SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2ª COMMISSIONE

(Giustizia)

66° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 1974

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente VIVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE REDIGENTE

Discussione congiunta e rinvio:

« Modificazione al Codice della navigazione » **(625)** (*D'iniziativa dei senatori Pellegrino ed altri*);

« Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal Codice della navigazione » **(626)** (*D'iniziativa dei senatori Pellegrino ed altri*):

PRESIDENTE . . . *Pag.* 922, 924, 925 e *passim*
BOLDRINI 926, 932
DE CAROLIS, *relatore alla Commissione* . 922, 926 929 e *passim*
FILETTI . . . . . 924, 925, 926 e *passim*
GALANTE GARRONE 930, 932, 933
LICINI 931, 933
MARIANI . . . . . 923, 927, 928 e *passim*
MARTINAZZOLI . . . . . 927, 930, 934 e *passim*
PELLEGRINO . . . . . 922, 925, 927 e *passim*
PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* . . . 924, 926, 927 e *passim*
PETRELLA . . . . . 928, 929, 930 e *passim*
VENTURI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . 924, 927, 933 e *passim*

La seduta ha inizio alle ore 11.

L I S I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE REDIGENTE

Discussione congiunta e rinvio dei disegni di legge:

« Modificazioni al codice della navigazione » (625), d'iniziativa dei senatori Pellegrino ed altri;

« Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal codice della navigazione » (626), d'iniziativa dei senatori Pellegrino ed altri

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione congiunta dei disegni di legge: « Modificazioni al codice della navigazione », d'iniziativa dei senatori Pellegrino, Abenante, Lugnano, Adamoli, Cavalli, Sema, Fermariello, Bruni e Marangoni; « Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal codice della navigazione », d'iniziativa dei senatori Pellegrino, Lugnano, Abenante, Adamoli, Cavalli, Bruni, Sema, Marangoni e Fermariello.

Ricordo alla Commissione che abbiamo già discusso in sede referente sui due disegni di legge e che il relatore, senatore De Carolis, aveva proposto un testo unificato degli stessi. In seguito a nostra richiesta, la Presidenza del Senato ha attribuito poi i due disegni di legge al nostro esame in sede redigente.

Prego, dunque, il senatore De Carolis di riferire alla Commissione sul testo unificato nei due disegni di legge.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Per quel che riguarda la mia relazione faccio riferimento a quanto esposto nelle sedute del 29 novembre e del 12 dicembre 1973 e del 23 gennaio 1974. Non ho altro da aggiungere se non precisare che il disegno di legge n. 625 propone la modifica degli articoli 345, 1091 e 1252 del codice della navigazione. In particolare propone la soppressione dell'articolo 345 riguardante la facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore, riduce l'ipotesi di reato di diserzione contenuto nell'articolo 1091 e propone la soppressione dei punti 1 e 2 dell'articolo 1252 riguardanti alcune pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

P E L L E G R I N O . Intervengo brevissimamente, signor Presidente e onorevoli rappresentanti del Governo, per dichiarare che concordiamo con la proposta fatta in altra seduta dal relatore di unificare i due disegni di legge, onde pervenire ad un unico testo corrispondente ad una più razionale tecnica legislativa. Peraltro noi avevamo presentato separatamente i due disegni di legge perchè riguardavano modifiche di norme, sia pure dello stesso corpo giuridico, il codice della navigazione, contenute in due libri diversi. Il disegno di legge n. 626 riguarda proposte di modifica di disposizioni disciplinari previste nel libro secondo, mentre il disegno di legge n. 626 riguarda proposte di modifica della disciplina dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro la autorità di bordo previsti nel libro primo dello stesso codice. Le modifiche che proponiamo sono suggerite da esigenze oggettive di legalità costituzionale, dalla avanzata coscienza giuridica e sociale del Paese, dalla imperiosa necessità di adeguare la condizione giuridica ed umana dei marittimi e quella delle altre categorie di lavoratori. Del resto alcune di queste norme hanno trovato già al momento stesso della elaborazione di questo codice, oltre trenta anni fa, una vivace opposizione in campo dottrinario. Voglio ricordare che a proposito del reato di diserzione vi fu allora una memoria dell'attuale Presidente della Repubblica, senatore Leone, il quale — lo ricordo a me stesso — ebbe a dire: « Il delitto di diserzione marittima ha costituito sempre oggetto di vivaci e delicate discussioni che toccano il suo stesso diritto all'esistenza. Una corrente di pensiero che di recente ha prevalso nella dottrina e perfino in molte legislazioni contrasta energicamente la configurabilità di questo reato sia per il vecchio ma sempre grave argomento che in tal modo si viene ad applicare una sanzione penale ad una mera violazione contrattua-

le, sia per il nuovo argomento del diminuito o quasi annullato pregiudizio (in forza delle nuove e veloci possibilità di comunicazione) derivante alla nave dall'abbandono ». Il professore Leone concludeva che bisognava eliminare questa reato « ... in quanto ciò risponde all'aspirazione della prevalente dottrina, all'orientamento di importanti legislazioni straniere e ad un insistente voto della gente di mare ».

Altri insigni giuristi si sono opposti a molte delle norme riguardanti la restrizione della libertà personale sostenendo che non si potevano trasformare le navi in caserme o in carceri. Il Torrente ha detto che il codice della navigazione conosce per l'equipaggio della navigazione marittima o interna sanzioni restrittive della libertà personale, come la consegna a bordo o l'arresto di rigore, quali non si trovano se non nei regolamenti di disciplina militare. Mentre il Lega ha scritto che queste manifestazioni del potere disciplinare non si trovano in nessun altro settore, in cui si esercitano anche da pubbliche amministrazioni poteri disciplinari, salvo che nel lavoro carcerario.

