

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LVII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 APRILE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG
Congedi:	
PRESIDENTE	589
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, concernente il riordinamento del Registro italiano navale. (2759)	589
PRESIDENTE	589, 590, 591, 593
DURAND DE LA PENNE, <i>relatore</i>	589, 590, 592, 593
BIMA	591
DUCCI	591, 593
JACOPONI	592
TROISI	592
GATTO	592
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina Mercantile</i>	592
Proposta di legge (Rinvio della discussione):	
RAPELLI: Norme sulla previdenza marinara (2748)	593
PRESIDENTE	593, 594
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina Mercantile</i>	593, 594
DUCCI	594
BIMA, <i>relatore</i>	594

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet e Viale.

Discussione del disegno di legge: Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, concernente il riordinamento del Registro italiano navale. (2759).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, concernente il riordinamento del Registro italiano navale ».

La III Commissione (Giustizia), investita dell'esame del disegno di legge per il parere alla nostra Commissione, ha lasciato decorrere i termini senza inviare il parere. Si intende che non ha voluto avvalersi della facoltà concessale.

L'onorevole Durand De La Penne ha facoltà di svolgere la relazione.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con profondo rammarico ancora oggi mi trovo nella situazione di dover chiedere una proroga alla presentazione della relazione. Mi rendo perfettamente conto che questo disegno di legge è di estrema importanza e, come tale, è molto atteso sia nel campo armatoriale italiano che nell'ambiente internazionale degli Istituti di classificazione. Tuttavia il tempo che si è reso necessario, per raccogliere elementi e dati in materia, non mi

La seduta comincia alle 9,45.

BIMA, *Segretario*. Legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

ha permesso di portare a termine, entro si breve tempo, lo studio della relazione.

Prego pertanto la Commissione di volermi concedere ancora una proroga di pochi giorni.

PRESIDENTE. Ho già fatto presente all'onorevole relatore, che mi aveva privatamente prospettato l'opportunità di un ulteriore rinvio dell'esame, che ciò non era possibile giacché è la seconda volta che questo disegno di legge viene posto all'ordine del giorno.

Prego pertanto il relatore di voler esporre una relazione sommaria, riservandosi il diritto di integrarla successivamente, dato che oggi non chiederemo la discussione generale.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, le modifiche all'ordinamento del Registro italiano navale, stabilite col decreto del Codice penale dello Stato, 22 gennaio 1947, n. 340, di cui tratta il presente disegno di legge, trovano origine nella necessità di chiarire e precisare — nel pubblico interesse — le delicate differenze che intercorrono tra le funzioni, apparentemente simili, e che spesso vengono considerate tutt'uno, della classificazione delle navi ai fini commerciali e quella che lo Stato esercita a mezzo del Registro a tutela della sicurezza della vita umana in mare.

Gli Istituti di Classificazione (il Registro italiano navale fra essi) sono strumenti fiduciari per la gestione tecnica di antagonistici ma bilanciati interessi di armatori, costruttori di nave ed assicuratori, i quali affidano consensualmente all'Ente di Classificazione l'incarico di giudicare delle attitudini e capacità tecniche delle navi, per fornire imparziali ragguagli ai diversi interessati alle navi stesse. Sotto questo aspetto la natura e le funzioni del Registro sono totalmente e nettamente privatistiche e tali da non tollerare ingerenza statale.

Lo Stato, però, per far rispettare tanto le convenzioni Internazionali sottoscritte che la propria legislazione a protezione della sicurezza marittima e della vita umana in mare, impone alle navi il rispetto di determinate norme e condizioni a cui viene subordinato l'esercizio della navigazione.

In questa materia lo Stato, giudice e arbitro sovrano, detta norme che, evidentemente, non ripetono quelle che i Registri impongono alle navi per classificarle, ma norme affini e soprattutto integrative, miranti a finalità diverse.

Le prime interpretano esigenze privatistiche, le seconde, quelle imposte dallo Stato,

sono invece di natura essenzialmente pubblicistica, ma le une e le altre hanno ugualmente bisogno di organismi squisitamente tecnici per essere debitamente applicate e controllate.

