso.

Voi mi conoscete, conoscete il mio carattere: sono il decano della Camera e ad essa mi legano i ricordi del passato. Ben volentieri sono venuto a portare un saluto cordiale e affettuoso al Presidente ed a tutti indistintamente: pur avendo partecipato limitatamente ai lavori di questa Commissione ho sempre cercato di portare il contributo delle mie idee e quello spirito di serenità e di obiettività che ha ispirato la mia vita di parlamentare.

Dissi ai colleghi del Senato e lo ripeto oggi a voi che se ho saputo superare i marosi della vita politica cui partecipo da oltre cinquant'anni — alcuni di voi non erano ancora nati quando io già facevo della politica — spero di superare anche i marosi della navigazione, almeno quelli della marina mercantile, ma conto su di voi, sul vostro appoggio, sulla vostra collaborazione.

Desidero venire incontro ai problemi che interessano la vita del nostro paese, ai problemi della classe lavoratrice, perché sono nato dal popolo, vivo in mezzo al popolo, sento le necessità del popolo italiano che è un popolo, in grande parte, squisitamente marinaro.

Conto su di voi, lo ripeto, sul vostro apporto, sul vostro affetto, sulla vostra collaborazione e mi auguro di poter fare del bene al settore della marina mercantile, tanto importante nella vita italiana, ed al nostro paese.

Sull'ordine dei lavori.

SAMMARTINO. Signor Presidente, dato che mercoledì prossimo molti di noi saranno impegnati al Congresso nazionale dei coltivatori diretti, vorrei chiedere se la Commissione potesse tenere seduta in un altro giorno della settimana:

ADAMOLI. Nella prossima settimana sarà difficile tenere sedute di Commissione, perché saremo tutti impegnati in aula per la discussione degli articoli della legge sulla censura cinematografica e teatrale.

BOGONI. A nome del mio gruppo vorrei chiedere alla Presidenza di poter accelerare i nostri lavori e di tenere almeno due riunioni alla settimana, perché sono stati assegnati al nostro esame molti provvedimenti.

ADAMOLI. Vorrei pregare il Presidente di accelerare l'esame della proposta di legge del senatore Focaccia, concernente disposizioni sull'assistenza dei marittimi dichiarati temporaneamente inidonei alla navigazione (n. 3540), nonché del disegno di legge riguardante l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (n. 3539), entrambi già approvati dal Senato.

PRESIDENTE. Rassicuro l'onorevole Adamoli che l'esame dei due provvedimenti concernenti la gente di mare sarà accelerato al massimo.

Quanto ai lavori della Commissione per la prossima settimana, comunico che saranno disposti in armonia con gli impegni dei gruppi parlamentari già assunti sia nella giornata di mercoledì che in quella di giovedì.

Seguito della discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Ricordo alla Commissione che nelle precedenti sedute erano stati approvati i primi cinque articoli, nonché l'articolo 6 sino al penultimo comma escluso.

BOGONI. Signor Presidente, abbiamo esaminato questo disegno di legge due anni fa e precisamente nelle sedute del 18 novembre, del 7 e del 15 dicembre 1960. Nell'ultima riunione, quella del 15 dicembre ci aggiornammo a causa degli emendamenti e dicemmo che avremmo concluso l'esame del provvedimento in poche settimane; purtroppo sono passati due anni e ciò in conseguenza proprio degli emendamenti, sia di quelli presentati, sia di quelli che potevano essere presentati, come disse il nostro Presidente nella ultima seduta.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

Rientrando in sede — e credo che nella stessa situazione si sia trovato il relatore — abbiamo trovato l'avviso di convocazione con all'ordine del giorno questo importante provvedimento e non abbiamo avuto il tempo materiale per rivedere gli emendamenti.

Inoltre nel frattempo è stato cambiato il relatore, perché il primo relatore era il collega Durand de la Penne che ora non fa più parte della nostra Commissione ed è passato ad altro gruppo; egli è stato sostituito dal collega Boidi.

Al collega Boidi vorrei chiedere di concedere il tempo necessario per esaminare gli emendamenti.