Abbiamo poi ritenuto che fosse urgente pervenire ad alcune modifiche della parte penale del codice della navigazione, nella considerazione che i rapporti che si instaurano sulle navi sono soprattutto di natura privatistica e quindi è aberrante voler sostenere e mantenere una normativa che considera, invece, tali rapporti di natura pubblicistica.

Lo spirito di politica legislativa che ci ha ispirato nel proporre i due disegni di legge, sia per l'uno che per l'altro, si rifà ad autorevolissima dottrina, per cui preghiamo gli onorevoli colleghi di voler considerare positivamente le nostre proposte.

M A R I A N I . Ho letto attentamente il disegno di legge. A parte le mie perplessità di fondo (soprattutto per ciò che è accaduto di recente nel campo degli aeromobili, per cui attenuare il rigore della disciplina potrebbe significare aumentare i pericoli del servizio) debbo fare alcune osservazioni di mancato adeguamento a norme già in vigore. Per esempio nell'articolo 9 del disegno di legge unificato, si legge che il n. 1 e il n. 2 del primo comma dell'articolo 1252 del codice della navigazione sono abrogati; non si abroga il penultimo comma dello stesso articolo 1252 dove è scritto che le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, eccetera, nei casi previsti nell'articolo 1248, nn. 5 e 6. Esistono già sentenze costituzionali che hanno tolto ai comandanti di porto la facoltà di emettere sanzioni penali perchè è l'autorità giudiziaria ordinaria competente per territorio che deve provvedere a ciò. Anche per l'ultimo comma che riguarda il n. 3 e le pene applicate dal Ministero delle comunicazioni vale la stessa osservazione. Ho richiamato l'attenzione su questi punti affinchè in sede di coordinamento si rimedi alla contraddizione.

Comunque, per quanto riguarda il disegno di legge nella sua generalità non mi sembra che si possa parlare in modo assoluto di rapporti di natura privatistica quando, ad esempio, il fattorino del tram è considerato pubblico ufficiale. Non possiamo non considerare che la nave è isolata dal mondo e che l'aeromobile si trova spesso in condizioni di pericolo per cui è necessario che a bordo viga una disciplina speciale. Prendiamo il caso della risoluzione del contratto di arruolamento; ebbene nell'articolo 345 è già fatto salvo il diritto dell'arruolato, il quale può contestare non solo la liquidazione ma anche il provvedimento stesso della risoluzione del contratto. Non vedo, pertanto, l'utilità di una soppressione pura e semplice quando si potrebbe ricorrere al temperamento della « giusta causa » tutte le volte che vi sia una manifestazione di indisciplina o di abbandono della nave. Noi corriamo il rischio di mandare le nostre navi in giro per il mondo esposte all'abbandono o collettivo o parziale da parte di elementi essenziali al loro funzionamento, con notevoli conseguenti danni non solo per l'armatore ma anche per il servizio pubblico a cui sono adibite.

Per quanto riguarda l'articolo 1091, ho già detto che accolgo in pieno la modificazione così come è riportata all'articolo 2.

Non scendo per ora in particolari, ma non posso dichiarare che da parte mia vi sia una completa adesione al testo. Mi riservo

di proporre emendamenti in sede di discussione degli articoli.

F I L E T T I . Io desidero soltanto aggiungere qualche brevissima considerazione a quanto ha detto testè il senatore Mariani che, così pronunciandosi, ha praticamente formulato il giudizio del mio Gruppo in ordine ai due disegni di legge.

Mi soffermo, in particolare, sullo stesso articolo 345 del codice della navigazione, che ha formato oggetto dell'intervento del senatore Mariani. Con l'articolo 1 del disegno di legge n. 625 si vorrebbe abrogare la facoltà dell'armatore di risolvere il contratto di arruolamento. Nella relazione allo stesso disegno di legge si fa riferimento ad un articolo del codice civile, precisamente all'articolo 2118, che prevede il recesso dal contratto da parte di entrambi i contraenti.

Evidentemente, qui si vuole attuare il regime di parità di trattamento tra l'armatore e l'arruolato; e io non sarei in disaccordo su questo principio. Ma a me sembra che non basti abrogare soltanto l'articolo 345 del codice della navigazione, ma che sia opportuno regolamentare il rapporto tra l'armatore e l'arruolato in relazione a quelle che sono le disposizioni del codice civile circa il recesso dal contratto e circa la risoluzione del contratto medesimo per giusta causa. Se noi riportassimo i princìpi di cui agli articoli 2118 e 2119 nel codice della navigazione forse faremmo opera meritoria.

Non condivido la riduzione delle pene, che è prevista generalmente in maniera assai larga nei due disegni di legge. La pena molte volte viene attenuata in misura assai rilevante, per cui perde quella forza di prevenzione che alla sanzione penale va attribuita. Mi riservo di intervenire particolarmente in sede di discussione dei vari articoli su questo argomento.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Il Governo condivide lo spirito che ha informato il senatore Pellegrino e gli altri colleghi nel presentare i due disegni di legge e condivide anche il contenuto dei disegni medesimi. Evidentemente la materia meritava una approfondita revisione, anche in analogia con altri codici ed altre leggi, ma soprattutto per la necessità di un ammodernamento della legislazione anche in questo importante e delicato settore. Desidero anzi dar atto della sensibilità del senatore Pellegrino, probabilmente derivatagli dalla sua appartenenza ad una delle più gloriose città marinare, nel prendere una iniziativa a questo riguardo.