Donde il nascere della possibilità, quando l'Ente di classificazione possieda gli altri requisiti — che indubbiamente possiede per lunga esperienza il Registro italiano navale — di affidare ad una organizzazione tecnica sperimentata e sicura la materiale esecuzione anche delle operazioni di interesse dello Stato, senza che lo Stato debba perciò interferire nelle operazioni di classificazione, e nello stesso tempo, senza che l'Istituto, cui sono delegate le funzioni di Stato, abbia alcuna possibilità di uscire dai rigidi limiti segnati dalla delega esecutiva.

Nello speciale clima politico dell'anno 1926 lo Stato, operando la parastatalizzazione dello Istituto, non provvide a mantenere in vita questo sostanziale differenziamento di funzioni, e l'ordinamento del tempo segnò una completa confusione ideologica che il successivo riordinamento del 1947 — quello che ora si modifica — non valse ad eliminare del tutto.

Ciò che la relazione al disegno di legge, che ho l'onore di trattare, chiama la « privatizzazione » dell'Istituto è null'altro che il restituire alle due funzioni, affidate contemporaneamente allo stesso Istituto, la propria fisionomia, eliminando quel sospetto che da anni gli ambienti marittimi nazionali ed internazionali nutrono nei confronti del Registro italiano navale, cioè di essere un organismo soggetto allo Stato e privo della indipendenza ed autonomia che caratterizza i maggiori Istituti analoghi nel mondo.

A precisare tale indipendenza, e nello stesso tempo a conservare all'Istituto la sua duplice funzione, coordinando i suoi compiti diversi ed affini in una convivenza aliena da confusioni ed interferenze, che permetta che le due attività possano non solo coesistere, ma reciprocamente sorreggersi e diventare sempre più efficienti al servizio tanto degli interessi della marineria mercantile nazionale quanto della sicurezza delle nostre navi e della vita umana in mare, provvedono le modifiche contemplate dal presente disegno di legge tendente a sottolineare e mettere in rilievo, ai fini nazionali e internazionali, il ritorno del Registro navale italiano alla sua piena natura privata, senza tuttavia limitare l'ampia partecipazione amministrativa e tecnica dello Stato alla vita dell'Istituto, a garanzia dell'alta efficienza che ad esso è richiesta per assicurare il perfetto espletamento delle funzioni ad esso delegate dallo Stato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 APRILE 1957

Questi provvedimenti erano molto attesi nel mondo armatoriale e negli ambienti degli Istituti di classificazione degli stati esteri.

Va quindi dato atto al Governo della opportunità e tempestività di tale azione. Il disegno di legge risponde — per quanto attualmente possibile — alle odierne esigenze.

Proporrò, durante l'esame dei singoli articoli, alcune modifiche chiarificatrici che, però ritengo, renderanno più consono ai bisogni il disegno di legge.

Ed ognuna di queste proposte è il frutto di personale esperienza, di approfondito esame e di una accurata indagine nei vari ambienti interessati.

Come si vede, la cosa più importante è l'aver ben chiaro cosa è il Registro e quali sono le sue funzioni essenziali: una funzione privatistica di classificazione delle navi, che riguarda assicuratori, armatori e costruttori; ed una funzione, delegatagli dallo Stato, di sorvegliare che quanto è stabilito dai regolamenti per la sicurezza della vita umana in mare e dalle leggi internazionali venga scrupolosamente applicato.

Non può tuttavia il Registro procedere al fermo di una nave: questo è compito diretto delle Capitanerie o delle altre organizzazioni designate dallo Stato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BIMA. Interverrò brevemente sulla relazione dell'onorevole Durand De la Penne non avendo avuto il tempo di approfondire quanto meritava l'argomento.

Stando alla relazione del relatore si dovrebbe tornare *sic et simpliciter* alla situazione prefascista, considerando questo istituto di natura prettamente privatistica.

Sinceramente non posso non formulare delle riserve nei riguardi di una tale impostazione, anche perchè mi pare che l'attuale situazione della marina mercantile e i suoi rapporti sempre più stretti con lo Stato — rapporti che si concretizzano in continui interventi da parte di questo e delle finanze pubbliche nel processo di potenziamento e di sviluppo della marina mercantile — modificano sostanzialmente la fisionomia che essa aveva prima della guerra e prima del fascismo. È quindi assolutamente incoerente considerare questo settore fuori della sfera dello Stato.

Mi pare invece che sia più aderente alla realtà l'impostazione che viene data nella relazione che accompagna il disegno di legge, dove, pur riconoscendosi la natura privati-

stica dell'Istituto, viene tuttavia stabilito il principio del contenuto pubblicitario dell'attività del registro navale e si afferma conseguentemente in modo inconfutabile l'esigenza dell'intervento dello Stato. Non c'è dubbio che il carattere prevalente del registro navale sia quello pubblicistico, e in secondo luogo, vi sia — quasi a carattere di integrazione — il carattere privatistico.

Detto questo, come osservazione di carattere generale vorrei far notare, sempre alla luce di questa mia modesta interpretazione, che sono quanto mai legittimi il desiderio e l'esigenza del Governo di voler intervenire nel controllo di questo Istituto. A questo proposito farei anche presenti le mie non poche perplessità nei riguardi soprattutto dell'articolo 6, dove, accanto alle giuste rappresentanze in questo consesso di tutte le organizzazioni e associazioni inerenti all'armamento, non vi è una adeguata rappresentanza delle organizzazioni dei lavoratori il cui diritto alla tutela è fuori causa.

Perciò chiedo al Governo se non ritenga opportuno inserire, accanto ad una completa e armonica rappresentanza delle forze armatoriali, anche i rappresentanti dei lavoratori.

DUCCI. È stato utile, a mio avviso, che il collega onorevole Durand de la Penne, pur non essendo ancora adeguatamente preparato — e se ne comprendono le ragioni — abbia esposto in maniera sommaria le linee fondamentali a cui si richiama il disegno di legge con un accenno anche alle modifiche ed emendamenti che egli intende presentare. Devo dire subito che non siamo assolutamente d'accordo.

Lo stesso relatore, pur riconoscendo il carattere privatistico dell'Istituto, ha dovuto ammettere che vi è anche un interesse pubblico, nonostante ciò ha cercato di eliminare in maniera assoluta ogni qualsiasi interferenza di organi di rappresentanza e di tutori dell'interesse pubblico.

È bastato questo accenno fondamentale per metterci nella condizione di dover dichiarare l'impossibilità di una convergenza delle nostre opinioni. È inutile riconoscere l'esistenza di un diritto per poi negarne in pratica l'uso. È vero solo in parte che la classificazione delle navi riguarda esclusivamente il Registro navale, e con esso soltanto gli armatori, senza alcuna interferenza degli organi statali. Lo stesso relatore ha dovuto ammettere ad un certo punto che occorre anche salvaguardare la vita umana in mare, e noi sappiamo che questa salvaguardia ha un esplicito carattere di interesse pubblico.

Giustamente ha fatto osservare l'onorevole Bima l'altro aspetto negativo dell'impostazione del problema. L'inadeguata rappresentanza delle classi lavoratrici. E a questa preoccupazione io ne aggiungerei un'altra: le preannunciate modifiche ed emendamenti del relatore aggraverebbero indubbiamente ancor di più la situazione.

Noi non possiamo aderire a questi principi, anzi fin da questo momento posso annunciare che appena prenderemo in considerazione gli emendamenti, il primo da noi presentato riguarderà appunto la necessità di una congrua rappresentanza delle classi lavoratrici, che non solo danno un apporto sostanziale alla costruzione delle navi, ma vi hanno anche altri interessi diretti.

D'altra parte l'onorevole Bima ha acutamente osservato che la cosiddetta interferenza del Governo — interferenza che si concretizza in numerosi miliardi concessi per l'incremento della marina mercantile — implica che insieme all'erogazione di queste somme, rappresentanti per i contribuenti un onere tutt'altro che lieve, vi sia una rappresentanza proporzionata ed un proporzionato diritto di incidere sulle decisioni che possono essere prese dal punto di vista privatistico in questo organo di grandissima importanza nel campo interno ed internazionale.

È vero che il *Bureau Veritas* e tutti gli altri istituti navali sono nella massima parte di carattere spiccatamente privatistico, ma l'onorevole Durand de la Penne non ignorerà le differenze che esistono tra l'organizzazione marinara inglese e la nostra. quella ha una tradizione che purtroppo noi non abbiamo. Del resto lo stesso relatore ha dovuto ammettere che quando si tratta di qualificare o di iscrivere delle navi si ricorre al *Bureau Veritas* cercando di non rivolgersi al registro italiano, dato che in questi ultimi anni esso è fortemente decaduto nella stima degli ambienti interessati. Tutti voi saprete del resto dello sciopero del personale del Registro italiano navale (R.I.N.A.). sua prima conseguenza è che due navi sono partite dal porto di Genova senza certificato di classifica.

Ora io mi domando. che figura mai ci farà il Registro italiano se dovesse accadere loro qualche incidente? chi risarcirà i danni nel caso di un'eventuale disgrazia? a chi risalirà la responsabilità?

Come si vede la situazione è alquanto caotica. Di fronte a questo stato di fatto noi sentiamo il dovere di far sì che la sorveglianza dello Stato e l'interesse delle classi lavora-

trici trovino un assetto adeguato nel nuovo disegno di legge.

Per queste ragioni riteniamo che sarà opportuno che il relatore nella prossima seduta, dopo che la discussione avrà già accennato gli orientamenti dei rappresentanti dei vari partiti, riferisca più ampiamente con una nuova relazione che tenga conto appunto di quanto emerso e che risulti più particolareggiata nei riguardi dei Registri stranieri e della attuale situazione del R.I.N.A.

JACOPONI. Sono senz'altro d'accordo insieme al mio gruppo con le esigenze e le perplessità pronunciate dall'onorevole Ducci, comunico dunque fin da adesso il non accoglimento dell'impostazione emersa dalla relazione fatta dall'onorevole Durand de la Penne. Ci riserviamo poi di presentare durante la discussione degli articoli degli emendamenti per quanto riguarda la composizione della Commissione, per la quale non riteniamo sufficiente un solo rappresentante dei lavoratori, dato che queste categorie sono le più esposte a possibili disastri.

TROISI. Visto che il relatore svolgerà dinanzi alla Commissione una relazione integrativa, vorrei che rispondesse a questi due quesiti 1°) quali sono le cause che hanno portato il Registro navale italiano alla situazione attuale di diffidenza da parte degli ambienti stranieri e di menomazione del proprio prestigio, 2°) quale è l'ordinamento attuale non solo in Inghilterra, ma anche in altri paesi. Una tale specificazione, ponendoci di fronte un quadro completo della situazione interna e internazionale, ci aiuterebbe indubbiamente nella discussione.

GATTO. Sono d'accordo con l'onorevole Bima e con l'onorevole Ducci nell'impostazione generale del problema. Mi associo inoltre alla richiesta dell'onorevole Troisi affinché il relatore ci fornisca tutti i dati necessari alla piena soluzione del problema.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Forse è opportuno rinviare la discussione per dare la possibilità all'onorevole relatore di approfondire meglio il problema e dare al medesimo quella impostazione che la Commissione ha mostrato nella discussione odierna di preferire.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Prima che il seguito della discussione sia rinviato voglio ribadire alcuni concetti già espressi nella mia relazione.

Il Registro italiano navale ha due compiti essenziali: uno decisamente privatistico, che è la classificazione delle navi, e un altro, delegato dal Governo, consiste nell'incarico di

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 APRILE 1957

sorvegliare che le norme dell'ordinamento interno ed internazionale per la sicurezza della vita umana in mare vengano applicate.

Il compito pubblicistico del registro si limita dunque a mandare periti a bordo delle navi ferme nei porti per verificare che tutto sia in regola per la salvaguardia delle vite umane. Il fatto citato dall'onorevole Ducci che due navi sono partite dal porto di Genova senza la classifica non ha nulla a che vedere con i compiti del Registro. Esso non può fermare le navi se non hanno la classifica: questo è compito diretto della capitaneria che è l'organo dello Stato.

Ripeto ancora una volta che il Registro è un organo assolutamente tecnico e come tale i suoi compiti sono soltanto tecnici. Quando al Registro viene dato, ad esempio, ordine che un certo bastimento deve avere cinque paratie, esso non può impedire che il bastimento si allontani dal porto pur avendone soltanto quattro: come ho già detto, questo è compito soltanto della Capitaneria.

È giusta la preoccupazione riguardante la tutela del personale, ma faccio rilevare che il disegno di legge ne prende direttamente cura con proporzioni che io ritengo più che logiche: laddove, a mio parere, esse non sono logiche mi riservo di proporre delle modifiche.

È stata sollevata pure la questione dello sciopero. Ricordo però che lo sciopero è una questione di amministrazione del Registro e come tale non ha nulla a che vedere con il Registro in sé e per sé: lo sciopero infatti è originato dal desiderio del personale che vuole un maggiore salario.

Riguardo alla osservazione che i rappresentanti dello Stato sono pochi, ho già detto testualmente nella mia relazione. «...senza tuttavia limitare l'ampia partecipazione amministrativa e tecnica dello Stato alla vita dell'Istituto, a garanzia dell'alta efficienza che ad esso è richiesta per assicurare il perfetto espletamento delle funzioni ad esso delegate dallo Stato...». I rappresentanti dello Stato ci sono e molti. basta aver letto come è composto il consiglio di amministrazione per rendersene conto.

Il nocciolo della questione credo che sia un altro. Bisogna aver ben presente che cosa è realmente questo Registro italiano navale. un organo tecnico che lavora per armatori, assicuratori, costruttori e per lo Stato; nulla più.

DUCCI. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione e particolarmente del re-

latore su una notizia giornalistica per il valore che essa può avere.

Un giornale molto serio di Genova ha riportato la notizia che due navi sono oggi partite dal porto senza l'indispensabile certificato di classifica, vale a dire senza il documento rilasciato dal Registro comprovante la idoneità alla navigazione e al servizio per il quale esse sono state proposte.

In luogo del certificato sarebbe intervenuto un telegramma circolare del presidente del Registro navale con il quale autorizzava la proroga della riclassifica per le navi che dovevano essere sottoposte per legge alla periodica verifica di controllo.

Se quanto pubblicato è vero, è evidente la grave importanza che acquista il problema: significherebbe infatti che mentre lo Stato dispone in un modo il Registro italiano opera in un altro.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Faccio osservare in primo luogo che non è affatto sicuro che la notizia sia vera; in secondo luogo il presidente non aveva alcun potere di non far partire le navi dal porto senza il relativo certificato del Registro, dato che questa facoltà e di competenza della Capitaneria di porto.

DUCCI. Allora dobbiamo notare che c'è una carenza degli organi dello Stato e ne faccio formale rimostranza al rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Rapelli: Norme sulla previdenza marinara. (2748).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Rapelli concernente: « Norme sulla previdenza marinara ».

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sottopongo alla Commissione l'opportunità di un breve rinvio dell'esame della proposta di legge, dato che il Governo intenderebbe darne una interpretazione estensiva. Ad ogni modo comunico fin da ora che esso si dichiara favorevole a quanto proposto dall'onorevole Rapelli.

PRESIDENTE. Non ho difficoltà ad accogliere la richiesta dell'onorevole Sottosegretario anche perché la IV Commissione (Finanze e tesoro), che avrebbe dovuto esprimere il parere al riguardo, ha chiesto, in

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 APRILE 1957

virtù dell'articolo 31 del regolamento, una proroga.

DUCCI. Volevo chiedere all'onorevole Sottosegretario solo una chiarificazione: la richiesta di questa proroga è in relazione alla riunione tenuta il 28 marzo?

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. No.

DUCCI. Va bene.

BIMA, *Relatore*. Ho predisposto una nuova formulazione dell'articolo unico che prego il Governo di esaminare.

PRESIDENTE. Do atto alla Commissione che il relatore presenta un nuovo testo della

proposta di legge: sarà stampato e distribuito ai membri della Commissione.

Se non vi sono osservazioni, la discussione è rinviata alla prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI