

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 879

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PELLEGRINO, GUIDI, SPAGNOLI, ZOBOLI, CRAPSI, BAVETTA, DE FLORIO,  
COCCIA, FASOLI, RE GIUSEPPINA, SFORZA**

*Presentata il 24 gennaio 1964*

**Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal Codice della navigazione**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Ritorniamo a presentare la seguente proposta di legge che già aveva avuto nell'altra legislatura parere favorevole da parte del relatore che ne riferì alla Commissione Giustizia della Camera perché l'urgente necessità di pervenire all'adeguamento del Codice della navigazione alle esigenze del nuovo ordinamento costituzionale, è unanimemente riconosciuta nel nostro Paese.

Infatti la questione sia in autorevoli e qualificate adunanze di specialisti del diritto marittimo, sia nel Parlamento, ha trovato subitanea e concorde adesione.

Al congresso giuridico forense di Genova del settembre 1961, una sezione particolare s'è occupata dei problemi attuali del diritto della navigazione ed i lavori si sono conclusi con l'auspicio che si possa pervenire al più presto alla modifica di alcune parti di questo Codice.

Discutendosi a luglio dello stesso anno 1961 il bilancio della Giustizia alla Camera, in Commissione prima ed in Aula poi, è stato riconosciuto necessario rinnovare il Corpo giuridico marittimo italiano.

Questa posizione del Governo è stata ribadita alla Camera dal Ministro della marina mercantile ai primi di ottobre 1961, a

conclusione del dibattito sul bilancio del suo dicastero.

Con la presente proposta di legge noi vogliamo porre la vostra attenzione particolarmente sulla parte penale del Codice della navigazione dove più acuto è lo stridore delle sue norme con la Carta costituzionale e l'ordinamento democratico del nostro Paese.

Oggetto del nostro esame sarà, perciò, la parte terza che s'intitola alle disposizioni penali e disciplinari, e più specificamente, il capo secondo, delitti contro la polizia di bordo e della navigazione, ed il capo terzo, delitti contro le autorità di bordo, del titolo secondo.

Incominciamo il nostro esame dall'articolo 1092 dato che già ci siamo occupati dell'articolo 1091 con altra proposta di legge.

L'articolo che stiamo esaminando prevede cinque circostanze che aggravano il reato di diserzione e cioè:

- 1) il fine politico;
- 2) la violenza o minaccia;
- 3) se il fatto è commesso all'estero;
- 4) s'è commesso da persone preposte al comando e alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida, o al pilotaggio dell'aeromobile;
- 5) collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio.

Infine, nell'ultima parte di questo articolo, è previsto l'aumento della pena da un terzo alla metà per i promotori di cui al caso del n. 5).

Ora non c'è dubbio che i casi previsti dai numeri 2) e 4) debbono costituire circostanze aggravanti del fatto abbandono, per la notevole pravità d'animo che l'agente dimostrerebbe e per le particolari responsabilità delle persone che hanno il comando o la direzione delle macchine della nave e dell'aeromobile; ma gli altri casi debbono essere eliminati dalla valutazione delle circostanze aggravanti perché, con tutta evidenza, sono il frutto del particolare momento politico in cui sono stati codificati.

Così non si vede perché alla luce dei restaurati diritti di libertà, debba essere considerata una circostanza aggravante se l'assenza ingiustificata dal bordo è dovuta a fine politico, quale potrebbe essere la partecipazione ad un comizio, ad una manifestazione, o altri motivi inerenti all'esercizio dei diritti democratici.

Né riteniamo che rechi nocimento in modo particolare l'assenza dalla nave del marittimo all'estero, alla sicurezza di essa o alla vita e incolumità delle persone a bordo o alle cose. Questo caso volle considerare, il legislatore fascista, come circostanza aggravante, per evidente malinteso prestigio dello Stato che a noi non sembra assolutamente scosso, dal fatto che un membro dell'equipaggio di una nave mercantile, in un porto estero, s'allontani da essa.