Ho una osservazione da fare, in primo luogo di natura formale, per quanto riguarda una più corretta stesura delle modifiche, in modo da renderle inseribili nel contesto generale del codice della navigazione. Si tratta, in particolare, del mantenimento, all'inizio di ogni articolo, della espressione: « L'articolo . . . è sostituito dal seguente ».

Vi sono poi delle osservazioni di natura tecnico-giuridica, che, con maggiore autorità di me, esporrà il collega Sottosegretario per la marina mercantile, cui fin d'ora il Ministero di grazia e giustizia dichiara di aderire in pieno.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, anche il Ministero della marina mercantile è d'accordo sull'opportunità di esaminare congiuntamente i due disegni di legge, in quanto le disposizioni in essi contenuti sono strettamente interdipendenti.

Per quanto riguarda il merito, si condivide in linea di principio l'iniziativa dei senatori Pellegrino ed altri, in quanto essa appare mossa dalla finalità di adeguare la particolare normativa del codice della navigazione alle esigenze del nuovo ordinamento costituzionale e ad una più moderna considerazione dei rapporti umani a bordo delle navi mercantili. Si deve tuttavia osservare che le suddette finalità possono ugualmente essere conseguite confermando talune garanzie sanzionatorie, intese a prevenire il verificarsi di atti dai quali possono derivare pericoli per la sicurezza della navigazione, l'integrità fisica delle persone e dell'intera comunità viaggiante.

Per limitarci ai punti che sono stati già toccati, in particolare relativi al disegno di legge n. 625, noi concordiamo grosso modo sulla proposta dell'articolo 1 e dell'articoloro 3, cioè sull'abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione e sulle modifiche all'articolo 1252 dello stesso codice, con le osservazioni, si intende, fatte dal senatore Mariani. Avremmo invece qualche difficoltà ad accettare in pieno quanto proposto per l'articolo 1091, che riguarda il reato di diserzione.

Con l'articolo 2 del disegno di legge, che modifica appunto l'articolo 1091 del codice della navigazione, il reato di diserzione viene previsto nel solo caso in cui da esso derivi un « grave e concreto pericolo per la vita o l'incolumità delle persone, eccetera »; mentre lo stesso fatto (della diserzione) non viene più considerato come reato anche se da esso derivi « una notevole difficoltà nel servizio della navigazione » ovvero « un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ».

Tale innovazione non sembrerebbe potersi accettare, per il rilievo che l'opera anche di un solo membro dell'equipaggio può acquistare in situazioni particolari, come per esempio nel caso che si tratti di nave dislocata in un porto estero o in altro porto dello Stato dove risulti difficile la sostituzione del marittimo che ha disertato. In via alternativa (noi condividiamo quanto ha detto il proponente in fatto di dottrina) si esprime l'avviso che la modifica potrebbe essere limitata ad una semplice attenuazione delle pene previste nelle varie ipotesi di cui all'articolo 1901 del codice della navigazione mantenendo in vigore l'intero articolo 1091, ivi compreso l'ultimo comma, che prevede l'applicazione di altre disposizioni di legge nel caso in cui il fatto commesso costituisca più grave reato. E ciò per non ingenerare dubbi ed equivoci interpretati in sede di applicazione della norma.

Questo per quanto riguarda il disegno di legge n. 625. Non analizzerò il disegno di legge n. 626, a proposito del quale c'è qualcosa da conservare in relazione all'articolo 1091 del codice e ci sono molte cose che accettiamo, proprio per lo spirito, che abbiamo detto essere condiviso anche dal Ministero della marina mercantile, delle iniziative venute dai senatori Pellegrino ed altri.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli del testo unificato predisposto dal relatore, di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 345 del codice della navigazione è abrogato.

Vi ricordo che il vigente articolo 345 del codice della navigazione è così formulato:

« Art. 345 - (*Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore*). — L'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato ».

F I L E T T I . Presentiamo il seguente emendamento sostitutivo:

« *L'articolo* 345 *del codice della navigazione è sostituito dal seguente*:

Art. 345 - (*Risoluzione del contratto*). — L'armatore o l'arruolato possono recedere dal contratto di lavoro a tempo indeterminato dando il preavviso di almeno due mesi.

Ciascuna delle parti può recedere dal contratto prima della scadenza del termine se il contratto è a tempo determinato o senza preavviso se il contratto è a tempo indeterminato, qualora si verifichi una causa che non consenta la prosecuzione anche provvisoria del rapporto.

Nel caso di cui al primo coma, in mancanza di preavviso il recedente è tenuto verso l'altra parte a un'indennità equivalente all'importo della retribuzione che sarebbe spettata per il periodo di preavviso ».

P E L L E G R I N O . Mi permetto, signor Presidente, di essere contrario all'emendamento che viene presentato dal senatore Filetti.

Noi siamo stati mossi, nel presentare la proposta di abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione, dall'intendimento di eliminare una palese diseguaglianza contrattuale. In effetti, praticamente, l'armatore nel tempo e nel luogo che egli ritiene, può pervenire alla risoluzione del contratto. Crediamo che ci sia qualche riflesso di incostituzionalità in questa norma, a parte il fatto che essa è sopravanzata dallo statuto dei lavoratori.

Mi permetto di far rilevare al senatore Filetti che i casi di risoluzione del contratto di arruolamento sono già espressamente previsti nello stesso codice della navigazione, esattamente (lo ricordo a me stesso) agli articoli 913 e 914.