Al Presidente chiederai che ci sia data la possibilità di conoscere una settimana prima il materiale di lavoro del mercoledì successivo, perché i provvedimenti che vengono al nostro esame a volte sono all'ordine del giorno da anni, ma siamo tutti presi da impegni e rinviando sempre i meno urgenti all'ultimo momento.

Chiedo pertanto che sia sospesa la discussione e sia ripresa venerdì mattina per dare la possibilità al relatore ed a noi stessi di rivedere il disegno di legge con gli emendamenti.

BOIDI, Relatore. È vero, signor Presidente, che ci siamo trovati nella situazione enunciata dal collega Bogoni per cui, partiti nel pomeriggio di venerdì, abbiamo preso visione dell'avviso di convocazione soltanto al nostro ritorno ieri sera o stamane. Mi associo pertanto all'istanza dell'onorevole Bogoni perché ci sia consentito di conoscere fin dalla settimana precedente il materiale di lavoro.

Quanto al disegno di legge in esame mi permetto di osservare che la relazione è già stata fatta dal collega onorevole Durand de la Penne, che si è già svolta la discussione generale e che siamo in sede di esame degli articoli. Dal verbale dell'ultima seduta si rileva che furono approvati gli articoli dall'1 al 5: siamo quindi all'articolo 6 e ritengo che si debba proseguire con la illustrazione degli emendamenti da parte dei presentatori, articolo per articolo.

DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Io apprezzo quello che dice l'onorevole Bogoni, che parte dal presupposto della più approfondita conoscenza del testo del provvedimento che si deve approvare. Tuttavia in pratica debbo dire che dopo aver studiato gli emendamenti, tranne l'articolo 15 dove si parla di esenzioni in

base a norme convenzionali, e fino all'articolo 22 dove si parla del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione, e della rappresentanza da dare ai lavoratori — temi questi che formano materia di emendamenti — non dovrebbero esserci particolari motivi che potrebbero non farci affrontare l'esame del disegno di legge. Del resto, pur potendosi fare delle riserve per quei punti, tuttavia passerei all'esame del provvedimento, data la grande importanza della legge — come giustamente diceva l'onorevole Bogoni — che pende dal 1960, e dato che siamo impegnati internazionalmente e nazionalmente. Mi permetterei quindi di pregare l'onorevole Bogoni di non insistere sulla sua richiesta, e di iniziare frattanto l'esame fino all'articolo 22, dove non mi pare ci sia nulla di particolarmente rilevante, salvo poi a rivedere quei punti di particolare interesse, oggetto di emendamenti, così che le prospettive di difficoltà potranno per comune convincimento man mano dileguarsi.

Con questa riserva e quindi con la possibilità di sospendere l'esame ove la Commissione lo ritenga opportuno; io proporrei di cominciare il nostro lavoro.

PRESIDENTE. Nelle precedenti sedute, in cui venne esaminato questo disegno di legge, la Commissione approvò i primi cinque articoli, e dell'articolo 6 approvò soltanto il primo, il secondo e il terzo comma.

Proseguiremo l'esame degli articoli ponendo in votazione gli ultimi commi dell'articolo 6.

Al terzo comma dell'articolo 6, gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi, hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo: dopo la parola: « navigazione », aggiungere le altre: « e la sua validità non potrà comunque superare i tre mesi ».

DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Dal punto di vista meramente stilistico, desidererei proporre una piccola variazione; in questo comma, infatti, il periodo si inizia con le parole: « degli accertamenti effettuati, l'autorità...ecc. » e poi, con il comma aggiuntivo, si cambia il soggetto, dicendo: « e la sua validità... » e questo riferito al verbale. Proporrrei per tanto, onde evitare questo cambiamento di soggetto, di porre un punto dopo le parole: « sicurezza della navigazione », e cominciare il nuovo periodo, dicendo: « la validità del verbale non potrà... ». Si tratta di mero coordinamento.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Sinesio ed altri nella formula di coordinamento sottolineata dall'onorevole Sottosegretario.

(È approvato).

Pongo in votazione gli ultimi due commi dell'articolo 6:

« La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere *a*), *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera *b*) e del certificato di idoneità di cui alla lettera *f*) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni ».

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'intero articolo 6 così come risulta emendato:

ART. 6.

Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità.

« I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge.

Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione al rilascio dei certificati di sicurezza o di idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorché deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel primo porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. La validità del verbale non potrà comunque superare i tre mesi.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere *a*), *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera *b*) e del certificato di idoneità

di cui alla lettera *f*) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni ».

(È approvato).

Poiché agli articoli 7, 8 e 9 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 7.

Requisiti per il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

« I requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità sono determinati dai regolamenti di esecuzione della presente legge ».

(È approvato).

ART. 8.

Proroga dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

« La validità dei certificati di sicurezza o di idoneità può essere prorogata dall'autorità marittima per un periodo non superiore ad un mese.

Se la validità di uno dei certificati di sicurezza o d'idoneità scade quando la nave si trovi in un porto estero, l'autorità consolare può prorogarla per un periodo non superiore a cinque mesi al fine di permettere alla nave di completare il viaggio per l'Italia.

La nave alla quale sia stata concessa la proroga, di cui al precedente comma, non può ripartire dal porto nazionale ove ha completato il viaggio senza aver ottenuto il rinnovo del certificato.

Se la nave all'atto della scadenza di un certificato di sicurezza o d'idoneità si trova impegnata in traffici tra porti di Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare può prorogare la validità dei certificati scaduti per tutto il periodo durante il quale la nave resterà impegnata nei traffici predetti. Nel caso che tale periodo superi cinque mesi dalla scadenza dei certificati l'autorità consolare provvede a norma del secondo capoverso dell'articolo 6.

I certificati scaduti devono essere comunque rinnovati non appena la nave approdi in un porto nazionale o in un porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. A tale fine l'autorità consolare deve interessare l'autorità locale competente al rinnovo dei certificati scaduti ».

(È approvato).

ART. 9.

Decadenza dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

« Quando per gravi avarie subite dalla nave, o per notevoli mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore o alle dotazioni della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati i certificati di sicurezza o d'idoneità, questi perdono la loro validità e devono essere ritirati dall'autorità marittima o consolare.

Il comandante ha l'obbligo di denunciare all'autorità marittima e, all'estero, all'autorità consolare, le avarie e mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore e alle dotazioni della nave ».

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 10:

ART. 10.

Trasferimento della nave per lavori.

« La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Uguale autorizzazione può essere rilasciata per il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dalla autorità consolare ».

Al primo comma, gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi hanno presentato il seguente emendamento: dopo la parola: « certificati », aggiungere le altre: « previa visita dell'ente tecnico tenuto conto anche della durata del viaggio, la Capitaneria può altresì autorizzare » e quindi sopprimere le parole: « uguale autorizzazione può essere rilasciata ».

PETRUCCI. A nome anche degli altri presentatori assenti, io confermo l'emendamento presentato.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io farei questo rilievo: l'emendamento è evidente; vuole cioè spiegare nuovamente, *ex professo*, che anche nella seconda autorizzazione prevista dall'articolo, occorre la previa visita dell'ente tecnico. Senonché, dato che il progetto originario diceva: « uguale autorizzazione », questa non

sarebbe tale se non si fosse sentito l'ente tecnico.

Io ho voluto sottolineare questo, perché la lettera e lo spirito del testo originario corrispondono a questo, comunque mi rimetto a quella che è la volontà della Commissione.

PETRUCCI. Dopo le parole così precise dell'onorevole Dominedò, io non insisto nemmeno.

BOGONI. Mi ricordo che Sinesio, nei suoi interventi, sostenne la tesi che qui deve essere ripetuto l'intervento dell'ente tecnico, credo quindi che noi dovremo esaminare più a fondo questa posizione.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io non insisto affatto poiché non vi è contrarietà, insisterei solo se vi fosse un motivo di fondo. Ora quello che dicono i presentatori dell'emendamento corrisponde al progetto originario, comunque se la Commissione ritiene sia meglio metterlo, poniamolo pure: non ho difficoltà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Sinesio ed altri all'articolo 10 di cui ho dato dianzi lettura.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10 così emendato:

ART. 10.

Trasferimento della nave per lavori.

« La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Previa visita dell'ente tecnico, tenuto conto anche della durata del viaggio, la capitaneria può altresì autorizzare il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dalla autorità consolare ».

(*E approvato*).

Poiché agli articoli 11, 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 11.

Dichiarazione di « Tipo approvato ».

« Nel caso in cui, per determinati apparecchi, dispositivi o materiali, sia richiesta

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

una dichiarazione di « tipo approvato » il Ministero della marina mercantile provvede al rilascio della medesima previ opportuni accertamenti tecnici.

Per la dichiarazione di « tipo approvato » degli apparecchi dispositivi o materiali che si riferiscono alla difesa contro gli incendi deve essere richiesto anche il parere della direzione generale dei servizi antincendi del Ministero dell'interno.

Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di « tipo approvato », all'atto della loro sistemazione a bordo, sono sottoposti a verifica da parte dell'ente tecnico. Gli oggetti ed i materiali di « tipo approvato » devono essere contrassegnati, sotto la responsabilità del fabbricante o del fornitore, con la marca di fabbrica e con l'indicazione « tipo approvato ».

Ove gli apparecchi, dispositivi o materiali portanti l'indicazione « tipo approvato » non corrispondano alle caratteristiche del prototipo il responsabile, salvo il disposto dell'articolo 35, è tenuto, in ogni caso, a sostituire gli apparecchi, i dispositivi o i materiali non corrispondenti al « tipo approvato ».

I precedenti commi non si applicano agli apparecchi radioelettrici di bordo, per i quali provvede il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a norma di leggi e regolamenti speciali.

Il Ministero della marina mercantile può autorizzare l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di nave acquistata all'estero dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Il Ministero della marina mercantile può altresì autorizzare, in via eccezionale, l'impiego a bordo di apparecchi, dispositivi e materiali dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali, allorché sia stato necessario sostituire, in porti esteri, apparecchi, dispositivi o materiali andati distrutti o danneggiati per cause di forza maggiore sopravvenute nel corso della navigazione.

L'autorizzazione di cui ai due precedenti commi, qualora si riferisca ad apparecchiature radioelettriche, è data dal Ministero della marina mercantile d'intesa con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

(È approvato).

ART. 12.

Equivalenze.

« Quando è prescritto un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilita una particolare sistemazione, può essere accettato, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra sistemazione di carattere equivalente.

Il riconoscimento di equivalenza è dato dal Ministero della marina mercantile, previ opportuni accertamenti tecnici, salva, in ogni caso, la competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per gli impianti, dispositivi e apparecchi radioelettrici ».

(È approvato).

ART. 13.

Esenzioni.

« Il Ministero della marina mercantile può esentare in tutto o in parte dall'applicazione delle norme concernenti la sicurezza della navigazione in viaggi internazionali le navi che in via eccezionale siano adibite ad un viaggio internazionale.

Il Ministero della marina mercantile, nel concedere le esenzioni di cui al precedente comma, determina, caso per caso, sentito l'ente tecnico e gli organi tecnici competenti, le misure da adottare per garantire la sicurezza della nave e della vita umana ».

(È approvato).

CAPO II.

BORDO LIBERO

ART. 14.

Obbligatorietà.

« L'assegnazione della linea di massimo carico, in relazione alle stagioni ed alle zone nelle quali la nave è destinata a navigare, è obbligatoria:

a) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate a viaggi internazionali, fatta eccezione per i pescherecci, per le navi da diporto ed in genere per le navi che non trasportano merci o passeggeri;

b) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate al trasporto dei passeggeri in viaggi tra porti nazionali;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

c) per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate destinate a viaggi tra porti nazionali ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 15:

ART. 15.

Esenzioni.

« Il Ministero della marina mercantile può esonerare dall'obbligo di osservare le prescrizioni del presente capo le navi di qualunque tonnellaggio, destinate a viaggi tra porti nazionali e porti stranieri vicini, per il periodo durante il quale rimangono impegnate in tali traffici, a condizione che i viaggi siano effettuati in zone riparate ed in condizioni tali che, in seguito ad accordo con il governo del Paese al quale i porti stranieri appartengono, l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole.

L'esenzione di cui al comma precedente può essere accordata anche alle navi adibite a viaggi nazionali ».

Gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi propongono di sopprimerlo.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sarei contrario nel merito alla proposta di soppressione. L'articolo 15 ha la sua ragion d'essere, si ricollega al cosiddetto Regolamento di sicurezza del 1932 che traduceva in diritto interno la convenzione di Londra del 1930. Esso trova perfetta rispondenza nella convenzione internazionale e nell'articolo 83 del regolamento di sicurezza; è una norma ragionevole, aderente alla realtà, voluta sul piano internazionale e concordemente già approvata da noi sul piano interno con l'originario regolamento.

Non vedo perché si dovrebbe sopprimere questo articolo: basta rileggerlo per rendersi conto della sua opportunità.

BOGONI. Certamente i presentatori dell'emendamento erano convinti dell'opportunità della soppressione: il collega Sinesio si interessa del problema della gente del mare. Io domando di sospendere l'esame dell'articolo 15 fino alla prossima seduta augurandomi che siano presenti tutti i presentatori dell'emendamento soppressivo perché possano confutare eventualmente gli argomenti addotti.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Aderisco alla proposta dell'onorevole Bogoni.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Poiché agli articoli 16, 17, 18, 19, 20 e 21 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 16.

Casi di forza maggiore.

« La nave, che al momento di intraprendere il viaggio, non sia tenuta all'osservanza delle presenti norme, non dovrà sottostarvi se durante il viaggio sia costretta a dirottare per cattivo tempo o per altre cause di forza maggiore in zone o in parti al di fuori dei limiti consentiti ».

(È approvato).

ART. 17.

Accertamenti e certificati.

« Le norme per la determinazione delle marche di bordo libero e delle scale di immersione, per gli accertamenti relativi e per il rilascio dei certificati di bordo libero, formano oggetto di regolamento speciale.

Il certificato di bordo libero non può avere una durata superiore a cinque anni.

Il certificato perde la sua validità anche prima del termine in esso determinato quando vengono apportate allo scafo ed alle sovrastrutture della nave modifiche di notevole importanza oppure quando non siano state mantenute le condizioni di efficienza riconosciute all'atto del rilascio del certificato, delle seguenti installazioni e dispositivi:

- a) protezione delle aperture;
- b) parapetti;
- c) aperture per scarico d'acqua nei parapetti continui;
- d) mezzi di accesso agli alloggi degli equipaggi.

Parimenti, la validità del certificato cessa qualora non siano state effettuate, nei termini prescritti, le visite periodiche, previste dai regolamenti speciali.

Ai sensi dell'articolo 179 del Codice della navigazione, non possono essere rilasciate le spedizioni alle navi che non siano in possesso del certificato di bordo libero, in regolare corso di validità, ovvero che siano cariche oltre la linea di massimo carico ».

(È approvato).

ART. 18.

Tracciamento e verifica delle marche di bordo libero.

« Le marche di bordo libero devono essere tracciate sotto il controllo dell'ente tecnico e devono rimanere inalterate.

La posizione delle marche deve essere rettificata ogni qualvolta risulti una modificazione degli elementi che interessano la determinazione del bordo libero.

Durante le visite periodiche deve essere verificata la posizione delle marche.

Indipendentemente dai controlli periodici l'autorità marittima può disporre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, l'effettuazione di verifiche straordinarie ».

(È approvato).

ART. 19.

Navi straniere.

« Per le navi straniere, alle quali il bordo libero è stato assegnato da un governo col quale vigono accordi al riguardo, l'autorità marittima può disporre accertamenti tendenti a stabilire:

a) che la nave non sia caricata oltre i limiti consentiti dalle marche di bordo libero;

b) che la posizione delle marche di bordo libero corrisponda ai dati contenuti nel certificato;

c) che la nave non abbia subito alcuna modificazione dei dati riportati nel certificato tale da pregiudicare le condizioni di sicurezza per le persone imbarcate.

Per le navi straniere che non hanno assegnazione di bordo libero o che hanno l'assegnazione da un governo con il quale non esistono particolari accordi al riguardo, l'autorizzazione a partire è subordinata al rilascio del certificato di bordo libero in base alle presenti norme.

Parimenti, l'autorizzazione a partire deve essere negata finché non siano stati eliminati gli eventuali inconvenienti riscontrati in sede di accertamento delle condizioni di cui alle lettere b) e c) del primo comma del presente articolo.

Della mancata autorizzazione deve essere informato il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera ».

(È approvato).

ART. 20.

