

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1336

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CALDORO, MANCHINU, POTÌ, SODANO, AMODEO,  
CONTE CARMELO, MUNDO, SANGUINETI, TEMPESTINI**

*Presentata il 22 febbraio 1984*

**Nuovo ordinamento del Registro italiano navale (R.I.Na.)**

ONOREVOLI COLLEGHI! — I casi sempre più frequenti di naufragi di navi nazionali o battenti bandiere-ombra (ma di proprietà italiana) e la conseguente inevitabile perdita di vite umane, quasi sempre addebitabili a colpevole mancanza delle necessarie condizioni di sicurezza e di affidabilità degli scafi e degli apparati motori, che proprio il certificato di classe dovrebbe garantire, riportano drammaticamente all'attenzione del Parlamento l'annosa questione del riordinamento del R.I.Na. che è ai margini delle aule parlamentari da ormai quasi venti anni.

E stata assai viva, negli ultimi anni, l'emozione del Paese per la perdita della nave *Seagull*, avvenuta senza soccorsi nel Canale di Sicilia, il 17 febbraio 1974 con trenta persone di equipaggio a bordo: un

grosso carico umano purtroppo neppure protetto da copertura assicurativa, al contrario delle merci e, naturalmente, del vecchio scafo e dell'inefficiente apparato motore. Ma i parenti delle vittime, rompendo una lunga tradizione di umiliazioni e di silenzio, sono riusciti a trascinare gli armatori di quella « carretta » — ancorché defilati dietro il comodo paravento di agenti marittimi di un'anonima società con bandiera liberiana — davanti al tribunale di Genova, la cui esemplare sentenza di condanna (in *Foro italiano*, n. 5 del maggio 1977, pag. 178) è stata recentemente confermata dalla Suprema Corte di cassazione.

Il caso della *Seagull* ha dimostrato chiaramente che la sicurezza della vita dei lavoratori del mare non deve essere

lasciata esclusivamente agli Istituti di classificazione privati, senza precise responsabilità di natura pubblicistica, come avviene in Liberia, Panama e Cipro, Stati che concedono la bandiera di comodo e che tengono il primato dei naufragi, e come attualmente avviene in Italia, dove lo Stato, per la classificazione delle navi, si serve di un ente di imprecisata natura privata, il R.I.Na., che tuttavia opera in condizioni di monopolio.

Purtroppo, i naviganti italiani e stranieri continuano a morire in mare, senza testimoni, non per fatalità, ma per l'insicurezza delle navi e per la colpevole carenza e superficialità dei controlli da parte dello Stato e dei competenti organi tecnici ed amministrativi ad essi preposti.

Ancora, le colpe e le inadempienze degli uomini hanno provocato la perdita di altre vite umane, come le dodici persone con la nave italiana *Stabia I*, schiantatasi sul frangiflutti del porto di Salerno per manifesta vetustà e conseguente incapacità di fronteggiare la forza del mare.

Si tratta, purtroppo, di un sinistro che impegna direttamente la responsabilità del nostro Istituto di classificazione, perché la nave fu acquistata da armatori italiani all'estero nel 1977, quando aveva già 30 anni, ed era un relitto fuori servizio. In Italia, però, ha potuto riprendere l'esercizio dei trasporti marittimi, con certificati di classe, rilasciati dal R.I.Na.

Altri sette marittimi morirono davanti al porto di Livorno con la nave italiana *Phoenix* e altre sette persone con il naufragio della nave italiana *Misurina* a largo di Capo Teulada (Sardegna). Di altri 24 marittimi, con la nave mercantile *Tito Campanella*, non si ha più notizia dal gennaio del corrente anno.

E tempo dunque di provvedere, con urgenza e tempestività, alla ristrutturazione e razionalizzazione di un servizio pubblico di grande interesse per la collettività, quale è quello svolto dal Registro italiano navale (R.I.Na.), per renderlo più aderente alla nuova realtà politica e sociale del Paese e più ricettivo ai notevoli progressi tecnici, che incessantemente si verificano nel campo dei trasporti, in genere,

e in quello dei trasporti marittimi, in particolare.

Occorre, anzitutto, dare una risposta sollecita e non elusiva alla necessità da tutti avvertita di una maggiore democratizzazione dell'Istituto e di una riqualificazione tecnica e strutturale dei suoi organi, al fine di garantire, in modo concreto ed efficace, l'effettiva autonomia ed imparzialità delle sue importanti funzioni, preordinate all'accertamento della sicurezza delle navi mercantili ed alla salvaguardia della vita umana in mare.

Ad attestare, peraltro, l'urgenza e l'importanza del problema, la cui soluzione non può tollerare ulteriori indugi, si ricordano i ripetuti tentativi già fatti nelle passate legislature in entrambi i rami del Parlamento, con disegni e proposte di legge, che non hanno mai potuto raggiungere l'Aula e nemmeno l'esame in Commissione per l'anticipato scioglimento dei Corpi legislativi.

È necessario, pertanto, disciplinare il R.I.Na. con una normativa chiara, che non dia luogo ad equivoci e contemperì l'esigenza primaria di una elevata professionalità dei suoi quadri dirigenti ed operativi e di un'agile e razionale funzionalità dei suoi servizi con l'esigenza, altrettanto preminente, di un esercizio assolutamente imparziale delle funzioni ad esso demandate dallo Stato e dalla fiducia anche in relazione alle deficienze funzionali e strutturali emerse nel corso dell'attività ultratrentennale, svolta dal R.I.Na. dopo la predetta riforma del 1947.