L'articolo 913, che è rubricato « (*Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti*) » recita: « Il contratto di lavoro a tempo indeterminato cessa per volontà dell'esercente o del lavoratore, purchè ne sia dato preavviso all'altro contraente nei termini stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi ». L'articolo 914 riguarda i casi in cui si perviene alla risoluzione di diritto del contratto.

Oltre alle ragioni, diciamo così, di democratizzazione di questa parte del codice della navigazione, mi sembra che l'emendamento che viene presentato sia, alla luce degli articoli 913 e 914 dello stesso codice, ultroneo. Questi motivi mi inducono pertanto a dichiararmi contrario.

B O L D R I N I . Desidero soltanto aggiungere che il richiamo puro e semplice all'articolo 2118 del codice civile nei termini in cui formalmente ancora vige non sarebbe possibile perchè la Corte costituzionale ha limitato la facoltà di recesso dell'imprenditore ai soli casi di giusta causa, modificando sostanzialmente così la portata dell'articolo 2118 medesimo.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione*. Sono contrario all'emendamento proposto. In effetti, con l'abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione si tende a sopprimere una facoltà unilaterale dell'armatore, in contrasto, evidentemente, con la giurisprudenza ed anche con tutta la normativa vigente in materia di rapporti di lavoro subordinato.

Una volta soppressa questa facoltà unilaterale, è chiaro che si applicherebbero le norme del codice civile e le successive norme dello statuto dei lavoratori anche a questi lavoratori subordinati. E quindi l'emendamento mi sembra, sotto certi aspetti, pregiudizievole per il trattamento di questa categoria di lavoratori subordinati e, sotto altri aspetti, se pregiudizievole non dovesse essere considerato, ultroneo e non necessario.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il principio dell'assoluta e palese iniquità dell'articolo 345 mi sembra che sia affermato da tutte le parti e quindi sulla necessità di abrogarlo non vi sono dubbi. Circa l'emendamento sostitutivo dei senatori Filetti e Mariani debbo ribadire che nel codice della navigazione, al Titolo III, sono state indicate le norme necessarie per fronteggiare situazioni del genere; ritengo, dunque, superfluo detto emendamento. Manterrei, inoltre, nonostante il parere del senatore Boldrini, una certa validità all'articolo 2119 del codice civile in quanto è stato ritenuto in contrasto con la Costituzione non tanto per quello che dice ma per quello che non dice: rimane fermo il principio che la soluzione *ad nutum* non può essere solo facoltà di una parte ma di ambedue le parti con l'osservanza delle norme di natura costituzionale a cui faceva riferimento il senatore Boldrini.

F I L E T T I . A seguito di quanto detto dal relatore e dal Governo e poichè si è voluto chiarire che motivo dell'abrogazione dell'articolo 345, è quello di riportare le parti contraenti in una situazione di parità, ritiriamo il nostro emendamento, rilevando che è necessario un coordinamento con tutte le altre disposizioni del codice della navigazione concernenti il recesso e la risoluzione del contratto, sia che questo rifletta la navigazione marittima ed interna che quella aerea.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'articolo 1091 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1091 (*Abbandono di nave o di aeromobile*). Il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona è punito, se dal fatto deriva grave e concreto pericolo per la vita o la incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, con la reclusione fino a tre anni ».

Do lettura del testo vigente dell'articolo 1091 del codice della navigazione:

« Il componente dell'equipaggio, che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la reclusione fino a un anno.

Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, la pena è della reclusione da uno a due anni.

Se dal fatto deriva pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge ».

M A R T I N A Z Z O L I . Sopprimerei l'aggettivo « concreto », che mi sembra superfluo in quanto il pericolo, già di per sè, è sufficientemente indicativo di un fatto concreto, senza tener conto, poi, che vi è una situazione di probabilità e l'uso del suddetto aggettivo potrebbe dar luogo ad inutile dispute.

M A R I A N I . Mi pare che l'osservazione fatto in precedenza dal rappresentante del Governo circa la grave difficoltà derivante al servizio della navigazione per l'esistenza di membri dell'equipaggio difficilmente sostituibili, debba essere presa in considerazione anche in questo caso. Propongo, perciò, di aggiungere il seguente comma che riduca anche la pena, a mio avviso, eccessiva: « Qualora il fatto determini una notevole difficoltà nel servizio della navigazione la pena massima è prevista in un anno ».

P E L L E G R I N O . Sono d'accordo con il suggerimento del senatore Martinazzoli, ma non lo sono altrettanto con l'emendamento presentato dal senatore Mariani.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo propone di lasciare l'articolo 1091 così come è. Eventualmente, in subordine, propone che sia attenuata l'entità delle pene.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per a grazia e giustizia.* Anzitutto sono d'accordo sulla soppressione delle parole: « e concreto » suggerita dal senatore Martinazzoli. Per quanto riguarda poi il primo caso previsto all'articolo 1091, cioè la notevole difficoltà nel servizio della navigazione, deve essere senza alcun dubbio soppresso; anche la soppressione del caso di grave turbamento nel servizio di pubblica necessità ci troverebbe consenzienti, ma ci rimettiamo al parere del Ministero della marina mercantile, il quale, mi sembra di aver capito, intende mantenere la circostanza limitando la pena. In questo caso io mi permetterei di proporre, se si volesse mantenere questa circostanza, che la pena non possa essere superiore ai sei mesi.