Prescrizioni per le navi non soggette al bordo libero.

« Per le navi non munite di certificato di bordo libero, indipendentemente dall'osservanza di quanto prescritto dagli articoli 297 del Codice della navigazione e 347 del Regolamento per l'esecuzione del predetto codice (navigazione marittima), il comandante deve curare che la caricazione non superi i limiti della normale portata della nave e sia eseguita in modo da non compromettere in nessun caso la stabilità della nave stessa ».

(È approvato).

CAPO III.

COMITATO CENTRALE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

ART. 21.

Istituzione del Comitato.

« Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Su richiesta del Ministro per la marina mercantile il comitato esprime il parere su ogni questione relativa alla sicurezza della vita umana in mare ed all'imbarco, trasporto in mare, sbarco e classificazione delle merci pericolose ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 22:

ART. 22.

Composizione del Comitato.

« Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

4°) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5°) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6°) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7°) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8°) un rappresentante del Ministero della sanità;

9°) un rappresentante del Ministero di fesa-marina;

10°) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11°) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12°) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13°) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14°) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15°) il direttore generale del Registro italiano navale;

16°) e 17°) due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e l'altro dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18°) un rappresentante della gente di mare;

19°) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20°) e 21°) due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; e la seconda per esprimere parere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1°), 2°), 3°), 4°), 5°), 6°), 7°), 9°), 14°), 16°), 17°) e 18°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2°), 4°), 5°), 6°), 8°),

9°), 10°), 11°), 12°), 13°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°) e 19°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti nell'ordine del giorno ».

Gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi hanno presentato i seguenti emendamenti:

« Al primo comma, nn. 16°) e 17°), sostituire le parole: due rappresentanti, con le altre: quattro rappresentanti ».

« Al primo comma, n. 18°), sostituire le parole: un rappresentante, con le altre: tre rappresentanti ».

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato i seguenti emendamenti:

« Al primo comma, dopo i nn. 20°) e 21°), aggiungere il seguente:

22°) un rappresentante dell'industria assicurativa ».

« Al terzo comma, sostituirlo con il seguente.

« In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1°), 2°), 3°), 4°), 5°), 6°), 7°), 9°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°) e 22°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2°), 4°), 5°), 6°), 8°), 9°), 10°), 11°), 12°), 13°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°), 19°) e 22°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°) ».

ADAMOLI. Propongo al n. 19 del primo comma un emendamento dello stesso tenore di quello presentato al n. 18: sostituire le parole: « un rappresentante » con le altre: « tre rappresentanti ».

BOGONI. Potremmo sospendere l'esame anche di questo articolo, come abbiamo già fatto per altri, sino alla prossima seduta perché, per la premessa da noi fatta inizialmente, questo è uno dei punti più importanti della legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che l'esame dell'articolo 22 è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Poiché ai successivi articoli 23, 24 e 25 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

ART. 23.

*Nomina dei membri
e segreteria del Comitato.*

« I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, su designazione, per i membri di cui ai numeri da 7°) a 14°), delle rispettive amministrazioni e per quelli di cui ai numeri da 16°) a 19°), su designazione delle rispettive associazioni o organizzazioni sindacali a base nazionale.

I membri del Comitato durano in carica quattro anni e possono, alla scadenza, essere confermati.

I membri nominati nel corso del quadriennio per sopperire alle vacanze formatesi nelle varie categorie rimarranno in carica fino al compimento del quadriennio.

Le funzioni di segretario di ogni sezione sono affidate ad un funzionario o ad un ufficiale di porto destinato presso la direzione generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile ».

(E approvato).

ART. 24.

Indennità spettanti ai membri del Comitato.

« Ai membri del Comitato spetta un gettone di presenza con le modalità e nei limiti previsti, per i componenti delle commissioni ed organi collegiali istituiti presso le Amministrazioni dello Stato, dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5 ».

(E approvato).

ART. 25.

Spese di funzionamento del Comitato.

« All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 21 si provvederà per lo esercizio finanziario 1959-60 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

(E approvato).

Do lettura dell'articolo 26:

CAPO IV.

COMMISSIONI DI VISITA

ART. 26.

Istituzione e composizione delle commissioni.

« Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al Capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una Commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale del porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della commissione appartenenti all'amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869 e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe previste dall'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 ».

Gli onorevoli Vidali e Bogoni hanno presentato il seguente emendamento:

« *Alla fine del secondo comma aggiungere:* e da un rappresentante della gente di mare ».

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento al terzo comma dell'articolo:

« *Sostituirlo con il seguente:*

« Ove lo ritenga opportuno il presidente può chiamare a far parte della commissione, anche congiuntamente, un ufficiale superiore del Corpo del genio navale e un Ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ».

BOGONI. Propongo di sospendere l'esame dell'articolo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Poiché agli articoli 27, 28 e 29 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 27.

Ispezioni agli apparecchi radioelettrici.

« Quando per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della Commissione di visita fa parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

All'ispezione degli apparecchi radioelettrici, quando non coincide con la visita della nave, procede esclusivamente un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

(È approvato).

ART. 28.

Accertamenti già eseguiti dagli Istituti di classificazione.

« Le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione di cui all'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, nonché le navi munite di certificato di navigabilità, sono dispensate, in occasione delle visite di cui agli articoli precedenti, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell'istituto di classificazione ».

(È approvato).

ART. 29.

Attribuzioni della Commissione di visita.

« La Commissione di visita provvede agli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate.

Al rilascio dei certificati provvede l'autorità marittima sulla base dei verbali redatti dalla commissione.

La Commissione di visita accerta, altresì, l'idoneità al trasporto dei passeggeri.

Gli accertamenti relativi alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate sono effettuati nei modi previsti dai regolamenti di cui all'articolo 36 ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 30:

CAPO V.

NORME PENALI

ART. 30.

Caricazione oltre la marca di bordo libero.

L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.

Oltre all'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri.

L'armatore che omette di vigilare sulla osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI Capo I libro I parte I del presente codice ».

Gli onorevoli Sinesio, Frunzio, Petrucci e Cappugi hanno presentato i seguenti emendamenti:

« Al primo e al secondo comma del riportato articolo 1217, sostituire le parole: non inferiori a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta. Oltre l'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri, con le seguenti: da lire 5.000 a lire 10.000 per tonnellata in sovraccarico ».

« Al terzo comma del riportato articolo 1217, sostituire le parole: l'ammenda non inferiore a lire 50.000, con le altre: la stessa ammenda prevista per il comandante ».

BOGONI. Propongo di sospendere l'esame anche di questo articolo.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. A mio parere l'articolo dovrebbe essere esaminato ora, perché esso contrasta con l'articolo 27 della Costituzione per il quale la responsabilità penale è personale: è questo un motivo che vale oggi

e varrà sempre finché non sia modificata la Costituzione.

Non è possibile costruire una responsabilità dell'armatore perché si violerebbe il principio dell'articolo 27. Diverse sono le sfere di responsabilità dell'armatore e del comandante; la responsabilità dell'armatore opera *in eligendo*, cioè nella scelta del comandante, quella del comandante opera *in vigilando* affinché la navigazione si svolga secondo i criteri di sicurezza.

Non è possibile equiparare le due responsabilità né sul piano privato, patrimoniale — vi è l'istituto della limitazione della responsabilità che riguarda l'armatore e non il comandante — e neppure sul piano penale, perché ci porremmo contro la Costituzione. Vi sono le norme generali sul concorso nel reato: se vi sarà concorso nel reato dell'armatore con il comandante l'armatore ne risponderà in base a quelle norme.

Qui si tratta di risalire ai principi dell'ordinamento; non possiamo infatti violare alcuno dei sommi principi dell'ordinamento giuridico, tra i quali è compreso il carattere personale della responsabilità penale.

BARDANZELLU. Bisognerebbe precisare la connessione di questo principio con l'articolo che stiamo discutendo, perché il concetto, da un punto di vista giuridico, è senza dubbio esatto.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ci si riferisce al terzo comma dell'articolo 30, e la sua osservazione è molto legittima, ma la chiarisco subito. Qui il momento della responsabilità penale si ricollega concettualmente a quello della responsabilità civile. In questo senso, quale responsabilità tipica e possibile dell'armatore, ci riferiamo alla responsabilità *in eligendo*, perché quando la nave è in alto mare, l'armatore per definizione non ha possibilità di vigilare. E quindi la colpa che a lui fa capo, in tesi, come concetto, sta nel momento della nomina, nel mentre successivamente, quando la nave è in alto mare, non è possibile concepire una responsabilità penale permanente, per una responsabilità che non è propria dell'armatore, in quanto durante il viaggio l'onere della responsabilità *in vigilando* è del comandante. Altrimenti, fra l'altro, non si spiegherebbe come l'armatore sia messo dalla legge nella possibilità di fruire della limitazione della responsabilità. Questo in tesi. Ora formulare in tesi una norma che contempla una responsabilità — e lo dico per principio, perché con gli armatori non manco

certo di severità — penale dell'armatore che normalmente si pone sul piano della responsabilità, che non è dell'armatore perché la sua normalmente è *in eligendo* e non *in vigilando*, mi sembra poco opportuno, ed andrei cauto prima di affermare ciò.

BARDANZELLU. La norma dice: « L'armatore che omette di vigilare sulla osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000 »; il che significa che è alla partenza della nave che l'armatore deve vigilare se il carico ha osservato le norme stabilite, non già in navigazione. L'omissione di vigilare sulla linea di massimo carico lo pone in difetto, perché la nave deve muoversi con il carico stabilito, e questo è un compito dell'armatore.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questa osservazione è giustissima, e mi sembra che sia anche quella dell'onorevole Adamoli. Ma la grande navigazione non si fa spesso in partenza, ma durante il viaggio di ritorno qualche volta, per eliminare il viaggio a vuoto, si fa carico in porti intermedi. È una norma, questa, che merita una certa attenzione.

BOGONI. Il Sottosegretario ci ha detto che si tratta di una norma che merita molta attenzione, ed è un professore della materia; ora poiché anche il primo firmatario dell'emendamento è uno che si interessa dei problemi della gente del mare, riterrei, in sua assenza, di comportarci come abbiamo fatto precedentemente, e di sospendere pertanto l'esame di quest'articolo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Poiché agli articoli 31, 32 e 33, non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 31.

Marche di bordo libero abusive.

« Dopo l'articolo 1131 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1131-bis) — La contraffazione, la alterazione e lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del codice penale ».

(È approvato).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1962

ART. 32.

Omissione di esercitazione.

« Dopo l'articolo 1218 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« *Art. 1218-bis.* — Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustificati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con l'arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a lire 16.000.

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dei titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi ».

(È approvato).

ART. 33.

Omissa denuncia di avarie o di mutamenti apportati alle navi.

« Il comandante che omette di denunciare i fatti previsti dall'articolo 9 all'autorità marittima o all'estero all'autorità consolare, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000 ».

(È approvato).

L'esame degli articoli 34 e 35, per connessione con l'articolo 30 il cui esame è stato sospeso viene rinviato ad una prossima seduta.

Poiché agli articoli 36, 37 e 38 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione, dopo averne dato lettura.

CAPO VI.

NORME FINALI E TRANSITORIE

ART. 36.

Emanazione dei regolamenti di esecuzione.

« Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri competenti, saranno emanati i regolamenti per l'esecuzione della presente legge per determinare:

a) i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo i loro vari tipi e secondo la specie di navigazione e di traffico cui sono adibite, ai fini della sicurezza della navigazione.

b) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonché le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime;

c) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto di passeggeri;

d) le modalità per il trasporto di granaglie e di altri carichi scorrevoli ».

(È approvato).

ART. 37.

Entrata in vigore.

« Le disposizioni della presente legge che richiedono, per la loro applicazione, l'emana- zione di particolari norme regolamentari, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono emanate ».

ART. 38.

Abrogazione di norme contrarie o incompatibili.

« Con l'entrata in vigore delle norme della presente legge sono abrogate le disposizioni del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, approvato con regio decreto 23 maggio 1932, n. 719, nonché ogni altra disposizione contraria o incompatibile con la legge stessa ».

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad una prossima seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del Porto di Napoli (3145).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del Porto di Napoli ».

PETRUCCI. Trovandosi nella impossibilità di intervenire, il relatore onorevole Frunzio mi ha pregato di proporre un rinvio della discussione del disegno di legge.

PRESIDENTE. In assenza del Relatore, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO