

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 275</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LUCCHESI, ALESSI, AMALFITANO, ARMELLIN, BALESTRACCI, BATTAGLIA PIETRO, CACCIA, COBELLIS, COLONI, COSTA SILVIA, LATTANZIO, MATULLI, MENSORIO, MICHELI, PIREDDA, ROJCH, RUSSO RAFFAELE, SILVESTRI, STEGAGNINI, URSO, VITI**

*Presentata il 2 luglio 1987*

### Riforma del Registro italiano navale

ONOREVOLI COLLEGHI! — I mutamenti intervenuti nei traffici internazionali e l'esigenza di assicurare un alto livello di *standards* nel settore della sicurezza, impongono, come del resto è già avvenuto in altri paesi, l'adozione di norme che da un lato riguardino la riforma degli organismi tecnici esistenti, dall'altro il potenziamento della struttura che risponde alla diretta responsabilità dell'Esecutivo.

In relazione a questa esigenza la presente proposta di legge prevede perciò non solo la già accertata necessità di riformare il Registro italiano navale ma anche quella di istituire un Corpo ispettivo all'interno del Ministero della marina mercantile, che rappresenta il vero fatto innovativo rispetto alle varie ipotesi sinora emerse di riordino generale della materia.

Attualmente, ai fini degli accertamenti di sicurezza, le navi mercantili italiane

sono sottoposte a controlli ordinari eseguiti:

- 1) dal Registro italiano navale;
- 2) dalle Commissioni di visita istituite con legge 5 giugno 1962, n. 616.

Esse sono sottoposte anche a controlli straordinari, secondo il disposto dell'articolo 165 del codice della navigazione. In conseguenza dell'entrata in vigore del *Memorandum* di Parigi del 1982 le navi straniere che toccano i porti italiani sono sottoposte a controlli saltuari straordinari da parte delle Capitanerie di porto ma tali controlli al momento costituiscono spesso solo un adempimento formale poiché le Capitanerie non hanno personale tecnicamente idoneo a svolgere tali funzioni. Inoltre i suddetti controlli straordinari non vengono eseguiti con sistematicità e l'approfondimento tecnico richie-

sto dal Protocollo 78 relativo alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974.

Affinché l'esecuzione dei suddetti controlli risulti soddisfacente è necessaria la creazione di un organismo che verifichi la validità degli accertamenti eseguiti dagli organi periferici del Registro italiano navale e dalle Capitanerie di porto, mediante ispezioni generali sulle navi italiane e straniere eseguite saltuariamente ma con sistematicità. A tal fine con la prima parte dell'allegata proposta di legge si propone la creazione di un Corpo di ispettori tecnici aventi elevata professionalità e di affidare ad esso l'esecuzione di ispezioni generali sia sulle navi italiane sia su quelle estere che toccano i porti italiani.

L'istituzione del Corpo ispettivo permette inoltre di colmare una lacuna attualmente esistente: quella relativa alla mancanza di una struttura nell'ambito del Ministero della marina mercantile, idonea ad analizzare criticamente i risultati delle inchieste sui sinistri marittimi.

Il titolo secondo dell'allegata proposta di legge prevede modifiche all'ordinamento del Registro italiano navale per cui valgono le seguenti considerazioni.

La natura e le funzioni del Registro italiano navale sono state ripetutamente oggetto di polemiche e disquisizioni, specialmente in occasione di sinistri marittimi riguardanti navi in ordine alle quali il Registro avesse svolto attività di verifica.

Ha destato soprattutto impressione, a livello di opinione pubblica, il rilievo che un ente privato, quale nel nostro ordinamento è oggi il Registro, sia abilitato a svolgere funzioni pubbliche.

L'esigenza della classificazione cioè della determinazione del grado di affidabilità della nave è nata in funzione della determinazione dei noli e dei premi assicurativi e per soddisfare tale esigenza i registri di classificazione agiscono come periti estimatori, ai quali gli operatori marittimi riconoscono un sufficiente grado di competenza e quindi di autorevolezza. Accade infatti spesso che gli ope-

ratori richiedano l'intervento di più di un ente di classificazione.

Nel periodo fascista, il Registro fu dichiarato ente pubblico, ma nei primi anni successivi alla Liberazione, con il rientro del nostro paese nel sistema della economia di mercato, si provvide a reintegrare l'ente nelle funzioni e nella natura privatistica.

Il relativo provvedimento — decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 — attribuiva rilievo alla classificazione eseguita dagli istituti autorizzati, stabilendone in alcuni casi l'obbligatorietà, e nel contempo attribuiva all'amministrazione statale la possibilità di affidare a tali istituti « le operazioni o funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo, e, in genere, al controllo tecnico sulle costruzioni navali ed all'esercizio della navigazione » (articolo 3). Di tale possibilità l'amministrazione fece uso con il decreto ministeriale 10 giugno 1947 di affidamento di tali operazioni o funzioni al Registro italiano navale.

Occorre tener presente che in base a queste norme l'intervento del Registro è puramente tecnico-strumentale, in quanto l'accertamento delle condizioni di navigabilità ed il rilascio della relativa documentazione resta normalmente compito dell'autorità marittima (le attestazioni tecniche del Registro hanno valore di prova semplice: articolo 168 del codice della navigazione ed articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato citato), e così avviene per l'accertamento delle condizioni di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (legge 5 giugno 1962, n. 616, articolo 5 e seguenti).

In quanto ente tecnico delegato, il Registro navale svolge, ad esempio, funzioni diverse dal Registro aeronautico cui spettano compiti diretti ed esclusivi di accertamento, di controllo e di certificazione

in ordine alle condizioni di navigabilità e di sicurezza dell'aeromobile (articolo 766 del codice della navigazione; statuto approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1971, n. 285), cioè quegli stessi compiti che nel settore navale sono riservati all'autorità marittima. Si tratta in questo caso di potestà amministrative che, se non vengono esercitate dallo Stato, ben giustificano la natura pubblica dell'ente al quale ne viene attribuita la titolarità.

Una modifica dell'ordinamento vigente deve quindi tendere a delimitare nettamente l'ambito delle attività proprie dell'ente da quello delle attività delegate, evitando interferenze che sono il retaggio del periodo in cui inopportuna-mente si volle tutto unificare sotto l'egida pubblicistica; ad accentuare il momento del controllo da parte dell'autorità marittima; a garantire la funzionalità tecnica dell'amministrazione; a rendere più funzionale la struttura amministrativa dell'ente, con una maggiore presenza degli interessi che fanno capo al settore.

Secondo quanto sin'ora esposto, l'articolo 1 dell'allegata proposta di legge prevede l'esecuzione di ispezioni generali alle navi mercantili italiane ed estere che toccano i porti italiani. Prevede altresì la procedura da mettere in atto qualora da tali ispezioni emergono deficienze che possono comportare rischi per la sicurezza.

L'articolo 2 chiarisce che quanto stabilito all'articolo 1 non modifica la vigente normativa relativa alle visite.

L'articolo 3 prevede che le risultanze delle inchieste formali effettuate a seguito dei sinistri siano analizzate dal Corpo ispettori di cui al successivo articolo 4 e

che gli stessi potranno formulare proposte in materia di modifica delle norme di sicurezza.

L'articolo 4 istituisce il Corpo di ispettori cui sono demandati i compiti previsti dagli articoli 1 e 3.

L'articolo 5 determina i termini per l'entrata in vigore delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 3.

L'articolo 6 conferma la natura di ente privato del Registro italiano navale, con un riferimento all'interesse pubblico in ragione delle competenze che ad esso possono essere delegate o che in atto sono delegate.

L'articolo 7, integrando il disposto dell'articolo 5 del vigente decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato chiarisce che, pur avendo le certificazioni del Registro valore di prova semplice, per le attività che assumono rilievo pubblico, i dipendenti sono considerati incaricati di pubblico servizio.

L'articolo 8 stabilisce, al di là di ogni possibile equivoco, che il mandato del presidente e del vice presidente non può eccedere quello del consiglio di amministrazione di cui fanno parte, la cui durata è di quattro anni (articolo 10).

L'articolo 9 integra la composizione del consiglio di amministrazione, inserendo come nuovi membri, tra gli altri, il direttore generale del lavoro marittimo e portuale ed il capo dell'Ispettorato per la difesa del mare del Ministero della marina mercantile, nonché tre rappresentanti della gente di mare.

Gli articoli 11 e 12 modificano il comitato tecnico, accentuando la professionalità dei componenti e svincolandolo dal consiglio di amministrazione, mentre attribuiscono ai pareri del comitato carattere vincolante.

PAGINA BIANCA

**PROPOSTA DI LEGGE**

PAGINA BIANCA

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### CAPO I.

NORME PER L'EFFETTUAZIONE DI ISPEZIONI GENERALI SULLE NAVI MERCANTILI DI BANDIERA ITALIANA E SU QUELLE DI BANDIERA ESTERA CHE TOCCANO PORTI ITALIANI E PER L'ANALISI DEI FATTI RISULTANTI DALLE RELAZIONI DI INCHIESTA FORMALE SUI SINISTRI MARITTIMI.

### ART. 1.

1. Allo scopo di integrare gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione stabiliti dalla legge 5 giugno 1962, n. 616, le navi mercantili italiane e quelle battenti bandiera estera che toccano i porti italiani, devono essere sottoposte saltuariamente ad una ispezione generale intesa ad acquisire una indicazione generale sullo stato della nave e sul livello di manutenzione della stessa e a verificare la corrispondenza della nave e del suo equipaggiamento a quanto indicato nei relativi certificati e documenti.

2. Tali ispezioni devono essere effettuate, in base ai criteri stabiliti dal Ministro della marina mercantile, su una apprezzabile percentuale delle suddette navi, la cui entità è pure stabilita annualmente dal Ministro della marina mercantile. Il compito di eseguire le ispezioni generali è affidato al Corpo di ispettori del Ministero della marina mercantile di cui all'articolo 4.

3. Quando dall'ispezione generale della nave emergono chiari motivi per ritenere che la nave o il suo equipaggiamento non corrispondono alla vigente normativa, all'ispezione generale deve far seguito, a spese dell'armatore, una ispezione dettagliata eseguita da una commissione presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato e composta da un ispettore del Ministero, da un ispettore o perito designato dall'ente tecnico.

4. Se dall'ispezione dettagliata emergono deficienze che costituiscono chiaramente un rischio per la sicurezza, l'autorità marittima, salvo per il caso previsto al comma 5, fa in modo che il rischio sia eliminato prima che la nave sia autorizzata alla partenza e a tal fine prende le misure appropriate che possono giungere al fermo della nave.

5. Quando nel porto di ispezione le deficienze non possono essere eliminate, l'autorità marittima può autorizzare la nave a recarsi in un altro porto sottoponendola a delle condizioni tali da consentire che essa navighi senza presentare un reale pericolo per la sicurezza.

6. Alla fine di una ispezione generale o, se richiesta, di una ispezione dettagliata, alla nave viene rilasciato un documento avente forma stabilita dal Ministro della marina mercantile riportante i risultati dell'ispezione ed i dettagli delle misure adottate.

#### ART. 2.

1. Quanto stabilito all'articolo 1 non modifica la vigente normativa concernente:

a) le attribuzioni della commissione di visita prevista all'articolo 25 della legge 5 giugno 1962, n. 616, che continua a provvedere — come stabilito nell'articolo 28 della stessa legge — agli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati di sicurezza e di idoneità;

b) la facoltà dell'autorità marittima sancita dall'articolo 165 del codice della navigazione di far eseguire ispezioni o visite straordinarie volte a verificare lo stato di navigabilità delle navi;

c) la facoltà dell'ente tecnico di eseguire le ispezioni o visite necessarie all'espletamento dei compiti ad esso attribuiti.

#### ART. 3.

1. I fatti risultanti dalle relazioni di inchiesta formale previste dall'articolo 579 del codice della navigazione sulle circo-



stanze e le cause dei sinistri marittimi devono essere analizzati dal Corpo di ispettori del Ministero della marina mercantile di cui all'articolo 4. Gli stessi formulano eventuali proposte di modifica della normativa internazionale sulla sicurezza che i competenti servizi ministeriali potranno inoltrare agli organismi internazionali.

#### ART. 4.

1. Al fine di adeguare le strutture del Ministero della marina mercantile ai compiti di cui agli articoli 1 e 3, il Governo è delegato ad emanare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme aventi valore di legge per l'istituzione di un Corpo di ispettori presso il Ministero della marina mercantile.

2. Dette norme dovranno prevedere che:

a) il numero degli ispettori sia pari a sedici;

b) otto ispettori siano muniti di laurea in ingegneria navale e meccanica ed abbiano effettuato un periodo di esercizio professionale di almeno sei anni di cui almeno quattro qualificanti per le funzioni ispettive di cui all'articolo 1;

c) quattro ispettori siano muniti di titolo professionale di capitano di lungo corso ed abbiano effettuato un periodo di esercizio professionale di almeno nove anni di navigazione di cui almeno tre con qualifica di comandante;

d) quattro ispettori siano muniti di titolo professionale di capitano di macchina ed abbiano effettuato un periodo di esercizio professionale di almeno nove anni di navigazione di cui almeno tre con qualifica di direttore di macchina.

#### ART. 5.

1. Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 3 entrano in vigore non appena costituita la struttura di cui all'articolo 4.

## CAPO II.

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DEL DECRETO  
LEGISLATIVO DEL CAPO PROVVISORIO DELLO  
STATO 22 GENNAIO 1947, N. 340.

## ART. 6.

1. Il Registro italiano navale (R.I.-Na.) già riordinato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, è ente privato di interesse pubblico.

## ART. 7.

1. L'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — 1. Per la classificazione e per le altre operazioni tecniche svolte il Registro italiano navale rilascia apposite attestazioni aventi efficacia probatoria di scrittura privata.

2. I dipendenti del Registro italiano navale sono considerati incaricati di pubblico servizio quando esercitano attività attinenti alla sicurezza delle navi, dei galleggianti e delle unità da diporto ».

## ART. 8.

1. Il secondo comma dell'articolo 8 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, è sostituito dal seguente:

« Il presidente e il vice presidente durano in carica fino al compimento del mandato del consiglio di amministrazione ».

## ART. 9.

1. L'articolo 10 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gen-

naio 1947, n. 340, è sostituito dal seguente:

« ART. 10. — 1. Il consiglio di amministrazione è composto dai seguenti membri:

a) dal presidente del Consiglio superiore della marina mercantile;

b) dal presidente del Comitato superiore della navigazione interna;

c) dai direttori generali del naviglio, della navigazione e del traffico marittimo, del lavoro marittimo e portuale e dal dirigente generale preposto all'Ispettorato per la difesa del mare del Ministero della marina mercantile;

d) dal direttore generale delle costruzioni navali e meccaniche del Ministero della difesa;

e) dal capo dei servizi della navigazione interna del Ministero dei trasporti;

f) dal direttore generale dell'Istituto nazionale delle assicurazioni;

g) dal direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione;

h) da due rappresentanti, particolarmente esperti nel campo delle assicurazioni marittime, nominati dall'Associazione nazionale imprese assicuratrici;

i) da un rappresentante dei commercianti nominato dalla Confederazione italiana commercianti;

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

m) da un rappresentante degli agenti marittimi raccomandatari, nominato dall'Associazione nazionale di categoria;

n) da tre rappresentanti della gente di mare nominati dal Ministro della marina mercantile su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative;

o) da un rappresentante del Collegio nazionale patentati capitani di lungo corso nominato dal Collegio;

p) da due rappresentanti dei costruttori navali, uno dei riparatori navali, uno della cantieristica minore nominati dalle organizzazioni più rappresentative;

q) da due esperti, particolarmente qualificati in materia di marina mercantile nominati dal Ministro della marina mercantile;

r) da due rappresentanti degli armatori nominati dalla Confederazione italiana degli armatori liberi;

s) da due rappresentanti dell'armamento a partecipazione statale nominati dalla Federazione nazionale dell'armamento di linea;

t) da un rappresentante dell'armamento peschereccio nominato dall'associazione più rappresentativa;

u) da un rappresentante del personale del Registro italiano navale eletto tra i dipendenti di ruolo del personale non direttivo ed un dirigente del Registro italiano navale eletto dai dirigenti dell'Istituto ».

#### ART. 10.

1. Il secondo comma dell'articolo 11 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, è sostituito dal seguente:

« Il consiglio di amministrazione del Registro italiano navale dura in carica quattro anni; i suoi membri possono essere riconfermati nell'incarico ».

#### ART. 11.

1. I primi tre commi dell'articolo 15 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sono sostituiti dai seguenti:

« Il comitato tecnico è presieduto dal direttore generale dell'Ente ed è costituito:

1) da due rappresentanti del Ministero della marina mercantile;

2) da un rappresentante del Ministero dei trasporti;

3) da un rappresentante dell'Istituto nazionale per studi di esperienze di architettura navale;

4) da due rappresentanti del Collegio nazionale capitani di lungo corso e direttori di macchina;

5) da due esperti in materia tecnico-navale designati dalla Confederazione italiana degli armatori liberi e dalla Federazione nazionale dell'armamento di linea;

6) da tre esperti in materia tecnico-navale designati dal Consiglio di amministrazione, dei quali uno su indicazione del Ministero della Difesa-Marina;

7) da un esperto in materia siderurgica designato dalla Confederazione generale italiana dell'industria.

2. I membri di cui al precedente comma durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati. Si applica ad essi il disposto dell'articolo 11, terzo comma ».

#### ART. 12.

1. All'articolo 16 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, è aggiunto il seguente comma:

« Il parere del comitato tecnico è vincolante per quanto riguarda l'approvazione dei regolamenti tecnici e delle relative modifiche, salva la facoltà del consiglio di amministrazione di chiedere una nuova pronuncia sulla base di ulteriori elementi ».