Diverso è invece il caso di grave pericolo per la vita o l'incolumità delle persone. È un caso, questo, da non poter lasciare senza una previsione specifica di pena. E tale previsione specifica di pena non mi pare che possa partire da nessun minimo, poichè si tratta di un fatto di estrema gravità. Direi perciò di partire da un anno e di arrivare a tre anni, una misura, mi pare, necessaria, trattandosi della vita o dell'incolumità delle persone.

Un'ultima osservazione. Non capisco perchè è stato eliminato l'ultimo comma dell'articolo 1091, perchè allora le pene verebbero a cumularsi per lo stesso fatto in relazione a diverse qualificazioni criminose.

L'emendamento che propongo, pertanto, suonerebbe così:

« L'articolo 1091 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: (*Abbandono di nave o di aeromobile*). Il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile, ovvero l'abbandona è punito, se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, con la pena della reclusione fino a sei mesi.

Se dal fatto deriva grave pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge ».

M A R I A N I . Ritiro il mio emendamento.

P E T R E L L A . Vorrei chiedere un chiarimento. La circostanza del grave turbamento di un servizio pubblico o di pubbica necessità dipendente dallo sciopero dei marittimi, nell'intendimento del proponente l'emendamento, rientra nella figura penalmente repressa oppure no?

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* No.

P E T R E L L A . E allora non riterrebbe il Governo di dover precisare anche questo, visto che l'esperienza giudiziaria ci dice che si è verificato il caso di marittimi sottoposti a procedimento per tali ragioni?

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Io posso dare qui la mia interpretazione autentica, secondo cui il caso di sciopero non rientra in questa ipotesi. Se il senatore Petrella richiede un emendamento specifico che avrebbe una portata generale, oltre quest'ultima, bisogna sentire il parere del Ministero del lavoro, non potendomi esprimere al di là delle mie competenze.

P E L L E G R I N O . Signor Presidente, anzitutto vorrei dare ragione della mia proposta.

Mi sono rifatto, nella discussione generale, a quanto, nel corso di tutti gli anni passati e al momento stesso in cui il codice veniva elaborato, è stato sostenuto da autorevolissima dottrina. Ricordo a me stesso che la legislazione di tutti gli stati marittimi ha eliminato dalla propria normativa la disposizione in questione. Dagli Stati Uniti, alla Norvegia, alla Danimarca, al Belgio, alla Svezia, alla Finlandia, in tutti questi Stati il codice marittimo non prevede, per il fatto dell'abbandono dell'equipaggio singolo o collettivo, il reato di diserzione. Il fatto viene configurato come violazione di una norma contrattuale, sanzionata perciò civilmente.

Ora, in un primo momento abbiamo pensato che bisognasse pervenire all'abrogazione dell'intero articolo 1091...

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Sicchè, secondo dei, un pilota che si lanci col paracadute, abbandonando l'aeromobile in balia di se stesso, non deve essere punito?

P E L L E G R I N O . No. Stavo appunto per aggiungere che tuttavia abbiamo considerato due fattispecie: chi, con la propria condotta, viene a mettere in grave pericolo l'incolumità delle persone o chi mette in pericolo la sicurezza della nave o dell'aeromobile. In considerazione anche della norma dell'articolo 41 della Costituzione, che dice· « L'iniziativa economica privata è libera » (Verseremmo qui nel campo dell'iniziativa privata). Tuttavia « non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana ».

Ecco perchè siamo pervenuti ad una nuova formulazione, strutturandolo in maniera diversa, dell'articolo 1091.

Io sarei comunque favorevole all'emendamento che viene presentato dal Governo; soltanto vorrei riflettervi un istante.

F I L E T T I . La formulazione proposta dal Governo mi sembra che sia adeguata e che possa approvarsi. Viene eliminato quello che è attualmente il primo comma dell'articolo 1091 e cioè il riferimento alla notevole difficoltà nel servizio della navigazione che deriverebbe dal fatto dell'abbandono della nave o dell'aeromazile. Però a me sembra che debba essere mantenuta la previsione del grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità. Peraltro, per la pena non è previsto un minimo. La norma recita: « fino a sei mesi ». In relazione alla minore gravità del fatto si può applicare anche una pena minore, ma occorre stabilire un *minimum*.

In ordine poi alla previsione più grave, e cioè quella del pericolo per la vita e per l'incolumità delle persone, mi sembra esatto che sia previsto il minimo della pena, determinato in un anno; così come mi sembra esatto ripristinare l'ultimo comma dell'articolo 1091, che prevede dei casi di più grave reato, non contemplati in questa sede.

Non mi sembra poi il caso di fare specifico riferimento allo sciopero come causa di non punibilità perchè non è ancora regolamentato il diritto di sciopero. Sarà di volta in volta considerato se lo sciopero nel caso specifico debba essere considerato causa esimente del reato oppure no. Ma non possiamo oggi codificare con riferimento allo sciopero se non esiste una legge di carattere generale, che la regolamenti.

P E T R E L L A . Qui si prevede in un'unica norma il pericolo per la vita e l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza del mezzo di trasporto, che può essere la nave o l'aeromobile, o dei relativi carichi. A me non pare opportuno quell'« o » disgiuntivo per quanto si riferisce ai carichi. La soluzione più adatta, a mio parere, sarebbe quella di togliere l'« o » disgiuntivo sostituendolo col congiuntivo « e ». Bisognerebbe cioè dire: « ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi », ponendo così, come beni protetti in via primaria, la nave, l'aeromobile e, ovviamente, la sicurezza delle persone.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Accedo alla sua osservazione.

P R E S I D E N T E . Leggo il testo emendato sostitutivo dell'intero articolo proposto dal Governo, sul quale poi il relatore dovrà esprimere il suo parere:

Art. 2.

L'articolo 1091 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1091 (*Abbandono di nave o di aeromobile*). Il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile, ovvero l'abbandona è punito, se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, con la pena della reclusione sino a sei mesi.

Se dal fatto deriva grave pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presenta articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge ».

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Il relatore è favorevole all'emendamento del Governo.

F I L E T T I . Scusi, signor Presidente: l'aggettivo « grave » riferito al pericolo per la vita mi sembra improprio. Che cosa significa l'espressione « grave pericolo per la vita ? In realtà il pericolo per la vita o c'è o non c'è. C'è forse un pericolo grave e un pericolo meno grave? Il grave turbamento di un servizio lo comprendo, ma il grave pericolo per la vita no. Il pericolo per la vita, a mio avviso, è sempre grave. Quindi suggerirei di eliminare l'aggettivo « grave » riferito al pe-

ricolo per la vita o per l'incolumità delle persone.

M A R T I N A Z Z O L I . Anche per me è strano quell'aggettivo. Se è comprensibile il grave turbamento di un servizio, è meno comprensibile il grave pericolo per la vita e l'incolumità delle persone.

P R E S I D E N T E . Il relatore si è già espresso in senso favorevole all'emendamento sostitutivo del Governo. Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'articolo 1092 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1092 (*Circostanze aggravanti*). 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 »

L'articolo 1092 del codice della navigazione è il seguente:

Art. 1092.

(*Circostanze aggravanti*)

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

1) per fine politico;

2) con violenza o minaccia;

3) all'estero;

4) da persone preposte al comando o 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.

Nel caso di cui al n. 5 la pena per i promotori, gli organizzatori ed i capi è aumentata da un terzo alla metà.

M A R I A N I . Ritengo opportuno lasciare l'aggravante per il fatto commesso all'estero, non tanto per ragioni di dignità quanto perchè si è lontano dalla sede e quindi il fatto commesso può oggettivamente determinare una gravità maggiore.

Perciò propongo di inserire dopo l'espressione: « 1) con la violenza o minaccia » la seguente:

« 2) all'estero, »

cambiando in 3 la cifra dell'attuale punto 2).

P E T R E L L A . All'estero o in Italia il fatto commesso non aumenta nè diminuisce di gravità e quindi non sposta proprio per niente i termini del problema, tenuto conto anche delle peculiarità della navigazione, sia marittima che area.

Piuttosto, per ragioni di mera tecnica legisativa, dire che la pena è aumentata « fino ad un terzo » è cosa assolutamente superflua. Basta dire semplicemente: « la pena è aumentata », così la previsione rientra nell'orbita generale delle aggravanti

M A R I A N I . L'espressione « la pena è aumentata fino ad un terzo » era già nel codice della navigazione.

P E T R E L L A . Si tratta di un vecchio errore di dizione, che è opportuno eliminare.

G A L A N T E G A R R O N E Vorrei solo dire che al punto 2 dove dice « da persone preposte al comando e alla direzione », occorre dire « da persone preposte al comando o alla direzione ». È un errore che va corretto.

P R E S I D E N T E Va bene, ne terremo conto.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Come rappresentante del Ministero della giustizia, confortato anche dal parere tecnico del Ministero della marina mercantile, non avrei niente in contrario all'inserimento della fattispecie del reato commesso all'estero in considerazione del fatto che coinvolge una questione

di dignità della bandiera nazionale, nonchè rappresenta effettivamente una più grave condizione in cui può venire a trovarsi l'aeromabile o la nave fuori dei porti nazionali. Inoltre, non possiamo ignorare che i clamori di stampa, se il fatto dovesse ripetersi, potrebbe anche provocare una flessione nell'utilizzo della bandiera italiana. Per questi motivi il Governo, senza farne una *conditio sine qua non*, sarebbe favorevole all'emendamento, rimettendosi anzi al parere del relatore,

Concordo con il senatore Galante Garrone a proposito della sostituzione delle « o » alla « e », e faccio osservare che mi sembra quanto mai difficile compiere un reato di omissione, qual'è il reato di diserzione, usando minaccia o violenza. Comunque, per concludere, il Governo è favorevole alla soppressione del punto 1 e del punto 5 dell'articolo 1092, si rimette alla Commissione per quanto riguarda il reato commesso all'estero ed è, infine favorevole alla soppressione delle parole: « fino a un terzo » come proposto dal senatore Petrella.

P E T R E L L A . L'aggravante del fatto commesso all'estero dovrebbe essere inserita nel testo, dal punto di vista della pura razionalita giuridica, soltanto qualora comportasse un maggiore danno o pericolo. Occorre, cioè collegare l'aggravante all'effettiva sussistenza del pericolo. Se si dovesse approvare il reinserimento del reato commesso all'estero, al quale in linea di principio sono contrario, proporrei, come sub-emendamento, di aggiungere le parole: « sempre che dal fatto derivi maggior danno o pericolo ».

M A R I A N I . Abbiamo già introdotto all'articolo 1091 il concetto di maggiore gravità, di gravi turbamenti del servizio pubblico, di grave pericolo per la vita e per l'incolumità delle persone; mi domando quale maggiore gravità dovremmo ancora prevedere. È evidente che la punibilità si riferisce ai fatti e alle ipotesi più gravi già enucleate e quindi anche il fatto commesso all'estero e considerato sotto questo profilo senza che sia necessario tornare a precisarlo.

L I C I N I . A proposito dell'aggravante del fatto commesso all'estero la sua introduzione, a mio avviso, appare pleonastica. L'unica sua ragione valida può fondarsi sui motivi di dignità a cui ha fatto riferimento il Sottosegretario, altrimenti è già previsto nell'articolo 133 del codice penale che il giudice valuti il fatto anche in considerazione del luogo dove è stato commesso. Ritengo, dunque, l'emendamento non giustificato e lascerei l'articolo 3 così come è.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione*. Vorrei conoscere il parere del Governo sull'osservazione del senatore Licini che mi sembra abbastanza pertinente.

M A R I A N I . Mantengo l'emendamento.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Condivido la precisazione che il criterio rientra nell'articolo 133 del codice penale.

M A R I A N I . L'aggravante della violenza o della minaccia è prevista nel codice penale. Lo dice l'articolo 61. Se dobbiamo prevedereme delle situazioni particolari, dobbiamo configurare le aggravanti specifiche che riguardano il reato.

P R E S I D E N T E . Debbo ora mettere ai voti anzitutto il sub-emendamento proposto dal senatore Petrella.

P E T R E L L A . Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento presentato dal senatore Petrella, tendente a sopprimere, nell'articolo 3, le parole: « fino ad un terzo».

(*È approvato*).

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Galante Garrone tendente a sostituire, al punto 2), dopo le parole « al comando », la parola « e » con la parola « o ».

(*È approvato*).

Il senatore Mariani propone di aggiungere, al punto 2), il seguente: « 3) all'estero ».

Metto ai voti tale emendamento aggiuntivo.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 3 con gli emendamenti approvati.

(*È approvato*).

Art. 4.

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

Art. 1093 (*Causa di non punibilità*) « 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 raggiungere l'aeromobile prima dell'involo, ancorchè ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092 ».

Il testo vigente dell'articolo 1093 recita:

« Nel caso previsto nel primo comma dello articolo 1091, ancorchè ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092, 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'involo ».

DE CAROLIS, *relatore alla Commissione*. Noi abbiamo approvato l'articolo 1091 del codice in una formulazione diversa da quella prevista dal testo del disegno di legge n. 625. Ed abbiamo considerato due ipotesi di reato. La prima è: « Il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile, ovvero l'abbandona è punito, se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, con la pena della reclusione sino a sei mesi ». La seconda ipotesi è: « Se dal fatto deriva grave pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromabile e dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre mesi ».

Io ritengo che, proprio in relazione alla prima ipotesi, sia giusto mantenere il testo attuale, perchè la causa di non punibilità, se si giustifica nel caso di un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, non si giustifica nel caso in cui addirittura ci sia pericolo per la vita a l'incolumità delle persone, o per la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi.

FILETTI. Io non sarei d'accordo, perchè l'articolo 1093 attuale prevede soltanto il caso del primo comma dell'articolo 1091 che noi abbiamo abolito. Quindi prevedere il caso di non punibilità per una causa che noi abbiamo dichiarato non punibile mi pare strano.

BOLDRINI. Ma dipende dal primo comma!

FILETTI. Allora è un caso diverso; ci riferiamo ad un'altra causa .

MARIANI. Io propongo, insieme al collega Filetti, l'abrogazione dell'articolo 1093, perchè si riferisce ad una ipotesi che noi abbiamo eliminato nella nuova formulazione dell'articolo 1091.

DE CAROLIS, *relatore alla Commissione*. Sono contrario all'abrogazione dell'articolo 1093. Sono per lasciare inalterata la formulazione dell'articolo 1093 vigente, perciò per la soppressione dell'articolo 4, tenuto conto dell'articolo 1091 con la modifica da noi approvata.

PRESIDENTE. Il senatore Mariani insiste nel suo emendamento?

MARIANI. Sì.

PELLEGRINO. La proposta del relatore si riferisce alle norme che abbiamo approvato e non a quelle esistenti nel codice della navigazione?

GALANTE GARRONE. Si riferisce in particolare alla prima norma dell'articolo 1091 da noi modificato, quella cioè relativa al grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica utilità.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Sono d'accordo con il relatore, purchè sia chiaro che l'articolo 1093, pur rimanendo quello attualmente vigente, si riferisce all'articolo 1091 modificato.

L I C I N I . Io mi astengo sull'emendamento per un motivo. Qui si parla di grave turbamento in un servizio pubblico, eccetera; il fatto che poi il soggetto sia presente a bordo della nave al momento della partenza o al momento dell'involo dell'aeromobili non elimina la fattispecie che si è verificata. Noi qui andiamo a costituire una causa di non punibilità di un fatto che è già avvenuto, è già consumato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Mariani, tendente ad abrogare l'articolo 1093 del codice della navigazione.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore De Carolis che tende a sopprimere l'articolo 4 del testo unificato al nostro esame.

(*È approvato*).

Art. 5.

L'articolo 1094 del codice della navigazione è sostiituito dal seguente:

« Art. 1094. (*Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio*). 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 fini 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, a per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile a persona in pericolo, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni».

L'articolo 1094 del codice della navigazione è il seguente:

« Art. 1094. (*Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio*). Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante e dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi.

Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero un pericolo per la vita o 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 sei mesi a tre anni.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromabile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da uno a quattro anni ».

G A L A N T E G A R R O N E . Anche qui, in relazione a quanto già attuato nell'articolo 2 votato in precedenza, c'è da sostituire « o » con « e » nel penultimo comma, prima dell'espressione « dei relativi carichi ».