Infine la circostanza aggravante di cui al n. 5) dell'articolo in esame, non ha motivo di essere perché l'allontanamento, per qualsiasi ragione si possa verificare, e non può che avvenire soprattutto per ragioni di sciopero, costituisce violazione contrattuale, a cui deve essere estranea ogni sanzione penale. Se poi il fatto è talmente grave da apportare concreto nocimento alla sicurezza della nave, della sua navigazione, all'incolumità delle persone, alla salvaguardia delle merci, non manca la relativa sanzione penale nell'articolo 1091 del Codice della navigazione, che pur noi, con la surrichiamata proposta di legge, desideriamo venga modificata sotto altro profilo. Così riteniamo che debba pure essere abrogata l'ultima parte dell'articolo 1092 che è relativo al penultimo comma.

Come conseguenza delle modifiche che si propongono di apportare gli articoli precedenti, la causa di non punibilità per il reato di diserzione che abbiamo ritenuto di strutturare diversamente con la surricordata pro-

posta di legge, necessita di una revisione nel senso ch'essa debba riferirsi puramente e semplicemente al nuovo testo dell'articolo 1091, come noi auspicchiamo sia accolto.

Nel corso dei dibattiti al Parlamento sul bilancio della marina mercantile ed in varie assemblee di marittimi come sulla stampa specializzata del settore, è stato più volte sollevato in questi anni, il problema di una modifica dell'articolo 1094 del Codice della navigazione. Infatti la prima parte di questo articolo punisce l'inosservanza di ordine, concernente un servizio tecnico, da parte di componente dell'equipaggio, dato da un superiore anche se trattasi di ordine relativo a servizi di ordinaria manutenzione qual'è il lavaggio, la verniciatura, ecc.

Ora non c'è dubbio che comminare la pena della reclusione al lavoratore che non esegue un servizio di tal genere, è senz'altro eccessivo, e non può non turbare la coscienza giuridica democratica.

Riteniamo che si debba punire il membro dell'equipaggio nelle ipotesi previste dai successivi commi dello stesso articolo perché si tratta di inosservanza di ordini concernenti la manovra della nave, la sua sicurezza, l'incolumità delle persone, ecc. In questi casi, dove evidentemente viene in considerazione l'ordine sociale, è necessario che sia penalmente sanzionata la sua tutela, anche se noi siamo d'avviso che le pene previste sono eccessive e vanno mitigate.

Dunque, onorevoli colleghi, vi proponiamo una modifica all'articolo 1094 che sia più rispondente alle esigenze di giustizia, proporzionando il fatto alla pena.

Spostiamo ora il nostro esame alle norme del capo terzo.

Com'è noto l'articolo 1104 del Codice della navigazione è una pura e semplice ripetizione dell'articolo 341 del Codice penale comune che punisce l'oltraggio al pubblico ufficiale. Senonché, mentre questa ultima norma richiede la qualità di pubblico ufficiale nella parte offesa per far sussurgere l'ingiuria a reato di oltraggio, l'articolo 1104 configura l'oltraggio nel fatto ingiurioso dell'inferiore nei confronti di tutti i superiori. Chi sono i superiori fra i membri dell'equipaggio? Non solo quelli investiti di mansioni tecniche, ma ogni ufficiale, sottufficiale, graduato. A costoro si attribuisce una notevole e rigida autorità di tipo militare, rispetto all'inferiore. Non è certamente necessaria una norma speciale di diritto penale per tutelare a bordo delle navi il prestigio, il decoro, l'onore dei

superiori rispetto all'inferiore, perché a questo può provvedere la norma penale comune. L'autoritarismo esistente a tal proposito nel vigente Codice della navigazione, risente del clima politico in cui è stato elaborato quando si tendeva alla ferrea organizzazione gerarchica della società, soffocatrice di ogni libertà e di diritto del cittadino, ch'era l'impronta del regime sepolto.

L'assurdo giuridico di tale impostazione è evidente e deve essere riparato eliminando l'articolo 1104, legge navigazione.

A tutelare l'onore e il decoro di ogni membro dell'equipaggio bastano le disposizioni del Codice penale comune, articolo 594.

Nè sorge il problema per il comandante, che indubbiamente è pubblico ufficiale, perché anche lui può ricorrere alla norma penale comune dell'articolo 341 del Codice penale per tutelarsi dalle ingiurie ricevute.

Perciò riteniamo che sia doveroso e conforme ai principi generali del nostro ordinamento costituzionale, eliminare una norma di diritto penale speciale aberrante, ammorbidendo quel clima di eccessivo rigore che si volle, in certo periodo della nostra storia, sulla nave, come conseguenza dell'esistenza di uno Stato autoritario e totalitario.

Riteniamo inoltre che bisogna modificare nel Corpo giuridico marittimo del nostro Paese, una norma, l'articolo 1105, che com'è adesso strutturata vieterebbe l'esercizio del diritto di sciopero da parte dei lavoratori del mare. Ora, non v'è dubbio che per la disposizione precettiva dell'articolo 40 della Costituzione repubblicana, il diritto di sciopero è accordato a tutti i lavoratori, senza alcuna limitazione. Infatti questa norma statuisce che il « diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano », senza deter-

minare alcuna discriminazione tra le varie categorie di lavoratori che potessero essere titolari del diritto, e senza stabilire i motivi che potessero indurre i cittadini ad usarne.

Peraltro è evidente che nel momento in cui si pone in essere un diritto, non può farsi riferimento ad una normativa, volta ad impedire l'esercizio del diritto esistente anteriormente alla sua nascita. Il riconoscimento del nuovo diritto abroga di per se le norme preesistenti che lo regolano. Perciò quando il legislatore costituente ha detto che lo sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano, non poteva ovviamente riferirsi che alle leggi future, regolamentatrici del diritto di sciopero, perché le leggi esistenti al momento in cui il costituente legiferava, erano leggi, nella materia, che non consentivano l'esercizio dello sciopero.

Però, invero, la disubbidienza collettiva ad un ordine del comandante o la manifestazione tumultuosa da parte dello equipaggio o di una parte notevole di esso, può avvenire per fini diversi che non siano quelli di lotta economica e politica come ammessa dalla Costituzione. E l'articolo 1106 ipotizza questi casi come circostanze aggravanti del reato di ammutinamento previsto dall'articolo 1105 del Codice della navigazione.

Quindi riteniamo che il reato di cui all'articolo 1105 va mantenuto, seppure strutturalmente modificato, mentre va abrogato l'articolo 1106 che viene sostanzialmente inserito nel nuovo testo dell'articolo 1105.

Con questa proposta di legge, iniziamo, onorevoli colleghi, a tradurre in legge i voti e le speranze non solo della gente di mare ma degli studiosi illustri, che nel nostro Paese hanno combattuto la battaglia per un Codice marittimo più democratico!

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

#### *Circostanze aggravanti*

L'articolo 1092 del Codice della navigazione è sostituito con il seguente:

« La pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso:

1°) con violenza o minaccia;

2°) da persone preposte al comando e alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile ».

ART. 2.

*Causa di non punibilità*

L'articolo 1093 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Non è punibile colui che raggiunge la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe dovuto presentare a bordo ovvero raggiunge l'aeromobile prima dell'involò, ancorchè ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092 ».

ART. 3.

L'articolo 1094 del Codice della navigazione è così modificato:

« Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente la manovra della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico e di pubblica necessità, la pena è della reclusione fino a sei mesi.

Se dal fatto deriva concreto pericolo per la vita e per l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile o dei relativi carichi la pena è della reclusione da un mese ad un anno.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, o persona in pericolo, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni ».

ART. 4.

L'articolo 1104 del Codice della navigazione è abrogato.

ART. 5.

L'articolo 1105 del Codice della navigazione è così modificato:

« I componenti della nave o dell'aeromobile che il numero non inferiore alla metà:

1º) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione;

2º) si abbandonano collettivamente a manifestazioni tumultuose con minaccia o palesemente armati, sono puniti con la pena fino a cinque anni.

Per i promotori, gli organizzatori e i capi la pena è aumentata fino ad un terzo ».

ART. 6.

L'articolo 1106 è abrogato.