Com'è noto, i Registri navali sono istituzioni caratteristiche della marina mercantile, ereditate poi anche dalla navigazione aerea, che hanno lo scopo di certificare il valore tecnico, e cioè la « classe » delle navi, per rendere sicure e rapide le contrattazioni relative al loro impiego e garantire la buona fede nel traffico marittimo, che, per sua natura, si svolge in luoghi dove non sarebbe possibile agli interessati procurarsi notizie obiettive sulle caratteristiche e le condizioni delle singole unità, e per agevolare, inoltre, la vigilanza sulla costruzione, l'armamento e lo esercizio delle navi stesse.

Al primo Registro, fondato in Inghilterra nella prima metà del 1700, nell'esclusivo interesse degli assicuratori marittimi, si contrappose, nella seconda metà del secolo, un nuovo Registro, istituito nell'interesse degli armatori. Ma l'esigenza, sempre più vivamente sentita, di un servizio imparziale, svolto nell'interesse di tutti, diede luogo nel 1834 alla fusione dei due organismi ed alla nascita del *Lloyd's Register*, come organo delle varie categorie interessate alla navigazione, che servì da modello agli altri Registri, i quali, prima in Francia e negli Stati Uniti, e poi negli altri principali paesi marittimi, si diffusero in tutto il mondo.

Il fine istituzionale di tali enti, che ne condiziona per altro l'efficienza funzionale ed il prestigio internazionale, è, dunque, quello di fornire prestazioni assolutamente imparziali, che conferiscano la massima attendibilità possibile ai giudizi da essi espressi in merito al « grado di fiducia » attribuito alle navi sottoposte al loro controllo tecnico.

Per conseguire tale scopo sono state elaborate nei vari paesi soluzioni strutturali diverse, che oscillano tra un più intimo inserimento di tali organismi nell'amministrazione dello Stato, riconoscendo ad essi la personalità giuridica pubblica, ed un controllo meno penetrante, considerandoli soggetti di diritto privato incaricati di pubbliche funzioni o di pubblici servizi, ma in nessun caso lo Stato ha potuto estraniarsi da un'attività di così rilevante interesse pubblico.

Evidentemente, anche per il Registro italiano navale, il problema del suo riordinamento istituzionale era ed è tuttora quello di assicurare l'imparzialità delle delicate funzioni che esso è chiamato a svolgere nell'interesse generale sia attraverso una larga democratizzazione delle sue strutture, sì da renderle sempre più rappresentative degli interessi protetti, sia mediante il conferimento all'Istituto di una effettiva autonomia che, come l'esperienza ha chiaramente dimostrato, può diventare concreta ed operante solo se efficacemente garantita dal pubblico potere,

contro il prevalere incontrollato dei gruppi di interessi più forti.

Invero la disciplina legislativa del 1947 rappresentò una risposta affrettata e parziale alla primaria esigenza di un'adeguata democratizzazione dell'istituto e finì, come si è poi dovuto prendere atto nei tre decenni successivi, col compromettere gravemente l'altra non meno importante esigenza dell'autonomia dell'ente. Infatti furono bensì conferiti maggiori poteri al consiglio di amministrazione, rispetto alla normativa precedente, ma non si provvide a riequilibrarne la composizione con una congrua ed equa rappresentanza delle diverse categorie interessate, tralasciando poi di integrare il consiglio stesso con altre preziose esperienze tecniche, oggi più che mai valide e necessarie ad un'obiettiva considerazione dei problemi, quali quelle dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile e dello stesso Registro navale, attraverso qualificati rappresentanti del personale dei due organismi.

D'altra parte la scarsissima rappresentanza del personale navigante della gente di mare, limitata ad un solo membro sui venticinque componenti il consiglio di amministrazione, e l'assoluta assenza di rappresentanti della flotta peschereccia e dell'armamento minore, determinava inevitabilmente uno spostamento del rapporto di forza dei contrastanti interessi di categoria a favore del grosso armamento privato, che non risultava più bilanciato da alcun organo attivo imparziale di nomina governativa. In tal modo la presidenza dell'ente ed il consiglio direttivo, che sono i veri organi di governo dell'istituto e che possono far sentire la loro decisiva influenza sul personale dipendente a favore di certi interessi piuttosto che di altri, restavano esposti alla facile cattura da parte di gruppi armatoriali bene organizzati, con la conseguenza che i regolamenti tecnici dell'istituto potevano finire di fatto con l'essere applicati con maggior rigore nei confronti delle categorie più indifese, quali quelle appunto dell'armamento minore e peschereccio, e con maggiore benevolenza, invece, nei confronti dei gruppi meglio tutelati, perché più rappresentati

negli organi di governo dell'istituto. Il che si è più volte verificato in questi ultimi anni, poiché la riforma del 1947 fu realizzata, come si è detto, in modo affrettato ed in un periodo in cui la flotta nazionale, quasi interamente distrutta dalla guerra, era di consistenza e qualità assai scarse e prevalentemente formata da navi di seconda mano e di tipo « liberty ». Così, non solo si determinarono gli squilibri strutturali ricordati, ma si vollero altresì ridurre al minimo possibile, se non di fatto abolire, le garanzie, che solo un più diretto intervento del pubblico potere avrebbe potuto offrire, ai fini di un corretto ed imparziale svolgimento delle funzioni istituzionali dell'ente.

Si ritenne evidentemente che bastasse liberalizzare l'attività di classificazione delle navi, nel senso di consentirne l'esercizio a chiunque lo chiedesse, in base a semplice autorizzazione governativa, per determinare il sorgere di iniziative private concorrenziali, che avrebbero dovuto sortire effetti benefici per tutti gli utenti del servizio di classificazione, del quale avrebbero dovuto garantire, in virtù della forza stessa della concorrenza, una sempre maggiore qualificazione ed imparzialità.

Ma la realtà doveva presto smentire e in modo definitivo la semplicistica ed affrettata previsione anzidetta, perché, dopo oltre 30 anni, nessuno si è fatto avanti per essere autorizzato ad esercitare la classificazione delle navi mercantili nel nostro paese, ed anzi, come si è sopra ricordato, l'esperienza ha concretamente dimostrato che solo lo Stato può realmente difendere l'autonomia dell'esercizio di tali funzioni nell'interesse generale, ponendolo al riparo dal prevalere o dal prepotere degli interessi egoistici di gruppo.

Occorre, quindi, prendere atto di tale esperienza e ritornare a quella sana tradizione pubblicistica, interrotta solo nel 1947, che dette in passato prestigio di rilievo internazionale all'istituto sotto l'indimenticabile guida dell'ingegner Barricelli, che ne fece un operante strumento di pubblica utilità al servizio della sicurezza della navigazione, perché dotato di potere autonomo e indipendente dalle volontà de-

gli armatori e degli ambienti interessati di mentalità privatistica. La nomina del presidente era governativa e tale si propone che ridiventi ora insieme a quella del vicepresidente per svincolare i più alti rappresentanti dell'ente dagli interessi particolari e metterli in più diretto rapporto con i poteri dello Stato, tra i cui compiti specifici rientra evidentemente anche quello di tutelare la vita della gente di mare e la sicurezza della navigazione.

A tale riguardo è noto che, dopo la emanazione del decreto legislativo del 1947, fu vivamente dibattuto in dottrina ed ebbe riflessi contrastanti anche in giurisprudenza, il problema dell'inquadramento del R.I.Na. se cioè esso fosse da annoverarsi fra le persone giuridiche private o fra quelle di diritto pubblico.

E vale qui la pena di ricordare che, fin da allora e poi in tempi più recenti, una autorevole corrente dottrinale e la stessa Corte di cassazione (15 giugno 1956) avevano ritenuto di dover sempre qualificare il predetto istituto come un « ente pubblico autonomo ». Il che è stato successivamente escluso con decisione giurisdizionale del Consiglio di Stato, che ha ritenuto il R.I.Na. dotato di personalità giuridica di diritto privato, in difetto di una categoria intermedia tra enti pubblici e privati, ignorata dal nostro ordinamento, ma conosciuta da altri, come, ad esempio, quello francese (CdS IV Sezione n. 229 del 24 febbraio 1965 in Riv. Consiglio di Stato 1965, pagina 203).

Del resto, anche coloro che hanno sostenuto la tesi della personalità di diritto privato, non hanno mai messo in dubbio la natura pubblica di alcune attribuzioni, anche attuali del Registro italiano navale, segnatamente di quelle concernenti l'assegnazione del bordo libero, le visite prescritte dalle norme sulla sicurezza della navigazione e della salvezza della vita umana in mare, le operazioni di collaudo e stazzatura, eccetera.

Inoltre tutti indistintamente, anche i sostenitori della tesi privatistica o semi-privatistica che sia, sono sempre stati concordi sulla necessità di rifondare l'intera materia delle classificazioni marittima ed

aerea per far luogo ad una più chiara e coerente disciplina unitaria, essendo il Registro aeronautico, istituito nel 1938 per separazione delle relative funzioni dal R.I.Na. che le aveva fino ad allora esercitate, tuttora dotato di personalità giuridica pubblica.

Quanto, poi, alla sostanza del problema, visto, come più interessa, *de jure condendo* e non già *de jure condito*, occorre anzitutto chiarire che la qualificazione giuridica di diritto privato attribuita all'attività e alla personalità del R.I.Na., sempre ovviamente disquisendo a torto o a ragione sulla base della disciplina ora vigente, risulta fondata su due grossi equivoci: il primo è che l'attività di classificazione sarebbe privata, perché di natura meramente tecnica, laddove deve apparire chiaro a tutti che la natura tecnica, inalienabile, del resto, a qualunque attività che richieda necessariamente anche il compimento di operazioni e prestazioni materiali, rappresenta una qualificazione extragiuridica (e metagiuridica), che non può ovviamente influenzare in alcun modo la natura giuridica delle operazioni e prestazioni di cui trattasi, dipendente unicamente dalla natura pubblica o privata dei fini ai quali esse risultano preordinate.

Il secondo equivoco consiste, invece, nella pretesa o sottintesa differenza che sussisterebbe sul piano pratico (o tecnico che dir si voglia) e su quello giuridico, tra la attività di classificazione delle navi e quella connessa al controllo della navigabilità ed all'applicazione delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Ora non vi è chi non veda che, sotto entrambi gli aspetti considerati, non vi è e non vi può essere alcuna differenza sostanziale o formale fra i controlli tecnici, effettuati direttamente dall'amministrazione dello Stato o indirettamente attraverso il Registro italiano navale, per accertare le condizioni di navigabilità e di sicurezza delle navi, e l'attività svolta dallo stesso Registro, come istituto di classificazione, per accertare il valore tecnico degli scafi, degli apparati propulsori, dei meccanismi ausiliari e delle altre attrezzature di bor-

do, al fine di stabilire le condizioni di robustezza, di navigabilità e di efficienza delle navi e, in una parola, quello che lo stesso Registro definisce come il « grado di fiducia » che si può riconoscere ad una data nave, secondo la categoria alla quale appartiene ed il tipo di trasporto o di attività produttiva cui è destinata.

È evidente, infatti, che entrambe le funzioni sono preordinate al fine dell'accertamento della sicurezza della navigazione, e se il compito dichiarato degli istituti di classificazione è quello di esprimere il grado di fiducia che meritano le navi, sintetizzandolo nella cosiddetta « classe », che è una forma emblematica per indicare la robustezza e l'efficienza delle singole parti delle navi stesse, dallo scafo all'apparato motore, dai meccanismi ausiliari alle attrezzature e ai sistemi di sicurezza e di prevenzione di cui sono dotate, allo scopo immediato di fornire agli utenti del trasporto marittimo un metro efficace ed obiettivo per giudicare le qualità nautiche e commerciali e, soprattutto, la sicurezza del trasporto, che è pur sempre la più antica ed attuale preoccupazione di chiunque affidi al mare le proprie fortune e che i vecchi formulari esprimevano con la condizione che il viaggio andasse « a buon fine »; ciò non toglie che, così operando, gli istituti di classificazione svolgano una attività tipica, che riguarda non soltanto interessi privati, ma attiene altresì ad un più generale e rilevante interesse pubblico, che è quello stesso della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Il che trova, per altro, una conferma testuale del diritto positivo vigente, all'articolo 167 del codice della navigazione, che prescrive l'obbligatorietà della classificazione (comma primo), rinviando alle leggi speciali ed ai regolamenti, la determinazione delle categorie di navi sottoposte all'obbligo della classificazione (comma secondo), o, come sarebbe più esatto dire, la determinazione, per esclusione, dei tipi di navi esentate dall'obbligo generale della classificazione.

Infine, considerando il problema anche sotto il profilo di una valida e coerente politica legislativa, sarebbe quanto meno

antistorico che uno Stato come quello italiano, costituzionalmente e politicamente impegnato nei più vivi e disparati interessi sociali, e che perciò ha vieppiù attratto nell'orbita del diritto pubblico e della gestione controllata dal pubblico potere, anche attività produttive tradizionalmente svolte dall'iniziativa privata, si rifiutasse di sorreggere concretamente l'autonomia del R.I.Na. dai gruppi di potere privati e l'imparzialità dell'esercizio di funzioni, che hanno invece nel nostro Paese una lunga e prestigiosa tradizione pubblicistica e rivestono un preminente interesse per tutta la collettività, la cui tutela è compito primario dello Stato.

Pertanto, coerentemente con i principi esposti, la nuova disciplina disegnata dal progetto di legge che si propone all'approvazione del Parlamento, mira a realizzare una maggiore democratizzazione dell'istituto attraverso una congrua ed equilibrata rappresentanza nel consiglio di amministrazione, sia delle categorie economicamente interessate all'imparziale esercizio della classificazione delle navi e delle altre funzioni espletate dall'istituto, sia delle categorie più direttamente interessate, quali quelle del personale navigante e del personale dell'ente, ora escluse dall'organo consiliare, dell'ancora vigente decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

Si propone, inoltre, un più responsabile controllo pubblico dell'ente, per garantirne l'autonomia e rendere effettiva ed operante la costante realizzazione delle finalità di preminente interesse pubblico che esso persegue.

Con l'articolo 1 del nuovo testo si recepisce, infatti la posizione di ente morale attribuita all'istituto con regio decreto 9 giugno 1921 dopo la fusione con il *Veneritas* austriaco, operante nella Venezia Giulia e dal 1911 filiale del *Lloyd's Register*, e si perfeziona tale posizione giuridica riconoscendo il R.I.Na. come soggetto di diritto pubblico « economico ».

Affermato tale principio, logicamente soltanto a questo Istituto (e non ad altri) vengono affidate le funzioni anzidette, onde la necessità della modifica degli arti-

coli 2 e seguenti, anche per adeguare la realtà giuridica alla situazione di fatto verificatasi negli ultimi trentatré anni, ad onta di quanto astrattamente ipotizzato dal decreto legislativo del 1947. In particolare, in calce dell'articolo 4, è stata aggiunta una norma di rinvio alle disposizioni vigenti in materia di prevenzione e di sicurezza degli impianti, al fine di affidare al R.I.Na. anche l'accertamento del rispetto dei relativi adempimenti a bordo delle navi e dei galleggianti sottoposti a classificazione o, comunque, ad operazioni rientranti nella competenza del predetto istituto.

Con gli articoli 5 e 6 viene introdotta un'organica disciplina delle attività di ordine tecnico con la precisazione che, nello svolgimento di tali attività, gli ispettori tecnici assumono la veste e le responsabilità di pubblici dipendenti incaricati di un pubblico servizio. Inoltre, poiché il loro operato — come l'esperienza insegna — può essere formalmente o anche soltanto di fatto condizionato e, più spesso, distorto dai loro superiori e, in genere, dai dirigenti del R.I.Na. la posizione di questi ultimi e la loro conseguente responsabilità è stata correttamente considerata superiore e, pertanto, assimilata a quella dei pubblici ufficiali.

In conseguenza, con l'articolo 7, nel confermare la possibilità di utili collaborazioni e proficui scambi di prestazioni con istituti e governi stranieri, si ribadisce che le attività di classificazione e di applicazione delle marche di bordo non possono essere esercitate in Italia che dal R.I.Na., e cioè dall'unico istituto dotato di personalità giuridica di diritto pubblico.

Nessuna modifica viene apportata al numero degli organi dell'ente. Al contrario, con l'articolo 9, si introduce una importante innovazione al vecchio testo, stabilendo che il presidente ed il vicepresidente del Registro vengano designati entrambi con nomina governativa, la quale è altresì circondata delle garanzie formali e sostanziali dell'atto complesso, al quale si perviene attraverso un bilanciato intervento di vari organismi dello Stato: nell'ordine il Ministero della marina mer-

cantile proponente, il Consiglio dei ministri, competente in sede politica, ed il Presidente della Repubblica, garante della legalità costituzionale e della correttezza della suprema attività amministrativa.

Tale esigenza è stata, negli ultimi anni, vivamente sentita da molti settori del Parlamento, come risulta dalle varie proposte di legge presentate nelle passate legislature.

Anche il Governo propose alla Camera un disegno di legge recante il n. 3607, ed il Ministro della marina mercantile dell'epoca, senatore Jervolino, colse l'occasione per lamentare fin d'allora, l'assenza di iniziative di gruppi privati, disposti ad esercitare l'attività di classificazione delle navi in concorrenza con il R.I.Na. come consentiva la normativa del 1947.

L'articolo 10 concerne i poteri del presidente.

Con l'articolo 11 si apportano le già ricordate modifiche alla composizione del consiglio di amministrazione, necessarie alla sua democratizzazione ed integrazione, chiamandovi a farne parte una più congrua rappresentanza dei marittimi e per la prima volta, le rappresentanze dell'armamento minore e peschereccio e del personale dell'ente oltre ad eminenti tecnici del settore in rappresentanza di istituzioni altamente qualificate e ad un'equa ed articolata rappresentanza delle categorie economicamente interessate.

Nell'articolo 12 vengono poi opportunamente modificati i *quorum* necessari alla convocazione del consiglio di amministrazione ed alla validità delle sue deliberazioni, all'evidente scopo di renderne più democratico il funzionamento, consentendo una costruttiva operatività anche ad eventuali minoranze.

Gli articoli 13 e 15 riguardano i poteri del consiglio di amministrazione e del comitato direttivo, mentre gli articoli 14 e 16 adeguano la composizione del comitato direttivo e di quello tecnico ai principi innovatori che informano il nuovo provvedimento.

Gli articoli successivi rimangono pressoché inalterati, tranne:

un lieve ritocco dell'articolo 18, relativo alla composizione del collegio dei revisori, assimilata a quella dell'analogo organo del Registro aeronautico;

la modifica dell'articolo 20, ai fini dell'adeguamento del potere di vigilanza del Ministero della marina mercantile all'esigenza di assicurare in ogni momento il perseguimento delle finalità dell'ente;

infine la rifusione dell'articolo 24, che precisa i modi dell'elaborazione dei regolamenti riguardanti l'organizzazione tecnico-amministrativa dei servizi e lo stato giuridico ed economico del personale ed inoltre i tempi della loro definizione ed approvazione e della ricostituzione di tutti gli organi dell'istituto, assicurando, nel frattempo, il corretto funzionamento dell'istituto in conformità della nuova normativa, mediante la nomina di un commissario governativo, che ha il compito di promuovere la costituzione e l'insediamento dei nuovi organi dell'amministrazione ordinaria entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge.

Non è superfluo, infine, aggiungere che la presente proposta di riordinamento del R.I.Na., già presentata nella scorsa legislatura, pur cercando di formulare, con la massima aderenza possibile alle nuove ragioni del nostro tempo, una concreta e doverosa risposta alla pressante necessità di saldare un debito ultratrentennale contratto dal Parlamento con i nostri marittimi e con quanti altri, connazionali o stranieri, percorrono i mari del mondo su navi battenti bandiera italiana, non comporta alcun aggravio o spesa a carico dell'erario, il che sottrae il testo legislativo all'obbligo di indicare le fonti di copertura, imposto dall'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione.

È una condizione, quest'ultima, che elimina un cospicuo motivo di ulteriori ritardi e rinvii e renderà certamente più agevole alla Camera l'accoglimento della richiesta dei proponenti di esaminare ed approvare il presente testo legislativo con procedimento di urgenza.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Il Registro italiano navale (R.I.Na.) è ente pubblico economico dotato di personalità giuridica che provvede alla classificazione delle navi mercantili e dei galleggianti adibiti alla navigazione marittima interna ed alle altre operazioni e funzioni indicate negli articoli seguenti.

## ART. 2.

Devono essere classificate dal Registro italiano navale a norma del precedente articolo le navi mercantili nazionali:

a) destinate al trasporto di passeggeri in navigazione marittima, eccettuate quelle aventi una stazza lorda uguale o inferiore a 25 tonnellate destinate al trasporto di passeggeri in acque tranquille (porti, canali, estuari, lagune, golfi, determinati dal Ministero della marina mercantile);

b) destinate al trasporto di passeggeri in servizio di navigazione interna;

c) destinate a servizi sovvenzionati di navigazione marittima;

d) destinate ad un qualsiasi servizio di linea, anche se non riguardante il trasporto di passeggeri;

e) destinate al servizio di salvataggio ed al rimorchio in alto mare, al di là di 6 miglia dalla costa;

f) classificate o che si vogliono classificare presso istituti stranieri;

g) destinate a viaggi oltre lo stretto di Gibilterra o il canale di Suez.

La classificazione è obbligatoria, inoltre, nei sensi previsti dal regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, contenente provvedimenti a favore della marina mercantile e successive modificazioni e da altre leggi speciali.

La classificazione è obbligatoria anche per le navi straniere che intendano esercitare in Italia i servizi indicati dalle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)*, quando non vi siano abilitate in applicazione degli accordi con gli Stati di cui portano la bandiera.

Le navi straniere possono chiedere la classificazione nello Stato anche se siano state classificate all'estero.

La classificazione nello Stato non è obbligatoria per le navi onerarie della marina militare direttamente gestite da essa o date in gestione a compagnie di navigazione.

#### ART. 3.

Per le navi ed i galleggianti destinati alla navigazione marittima ed interna il Registro italiano navale provvede anche alle operazioni o funzioni attinenti all'accertamento e il controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo e, in genere, al controllo tecnico delle costruzioni navali e all'esercizio della navigazione.

Con le modalità previste dalle leggi e dai regolamenti il R.I.Na. provvede altresì alle operazioni attinenti l'accertamento delle condizioni di sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare e dei requisiti di idoneità delle navi adibite al trasporto di merci pericolose.

#### ART. 4.

Il Registro italiano navale, oltre alla visita e classificazione delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera, ha il compito di eseguire:

1) l'esame, agli effetti della classificazione predetta, dei piani di nuove costruzioni, di trasformazioni o di grandi riparazioni di impianti e sistemazioni varie di bordo;

2) il collaudo di materiali, oggetti ed apparecchi che siano destinati alla co-

struzione, allestimento ed armamento di navi o galleggianti aspiranti alla classificazione presso il Registro o che si trovino a bordo di navi o galleggianti già classificati presso di esso;

3) la sorveglianza alla costruzione, all'allestimento ed armamento, alle trasformazioni e grandi riparazioni delle navi, dei galleggiamenti degli impianti e sistemazioni varie di bordo, di cui ai precedenti numeri 1) e 2);

4) le visite di prima classificazione di navi e di galleggianti costruiti senza la sorveglianza del Registro;

5) le visite periodiche ed occasionali alle navi e galleggianti classificate presso il Registro, per la conservazione della classe;

6) le operazioni attinenti alle funzioni di perito tecnico e di collaudatore per quanto concerne le industrie navali o connesse all'attività navale, e, con autorizzazione ministeriale, il collaudo di altri impianti industriali;

7) ogni azione per accertare il rispetto delle norme concernenti l'abitabilità e l'igiene degli alloggi del personale navigante e delle norme vigenti in materia di prevenzione e sicurezza degli impianti.

#### ART. 5.

Di ogni operazione attinente alla classificazione obbligatoria di cui all'articolo 2 come di quelle agli articoli 3 e 4 è redatto verbale in almeno tre originali: uno per l'archivio del R.I.Na., uno per l'Ufficio d'iscrizione della nave e della costruzione ovvero, quanto ai galleggianti, per il Ministero della marina mercantile ed il terzo per l'armatore o per il costruttore ed un altro, se richiesto, per il cantiere.

Chiunque può chiedere al R.I.Na., ovvero all'altro Ufficio depositario, copia autentica degli atti contemplati nel comma precedente.

Della classificazione e delle operazioni svolte il R.I.Na., rilascia a richiesta cer-

tificati ed attestazioni tecniche che fanno fede, come i verbali, fino a querela di falso.

#### ART. 6.

Le operazioni contemplate dagli articoli 2, 3, 4 e 5 sono espletate da ispettori tecnici che nello svolgimento di tale attività rivestono la qualità di pubblici impiegati incaricati di un pubblico servizio.

Ad essi è precluso il libero esercizio della professione. Alla disciplina ed alla organizzazione del corpo ispettivo sarà provveduto con regolamento.

I superiori gerarchici degli ispettori tecnici e i dirigenti del R.I.Na., sono considerati pubblici ufficiali.

#### ART. 7.

Il Registro italiano navale ha la facoltà di promuovere e, previa autorizzazione dei Ministri della marina mercantile e degli affari esteri, di concludere accordi, sia con istituti di classificazione stranieri, per scambi di prestazioni, sia con governi stranieri, per riconoscimento delle operazioni effettuate e delle funzioni svolte e per ottenere l'autorizzazione a determinare, assegnare ed applicare le marche di bordo libero internazionali a navi di bandiera estera.

Esso può, inoltre, costituire all'estero comitati di classificazione e intervenire nella loro costituzione.

Nessun'altro ente nazionale può essere costituito per procedere alla visita ed alla classificazione delle navi e galleggianti e per esercitare le funzioni conferite al Registro italiano navale dai precedenti articoli.

#### ART. 8.

Gli organi del Registro sono:

- 1) il presidente;
- 2) il vice presidente;

- 3) il consiglio di amministrazione;
- 4) il comitato direttivo;
- 5) il comitato tecnico;
- 6) il collegio dei revisori dei conti.

## ART. 9.

Il presidente e il vice presidente sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri; durano in carica 4 anni e possono essere riconfermati per una sola volta.

Si applica ad essi la disposizione del terzo comma dell'articolo 11.

## ART. 10.

Il presidente:

a) ha la rappresentanza legale dell'Istituto e lo amministra con il concorso del consiglio di amministrazione e del comitato direttivo;

b) convoca e presiede le adunanze del consiglio di amministrazione del comitato direttivo e può convocare e presiedere quelle del comitato tecnico;

c) adotta nei casi di assoluta urgenza i provvedimenti che sarebbero di competenza del comitato direttivo, riferendone alla prima riunione di questo organo per la ratifica.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di sua assenza od impedimento.

Il presidente può delegare al vice presidente determinate funzioni e la firma di determinati atti e provvedimenti.

## ART. 11.

Il consiglio di amministrazione è composto dai seguenti membri:

1) il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile;

2) il presidente del Comitato superiore della navigazione interna o un rappresentante del comitato stesso particolarmente esperto in materia di navigazione interna;

3) il direttore generale del naviglio presso il Ministero della marina mercantile;

4) il direttore generale del traffico marittimo presso il Ministero della marina mercantile;

5) il capo dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

6) un rappresentante del Corpo delle capitanerie di porto di grado non inferiore a capitano di vascello di porto;

7) il capo dei servizi per la navigazione interna presso l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

8) il direttore generale delle costruzioni navali e meccaniche presso il Ministero della difesa (marina);

9) tre esperti di particolare rinomanza in materia di marina mercantile nominati dal Ministro della marina mercantile;

10) il presidente dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale;

11) il direttore generale dell'Istituto nazionale delle assicurazioni;

12) il direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione;

13) due rappresentanti particolarmente esperti nel campo delle assicurazioni marittime, nominati dall'Associazione nazionale imprese assicuratrici, d'intesa con i comitati assicuratori marittimi;

14) tre rappresentanti degli utenti dei trasporti marittimi nominati dall'Unione delle camere di commercio;

15) un rappresentante dei commercianti nominati dalla Confederazione italiana dei commercianti;

16) un ingegnere navale e meccanico nominato dall'Ordine degli ingegneri e due rappresentanti delle industrie navalmeccaniche, uno per il settore pubblico e uno per il settore privato;

17) tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei marittimi maggiormente rappresentative;

18) un rappresentante dei lavoratori portuali nominato dalle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative;

19) un rappresentante degli enti portuali;

20) tre rappresentanti del personale del R.I.Na., uno appartenente al ruolo tecnico, uno del ruolo amministrativo ed uno con qualifica di dirigente, democraticamente eletti con regolamento concordato con le organizzazioni sindacali;

21) due rappresentanti degli armatori nominati dalla Confederazione degli armatori italiani;

22) un rappresentante della Fedarlinea, uno della Federpesca ed uno della Federazione nazionale armatori — già Navalpiccolo.

Il direttore generale assiste alle riunioni del consiglio di amministrazione ed ha voto consultivo.

#### ART. 12.

Il presidente del Registro è anche presidente del consiglio di amministrazione.

I membri indicati ai numeri 9), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 20), 21) e 22) del precedente articolo 11, durano in carica 4 anni e possono essere riconfermati per una sola volta.

La nomina in rappresentanza di una categoria è incompatibile con l'iscrizione ad altri ordini e categorie professionali ovvero con l'esercizio di attività attinenti ad altre categorie professionali.

I membri del consiglio di amministrazione nominati nel corso del quadriennio

per sopperire a vacanze formatesi nelle varie categorie, rimangono in carica fino al compimento del quadriennio.

Il consiglio di amministrazione si riunisce almeno 2 volte l'anno e ogni qualvolta il presidente ritiene di convocarlo.

Il consiglio di amministrazione deve essere inoltre convocato qualora lo richieda un terzo dei suoi membri.

Le riunioni del consiglio di amministrazione sono valide quando sia presente almeno la metà dei suoi membri.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

#### ART. 13.

Il consiglio di amministrazione delibera su tutti gli affari concernenti l'istituto e in particolare:

a) approva i regolamenti tecnici e le relative modificazioni, sentito il parere del comitato tecnico;

b) approva le modificazioni al regolamento dei servizi e al regolamento del personale;

c) approva le tariffe e le relative modificazioni, salvo il disposto dell'articolo 24 per quanto concerne le prestazioni effettuate per conto dell'amministrazione statale;

d) approva gli accordi con i governi e gli istituti di classificazione stranieri;

e) stabilisce i criteri di massima per le pubblicazioni dell'Istituto;

f) approva il bilancio annuale preventivo e quello consuntivo;

g) provvede alla nomina, in seguito a concorso del direttore generale, su proposta di una commissione giudicatrice, nominata dal Ministro della marina mercantile e composta da un direttore generale del Ministero della marina mercantile; di un docente universitario di materie metalmeccaniche di chiara fama, del direttore generale delle costruzioni navali e meccaniche del Ministero della difesa (marina), del presidente dell'Istituto nazionale per

studi ed esperienze di architettura navale, di un capitano superiore di macchina, designato dalle organizzazioni sindacali nazionali della gente di mare più rappresentative.

Il presidente del R.I.Na., può disporre che alle adunanze del consiglio siano di volta in volta, aggregati, con voto consultivo, esperti di particolare competenza per l'esame di determinate questioni.

#### ART. 14.

Il comitato direttivo è composto dal presidente del Registro, che lo presiede, dal vice presidente, dal direttore generale e da quattro rappresentanti del consiglio di amministrazione scelti come segue:

a) uno dei rappresentanti delle categorie assicuratrici;

b) uno dei rappresentanti dei marittimi;

c) due rappresentanti del personale del Registro italiano navale, di cui uno con qualifica di dirigente.

I membri eletti durano in carica 4 anni e possono essere riconfermati una sola volta. Si applica ad essi la disposizione del quarto comma dell'articolo 12.

Il comitato direttivo si riunisce trimestralmente ed ogni qualvolta il presidente ritenga di convocarlo.

Le deliberazioni, valide quando sia presente la maggioranza dei componenti del comitato, sono adottate a maggioranza di voti.

In caso di parità prevale il voto del presidente.

#### ART. 15.

Il comitato direttivo provvede all'amministrazione ordinaria dell'istituto; nomina e revoca i funzionari e gli impiegati, ai sensi delle disposizioni contenute nel regolamento del personale e sovrintende al buon andamento dei servizi, regolandoli in conformità della presente legge, dei re-

golamenti, dei bilanci e dei criteri di massima approvati dal consiglio di amministrazione; sottopone a quest'ultimo le proposte che ritiene comunque utili all'Istituto; esegue le deliberazioni del consiglio di amministrazione.

Nei casi di necessità e di urgenza il comitato direttivo adotta i provvedimenti che sarebbero di competenza del consiglio di amministrazione, e li sottopone alla sua ratifica nella prima riunione consiliare successiva.

#### ART. 16.

Il comitato tecnico è composto dal direttore generale e da 10 membri scelti, tra persone particolarmente esperte in materia tecnico-navale, nel modo seguente:

1) due nominati dal Ministro della marina mercantile;

2) uno nominato dal Ministro dei trasporti;

3) il direttore generale delle costruzioni navali e meccaniche del Ministero della difesa (marina) o un suo rappresentante di grado non inferiore a capitano di vascello del Genio navale;

4) il direttore generale dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale;

5) un esperto in materia siderurgica nominato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, su proposta dell'Ordine degli ingegneri;

6) altri quattro membri nominati dal consiglio di amministrazione, dei quali uno in possesso della patente di capitano superiore di lungo corso, uno di capitano superiore di macchina e due fra docenti universitari o cultori di chiara fama di discipline navalmeccaniche.

Il comitato tecnico elegge tra i suoi membri il proprio presidente.

Il presidente e i membri nominati dai Ministri della marina mercantile e dei trasporti e dal consiglio di amministra-

zione durano in carica 4 anni e possono essere riconfermati una solta volta.

Si applica ad essi la disposizione del quarto comma dell'articolo 12.

Il comitato tecnico è convocato dal proprio presidente, quando egli lo ritenga opportuno e quando lo richieda il presidente del Registro, che può, se lo creda, intervenire alle riunioni e presiederle.

Le deliberazioni, valide quando vi abbia partecipato almeno la maggioranza del comitato tecnico, sono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Il presidente del Registro e il presidente del comitato tecnico possono disporre che alle adunanze di questo siano, di volta in volta, aggregati, con voto consultivo, esperti di particolare competenza per l'esame di determinate questioni.

Il comitato può altresì avvalersi della collaborazione di gruppi di consulenti formati da specialisti di singole branche di attività nominati con deliberazione del consiglio di amministrazione.

#### ART. 17.

Il comitato tecnico si pronuncia sui progetti di regolamento tecnico e relative modifiche, nonché su tutte le questioni di carattere tecnico sottoposte al suo esame dal presidente del Registro, dal consiglio di amministrazione e dal comitato direttivo.

#### ART. 18.

Il collegio dei revisori dei conti è composto di tre membri effettivi:

a) un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) un funzionario della Ragioneria generale dello Stato;

c) un magistrato della Corte dei conti, con funzioni di presidente.

Per ciascun sindaco effettivo è nominato un supplente.

I revisori dei conti durano in carica 3 anni e possono essere riconfermati. Si applica ad essi la disposizione del terzo comma dell'articolo 11 limitatamente al compimento del triennio.

ART. 19.

Il collegio dei revisori esercita il controllo contabile e finanziario sulla gestione dell'Istituto.

I revisori possono in ogni tempo, sia collettivamente che singolarmente, esaminare i libri contabili, procedere a verifiche di cassa e chiedere informazioni al comitato direttivo. Essi assistono alle riunioni del consiglio di amministrazione.

Il bilancio preventivo e il bilancio consuntivo devono essere comunicati al collegio dei revisori in tempo utile prima delle riunioni nelle quali i bilanci stessi dovranno essere sottoposti al consiglio di amministrazione.

Esaminati tali bilanci il collegio trasmette al comitato direttivo insieme ad una relazione illustrativa diretta al consiglio di amministrazione.

ART. 20.

Il Registro italiano navale è sottoposto alla vigilanza del Ministro della marina mercantile.

Lo stesso Ministro può, a tal fine, disporre ispezioni, controlli tecnici ed amministrativi ed adottare i rimedi che si rendessero necessari per assicurare il retto funzionamento amministrativo e il conseguimento delle finalità dell'ente.

ART. 21.

Il patrimonio del Registro è costituito dai beni mobili e immobili di sua proprietà.

Le entrate del Registro sono costituite:

- a) dai movimenti patrimoniali;
- b) dai proventi derivanti dall'attività dell'istituto;
- c) da eventuali altri proventi.

## ART. 22.

L'anno finanziario dell'istituto decorre dal 1° gennaio al 31 dicembre.

## ART. 23.

Il Registro ha sede in Roma. Esso può istituire uffici, agenzie e rappresentanze in quei porti e centri industriali nazionali ed esteri nei quali, per la loro importanza, appaia utile che l'Istituto sia rappresentato. Il regolamento dei servizi stabilirà le specifiche attribuzioni degli organi periferici dell'Istituto.

## ART. 24.

Fino all'insediamento degli organi ordinari del R.I.Na. che dovranno essere costituiti in conformità delle disposizioni della presente legge entro 6 mesi dalla sua entrata in vigore, i poteri del presidente del consiglio di amministrazione e del comitato direttivo sono esercitati da un commissario nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri.

Il trattamento economico del Commissario è assimilato a quello di presidente del R.I.Na.

Il comitato tecnico ed il collegio dei revisori dei conti, previsti dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, rimangono in carica fino alla loro sostituzione con gli organi previsti dagli articoli 16 e 18 della presente legge.

In caso di mancata designazione da parte delle categorie interessate dei propri rappresentanti nel consiglio di amministrazione sarà provveduto alle nomine occorrenti con decreto del Ministro della marina mercantile.

Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno approvati, con decreto del Ministro della mari-

na mercantile, su proposta della commissione appresso indicata:

1) il regolamento dei servizi che determinerà:

a) l'organizzazione dei servizi centrali e periferici dell'Ente;

b) il funzionamento dei servizi stessi;

2) il regolamento del personale che determinerà:

a) le norme di assunzione, la dotazione organica e lo stato giuridico di tutto il personale — compresi i direttori centrali e periferici — necessario per il funzionamento dell'Ente;

b) il trattamento economico di attività a qualsiasi titolo e di previdenza del predetto personale.

I suddetti regolamenti saranno elaborati da una commissione, nominata dal Ministro della marina mercantile entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge e composta: dal commissario governativo di cui al presente articolo, che la presiede, dal direttore generale dell'ente, da due rappresentanti del personale, uno per il settore tecnico e uno per quello amministrativo, democraticamente eletti, da un rappresentante del comitato tecnico scelto fra i cultori di discipline navalmeccaniche e da altri sette membri, scelti in conformità dei criteri stabiliti dal precedente articolo 11, fra le seguenti categorie: un rappresentante del Ministero della marina mercantile, un rappresentante del Ministero dei trasporti, due rappresentanti della gente di mare, uno di coperta ed uno di macchina, un rappresentante di associazione di rilevante competenza costituita per la tutela delle famiglie dei naviganti, un ingegnere navale e meccanico o un rappresentante della categoria armatrice ed un rappresentante delle categorie assicuratrici. Farà inoltre parte della commissione anche un magistrato ordinario o amministrativo.

## ART. 25.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro, sarà determinato il sistema di retribuzione delle prestazioni effettuate dal R.I.Na. per conto dell'Amministrazione statale e saranno fissate le relative tariffe.

## ART. 26.

Lo statuto del Registro, deliberato dal consiglio di amministrazione, è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

## ART. 27.

Nulla è innovato nei riguardi degli Istituti di classificazione stranieri che, alla data di entrata in vigore della presente legge, esercitano la loro attività in Italia.