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero rilevare che bisognerebbe lasciare anche l'ipotesi dell'inosservanza di un ordine concernente un servizio tecnico della nave. Lo spirito del proponente lo salverei qualificando il servi-

zio tecnico, cioè spiegando di che si tratta. Il primo comma dell'articolo in esame dovrebbe essere modificato in questo senso:

« Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico relativo alla sicurezza della navigazione, della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero riguardante la manovra, è punito con la reclusione fino a tre mesi ».

P E T R E L L A . Ma se l'inosservanza di un ordine relativo alla manovra della nave non pone in pericolo nessuno di quei beni a cui ha fatto riferimento l'onorevole Sottosegretario, a che considerarla differentemente dall'inesecuzione di un altro ordine innocuo per i beni della sicurezza e dell'incolumità? Cioè, una volta finalizzata l'azione alla sicurezza della nave e dell'aeromobile e all'incolumità delle persone, è inutile stare a prevedere esplicitamente il caso della manovra. qualsiasi ordine inosservato, compreso quello relativo al modo di guida della nave o dell'aeromobile, che determini un concretto stato di pericolo per i beni citati, diventa punibile. È inutile disancorare dalla situazione di pericolo il solo fatto della manovra; mentre è utile invece, così come suggerito dal Sottosegretario, ancorare tutti quanti i casi di disobbedienza o no, ad una situazione di pericolo che venga eventualmente a verificarsi. Perciò quell'aggiunta « o alla manovra », dopo aver descritto tutte le situazioni di pericolo, mi pare superflua.

Se ella, onorevole Sottosegretario, considera il testo da lei proposto, vede che ha disancorato la manovra dalla situazione di pericolo, mentre ha riconnesso la violazione di tutti gli altri ordini a situazioni di concreto pericolo. Secondo me, la situazione di pericolo connessa con la manovra è già compresa nella prima parte; è inutile dare valenza alla manovra in sè e per sè considerata, se dal fatto non deriva alcun pericolo per nessuno. La disobbedienza dell'ordine, quando è innocua, non viene in considerazione. Per me è preferibile un testo che consideri insieme tutte le disobbedienze che possono dar luogo a pericolo, comprese quelle relative alla manovra.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Noi vorremmo mantenere la considerazione del servizio tecnico, qualificandolo però nel senso della manovra e del pericolo.

P E T R E L L A . La considerazione della manovra al di fuori del pericolo è inutile. Se la disobbedienza riguarda un ordine concernente una manovra che non è pericolosa, perchè la volete punire? Mi pare, invece, che il servizio tecnico abbia un significato più comprensivo, che riguarda anche la manovra, e quindi va accettato.

P R E S I D E N T E . Il rappresentante del Governo dà sempre alla manovra il carattere di una situazione di pericolo.

P E T R E L L A . Ma non è così! In mare aperto, con cielo sgombro o un'altra situazione del genere, la disobbedienza ad un ordine relativo alla manovra non può essere assolutamente pericolosa.

P R E S I D E N T E . Il senatore Petrella propone dunque di sopprimere le parole « la manovra ».

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Va bene, accetto di modificare l'emendamento nel modo suggerito dal senatore Petrella.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma dell'articolo 1094 presentato dal sottosegretario Venturi, di cui do nuovamente lettura:

« Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico relativo alla sicurezza della navigazione, della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi ».

(*È approvato*).

M A R T I N A Z Z O L I . Rifacendomi ad un precedente emendamento da me presentato propongo di sopprimere, al penultimo comma, la parola « concreto ».

P E T R E L L A . Io direi di sostituirla con la parola « grave » per analogia con quanto deciso in precedenza.

M A R T I N A Z Z O L I . D'accordo.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Sono favorevole.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Anche io sono favorevole.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Sono favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Martinazzoli tendente a sostituire alla parola « concreto », l'altra « grave ».

(*È approvato*).

Metto ai voti la modifica formale proposta dal senatore Galante Garrone tendente a sostituire, al penultimo comma, laddove si legge « dell'aeromobile o dei relativi carichi », la congiunzione « e » alla congiunzione « o ».

(*È approvata*).

Metto ora ai voti l'articolo 5 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Art. 6.

L'articolo 1104 del codice della navigazione è abrogato.

Do lettura del testo dell'articolo 1104:

« Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni.

La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle sue funzioni.

La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone.

Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo ».

I senatori Mariani e Filetti hanno presentato il seguente emendamento per sostituire il testo dell'articolo 1104 del codice della navigazione con il seguente: « Il componente dell'equipaggio ed il passeggero che offendano l'onore ed il prestigio di un comandante o di un graduato della nave o dell'aeromobile in presenza di lui o a causa e nell'esercizio delle di lui funzioni, presenti altre persone, è punito con la reclusione sino ad un anno ».

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Non sono favorevole all'emendamento in quanto il reato di oltraggio è già contemplato e regolato dal codice penale.

M A R I A N I . La ragione del mio emendamento è che si vuol prevedere una pena inferiore a quella prevista dal codice penale perchè l'offesa, ad esclusione di quella arrecata dal passeggero, avverrebbe in occasione di questioni che riguardano la condotta della nave o dell'aeromobile per cui si configurerebbe un concorso di reato con relativa maggiorazione della pena qualora si considerasse applicabile la norma del codice penale. Comunque, se il Governo insiste nel

dire che è applicabile la norma comune, non ho difficoltà a ritirare l'emendamento.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Insisto.

M A R I A N I . Ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6.

(*È approvato*).

Se non si fanno osservazioni il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 13,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO