SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2ª COMMISSIONE

(Giustizia)

67° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 1974

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente VIVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della discussione congiunta e rinvio:

« 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*):

PRESIDENTE . . . *Pag.* 937, 939, 940 e *passim*
BOLDRINI 946, 951, 952
COPPOLA . . . . . 941, 942, 946 e *passim*
DE CAROLIS, *relatore alla Commissione* . 939, 940 947 e *passim*
FILETTI . . . . . 940, 943, 945 e *passim*
GALANTE GARRONE 946
LICINI . . . . . 942, 944, 949 e *passim*
MARIANI . . . . . 941, 942, 945 e *passim*
PELLEGRINO . . . . . 938, 939, 943 e *passim*
PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* . . 941, 942, 944 e *passim*
PETRELLA . . . . . 938, 939, 941 e *passim*
SABADINI 950
VALITUTTI 940
VENTURI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 953

La seduta ha inizio alle ore 17,10.

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

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della 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 il seguito della discussione 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.

I colleghi ricorderanno che nella seduta di questa mattina abbiamo approvato gli articoli del disegno di legge nel testo unificato predisposto dal relatore fino all'articolo 6.

Do ora lettura dell'articolo 7:

Art. 7.

L'articolo 1105 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1105. - (*Ammutinamento*). — I componenti della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore alla metà:

« I componenti della nave o dell'aeromabile che in numero inferiore alla metà:

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

2) 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 ».

L'articolo 1105 del codice della navigazione, così recita:

« Art. 1105. - (*Ammutinamento*). — Se il fatto non costituisce un più grave reato, sono puniti con la reclusione da sei mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo:

1) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante;

2) si abbandonano collettivamente a manifestazione tumultuosa.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pene per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso ».

P E L L E G R I N O . Io vorrei apportare qualche modifica al testo dell'articolo 7. L'intitolazione dell'articolo 1105 che si vuole modificare è « (*Ammutinamento*) ». Ora, è evidente che l'ammutinamento riguarda la disobbedienza di cittadini di un certo stato, che è lo stato militare, non di civili. Quindi intitolerei l'articolo « (*Disobbedienza*) ». Questo sarebbe un primo emendamento. Poi, al punto 2), dopo le parole: « manifestazioni tumultuose », bisognerebbe aggiungere « a bordo ». È chiaro, infatti, che ogni altra manifestazione tumultuosa che non si realizzi a bordo della nave non può venire presa in considerazione in questa sede.

Ancora, nell'ultimo comma bisognerebbe sopprimere le parole: « fino ad un terzo ».

P E T R E L L A . A parte il cambiamento del titolo, che non ha nessuna rilevanza perchè, si dica disobbedienza o ammutinamento, non si cambia la sostanza della norma, vorrei piuttosto fare presente che finora i vari atti di disobbedienza che abbiamo considerato sono stati sempre collegati non tanto all'ordine di per sè emanato quanto al pericolo che possono cagionare. Noi abbiamo cioè configurato tutti i reati concernenti questo capo come reati di pericolo. Coerenza legislativa vorrebbe che anche in quest'ultimo caso, cioè nel caso di disobbedienza collettiva, si facesse riferimento ad un atto, tumulto o altra cosa del genere, che ponga in pericolo le persone a borde del natante o dell'aeromobile o lo stesso natante o aeromobile, eccetera.

Un'altra piccola osservazione. Mi parrebbe che la disposizione « sono puniti con la pena fino a cinque anni » non potrebbe essere inclusa nel punto 2) dell'articolo, dovrebbe semmai essere premessa.

Ancora: non vedo perchè non si sia conservata la esimente, peraltro conforme al nostro diritto in generale, che è preveduta dall'ultimo comma dell'articolo 1105 del codice della navigazione attualmente vigente e che si riferisce a « Coloro che alla prima intima-

zione eseguono l'ordine o desistono, eccetera ». Noi dobbiamo prevedere un'esimente specifica nel caso di disobbedienze che possono essere qualificate come pericolose per la navigazione marittima od aerea. Si tratterebbe del caso, ad esempio, dell'ammutinamento che sta per scoppiare, quindi dell'intervento dell'ufficiale che dica: smettetela! E qualcheduno la smette e dà man forte per sedare il tumulto oppure per evitare che l'ammutinamento o la disobbedienza (la si chiami come si vuole) giunga ad ulteriori conseguenze. Bisognerebbe far ponti d'oro, insomma, a chi riuscisse ad ottenere questo risultato!

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Io vorrei far osservare che la esimente dell'ultimo comma dell'attuale articolo 1105 del codice della navigazione si riferisce ad un cosiddetto reato di ammutinamento, che riguarda due ipotesi: coloro che disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante; coloro che si abbandonano collettivamente a manifestazioni tumultuose. C'è da osservare che con la modifica proposta nel disegno di legge in esame noi praticamente depenalizziamo queste ipotesi, perchè già nella prima ipotesi si parla di disobbedienza, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, e nella seconda si parla di abbandonarsi collettivamente a manifestazioni tumultuose con minaccia o palesemente armati. Sono, in pratica, ipotesi obiettivamente più gravi, per le quali ritengo che la scriminante non possa sussistere. Aveva una sua ragion d'essere nell'attuale formulazione dell'articolo 1105, perchè le ipotesi aggravanti erano previste nell'articolo 1106 e per tali ipotesi, con pena ancora più grave, naturalmente non era prevista affatto la scriminante.

Sarei, pertanto, dell'opinione di proporre un testo che accolga le modifiche suggerite dal senatore Pellegrino e che suonerebbe così: « Sono puniti con la pena della reclusione da tre mesi a tre anni i componenti della nave o dall'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà: 1) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione; 2) si abbandonano a bordo collettivamente a manifestazioni tumultuose con minaccia o palesemente armati. La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Pellegrino è d'accordo?

P E L L E G R I N O . Sì, perchè sostanzialmente accoglie le nostre proposte.

P E T R E L L A . Voi potete considerare il problema politico dell'ammutinamento a bordo sotto molti punti di vista, ma io faccio presente che la minaccia, l'essere armati già di per sè indicano reati considerati dal codice penale, che qui vengono puniti con pena di molto maggiore, cioè fino a cinque anni di reclusione...

P E L L E G R I N O . La pena è da tre mesi a tre anni secondo il nuovo testo proposto.

P E T R E L L A . Che ci sia un aggravamento rispetto al codice penale è palese. Dove mai la minaccia è stata punita con la pena da tre mesi a tre anni di reclusione? È punita addirittura con l'alternativa tra la pena pecuniaria e la pena detentiva.

Io prospettavo due ipotesi, che sono a mio parere rilevanti. Primo, il fatto che la disobbedienza di per sè non costituisce un reato specifico se non è collegata ad una situazione di effettivo pericolo...

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Difatti, questo è previsto, perchè è detto: « disobbediscono ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione ». Non è, quindi, disobbedienza pura e semplice...

P E T R E L L A . « Che concerne... », mentre l'altra volta abbiamo detto « quando... ». Comunque, non m'interessa. La que-

stione è che ci sia concordanza di valutazione.

Secondo: per il caso di ammutinamento, prevederei la esimente di chi si distacchi, perchè il distacco può evitare che si arrivi ad ulteriori conseguenze dell'ammutinamento. Anche nella norma attualmente vigente, che è evidentemente più severa, l'esimente ha questa ragione, fare in modo cioè che gli ammutinati recedano dal gruppo sedizioso.

Questa era la ragione dell'esimente, perciò inviterei la Commissione ad un'altra considerazione; anche se diversamente formulata, si potrebbe creare addirittura l'esimente. adattandola alla formulazione dell'articolo.

P R E S I D E N T E . Il relatore ha considerato se sia opportuna la eliminazione della prima parte dell'articolo 1105 vigente « se il fatto non costituisce più grave reato »?

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Per la verità non ne ho tenuto conto, perchè operavo sul testo del proponente.

F I L E T T I . Ritengo che non si possa esaminare il nuovo testo dell'articolo 1105 se non si tiene presente anche il testo dell'articolo 1106 e dell'articolo 1251, perchè dobbiamo distinguere tra le sanzioni penali e quelle disciplinari. A me sembra che l'articolo 7 del testo unificato che si propone, tenga presenti soltanto alcune ipotesi di cui al successivo articolo 1106 che dall'attuale Codice di navigazione sono ritenute come aggravanti; particolarmente non si tien conto neppure di una delle due ipotesi di cui all'articolo 1106, cioè quella relativa al fatto previsto dall'articolo 1105 quando sia commesso in condizioni in cui non è possibile ricorrere alla forza pubblica e quando il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione. Va poi tenuto presente anche l'articolo 1252 del Codice della navigazione perchè si propone l'abrogazione dei numeri uno e due del primo comma di detto articolo, arrivando alla conseguenza — nel caso di ammutinamenti non previsti dall'attuale articolo 7, cioè nelle ipotesi delle due aggravanti di cui all'articolo 1106 — di eliminare qualsiasi sanzione, anche di carattere disciplinare.

Ritengo, pertanto, che questi tre articoli vadano meglio coordinati e, a tal fine, si dovrà procedere ad una loro nuova ristrutturazione, per avere una disciplina completa.

P R E S I D E N T E . Prego il relatore di dare nuovamente lettura dell'articolo 1105 che si propone.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* « Se il fatto non costituisce un più grave reato sono puniti con la pena della reclusione da sei mesi a tre anni i componenti della nave o dell'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà:

disobbediscano, colletivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione;

si abbandonino collettivamente a manifestazioni tumultuose con minaccia o palesemente armati.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

Il testo dell'articolo 1106, invece, diverrebbe il seguente:

« Nell'ipotesi prevista dal numero 1 dell'articolo 1105, la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni, se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ».

V A L I T U T T I . Qual è la *ratio* del limite « non inferiore alla metà del personale di bordo »? C'è una ragione pratica per elevare da un terzo alla metà questo numero?

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* La maggior pericolosità; comunque è la traduzione del « collettivamente »: poichè il reato è quello dell'ammutinamento, vi deve essere una partecipazione elevata dell'equipaggio.

Per quanto riguarda la pena, quella minima, nel caso dell'aggravante era prevista da

uno a cinque anni; se diminuiamo la pena minima, dobbiamo prevedere una pena da sei mesi a cinque anni; allora, per graduare le pene, anche per seguire la raccomandazione del rappresentante del Ministero della marina mercantile, bisognerebbe o mantenere la pena minima di un anno per l'ipotesi di cui all'articolo 1105, o diminuire a tre mesi la pena prevista dall'articolo 1105 e a sei mesi quella prevista dall'articolo 1106.

Questo per quanto riguarda i minimi, mentre i massimi restano invariati: tre e cinque anni, rispettivamente per i due articoli.

P E T R E L L A . Non intendo insistere, però quando si prevede la fattispecie « si abbandonano collettivamente a manifestazioni tumultuose con minaccia », il che non significa ancora vero e proprio fatto di ammutinamento, evidentemente dare una pena uguale a coloro che disubbidiscono mettendo in pericolo addirittura la navigazione o la sicurezza di bordo, significa creare delle norme squilibrate in cui fatti di una diversa gravità oggettiva finiscono col ricadere sotto la stessa sanzione. Ecco perchè il problema dell'articolo 7 finisce con l'assumere tutt'altra configurazione.

La manifestazione tumultuosa non è ancora la rissa, che è autonomamente punita dal codice penale; la manifestazione tumultuosa con minacce non vuol dire niente: può succedere benissimo, ad esempio, che nei locali della mensa alcuni marinai comincino ad insultarsi fra loro senza che per questo si configuri la manifestazione tumultuosa di cui stiamo parlando.

In altre parole, la pena che si propone per punire certi tumulti è più rigida di quella prevista dal regolamento di disciplina della marina inglese del 1600.

Pertanto, se vogliamo veramente fare qualcosa di ragionevole, ci conviene distinguere secondo le varie situazioni sociali e umane, non generalizzare.

C O P P O L A . Senatore Petrella, non soccorre, in questo caso, l'osservazione fatta stamani dal collega Licini di ricorrere all'articolo 133 del codice penale?

P E T R E L L A . Sì, ma un minimo di tre mesi, per persone che possono commettere un fatto usuale per quanto riguarda la disciplina di un collegio, di un carcere, di un'accademia militare, di una caserma e anche la disciplina a bordo di una nave o di un aeromobile è ingiusto; punire tutte queste persone con una varietà di pene e con un minimo che, d'altra parte, non ha nessuna ragione di esistere, a me pare un assurdo, specie se vogliamo perseguire il criterio dell'equità.

Preferirei, allora, che fosse lasciata l'esimente per quelle ragioni di politica criminale di cui parlavo poc'anzi. Ma nella stessa commisurazione delle pene, a mio giudizio, si è andati avanti un pò grossolanamente; d'accordo che esiste la tradizione, ma noi siamo qui anche per rivederla e su questo punto richiamo l'attenzione dei colleghi con particolare premura.

M A R I A N I . L'osservazione del senatore Petrella, se ho ben capito, si riferisce ad una proporzione delle pene. Effettivamente bisogna riconoscere che lasciare fino a cinque anni una pena che parte da tre mesi, nel caso che non ci siano le armi, è eccessivo; pertanto bisognerebbe suddividere la manifestazione in manifestazione tumultuosa e armata e in minaccia. Indubbiamente c'è una notevole differenza tra una minaccia fatta da gente armata e quella fatta in termini generici; pertanto o noi lasciamo questa pena, indubbiamente grave, quando risultano palesemente armati, o altrimenti bisogna differenziare, perchè se domani avviene un tumulto che cessa senza recar danno a nessuno e lo puniamo nella stessa maniera del tumulto di persone armate, si potrebbe provocare una reazione inusitata anche nei confronti del comandante e degli ufficiali. E quindi effettivamente è un problema che io apprezzo.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* A me pare che molto opportunamente sia stato posto l'accento sulla congruità delle pene in relazione alle fattispecie criminose che man mano si possono verificare; e quando si dice « congruità » non si parla solo di adeguamento

per eccesso ma anche di adeguamento senza eccessive possibilità di diminuzione, in casi in cui le pene siano ravvisate temporaneamente necessarie per impedire tentativi i quali posso avere conseguenze assai gravi.

A questo punto rimane il caso, che mi sembra resterebbe impunito — ma qui forse soccorrerà il regolamento —, della disobbedienza pura e semplice, che prima era previsto come reato e punito, mentre ora è ignorato. Bisogna farsi carico di provvedere, altrimenti andiamo all'anarchia.

L I C I N I . Sarà previsto tra i casi di recesso da contratto, trattandosi di inadempienza contrattuale.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Quindi, se vogliamo prevedere sanzioni di carattere amministrativo, tanto più che nel numero successivo si abolisce la cella di rigore, facciamolo; ma stiamo attenti a non mandare impunito chiunque, anche perchè abbiamo a che fare con unità isolate, dipendenti dal comandante, che poi ha la responsabilità della nave.

Manteniamo pertanto almeno la riserva della sanzione in sede amministrativa, non penale.

M A R I A N I . L'articolo 1252 del codice della navigazione prevede le sanzioni penali. La norma potrebbe essere quindi inserita in quel contesto.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Ma in tale articolo abbiamo addiritura abolito l'arresto e la cella di rigore.

Quindi, con quella riserva, ripeto, ritengo che la rilevanza penalistica possa emergere nel momento in cui la disobbedienza è riferita ad un ordine che comporti la sicurezza della navigazione; e ciò mi sembra più che giusto.

Naturalmente a ciò paragonerei, sempre in quella fascia discrezionale che compete al magistrato, i disordini a bordo, con manifestazioni tumultuose; infatti, avendo previsto una fascia discrezionale da tre mesi a tre anni, mi pare che la situazione sia congruamente coperta nel caso di disobbedienza che comporti conseguenze per la sicurezza della nave e nel caso di disobbedienza collettiva tumultuosa con minacce. Quando i componenti siano palesemente armati, ovviamente, è cosa molto più grave, e il fatto può benissimo corrispondere alla fattispecie aggravata, specie se esso è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variare la direzione della nave, tanto più che in questo caso la previsione di pena è diversa, andando da sei mesi a cinque anni.

Ecco, quindi, la congruità della pena. Sempre, però, mantenendo in vita la premessa: « Salvo che il fatto costituisca più grave reato », perchè dobbiamo fare attenzione a non fare confusione.

Quindi l'articolo 1105 andrebbe così formulato: « Salvo che il fatto non costituisca più grave reato, sono puniti con la pena della reclusione da tre mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà, disobbediscano, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero si abbandonino a bordo collettivamente a manifestazione tumultuosa con minaccia o pericolo di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi »

L'articolo 1106 dovrebbe poi avere la seguente formulazione: « Nella ipotesi prevista dall'articolo 1105, la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione oppure da persone palesemente armate ».

C O P P O L A . Non ho avuto modo di seguire adeguatamente la discussione di stamane, ma mi accorgo che esiste un nesso con la navigazione area, per cui non dovrebbe esserci alcuna distinzione; mentre noi ci riferiamo, se non erro, solo alla navigazione marittima.

A questo punto della discussione non è più il caso di fare questioni e di notare che magari sarebbe stato opportuno l'agganciamento con i disegni di legge sulla pirateria aerea, dove la materia è diversa ma pure esiste un legame. Comunque, parlando di sanzioni, secondo l'osservazione del presidente — accettata e ribadita dal rappresentante del Governo — con l'inciso « salvo che il caso costituisca più grave reato » ci poniamo al riparo da ogni evenienza. Infatti nella navigazione aerea l'equipaggio è ridotto nelle unità, per cui anche l'atto di disobbedienza di una sola unità può mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione stessa.

Bisogna quindi tener conto, in questi parametri, delle peculiarità della navigazione aerea.

P E L L E G R I N O . Comunque, in tutta la normativa è costantemente richiamata la navigazione aerea.

P R E S I D E N T E . Alla nostra Commissione sono stati assegnati due disegni di legge concernenti la repressione della cattura illecita degli aeromobili, che hanno indubbiamente dei punti di contatto con i disegni di legge in esame. Però mi sembra che si differenzino fondamentalmente per il dolo specifico che si rintraccia nei reati previsti da questi disegni di legge, talchè si deve sempre tendere all'impossessamento dell'aereo ovvero ad esercitarne il controllo.

P E T R E L L A . In effetti non è stato colto il particolare che rende il secondo caso estremamente diverso dal primo. In questo metà dell'equipaggio rifiuta di eseguire gli ordini del comandante volti alla sicurezza della navigazione, e per me la norma sarebbe meglio costruita se l'ancorassimo ad una situazione di pericolo reale, non presunto; perchè l'ordine può astrattamente riguardare la sicurezza della navigazione ma essere errato — e casi del genere se ne sono verificati, a bordo di navi — per cui giustamente si può determinare una protesta da parte dell'equipaggio, e anche degli ufficiali. Ma, a parte queste considerazioni, vorrei ricordare anche il caso della disobbedienza, che deve comportare concretamente pericolo per il natante, per l'aeromobile, per le persone oppure per il carico; inoltre, al numero 2), non siamo, tecnicamente, nel reato di ammutinamento bensì in un caso che è ancora antecedente alla rissa a bordo: è un qualcosa che si sviluppa attraverso un vociare, un minacciarsi anche, ma che non assume assolutamente neanche il carattere della disobbedienza, avendo solo il carattere di comportamento di un equipaggio a bordo.

Ora, unificare le due ipotesi, di per sè differenti, con un meccanismo in astratto considerato, non è giusto dal punto di vista giuridico.

In secondo luogo, quando arriviamo a comprendere nelle aggravanti il fatto del dirottamento, praticamente, o dell'aeromobile o della nave, siamo in pieno argomento delle norme sulla pirateria aerea, il cui esame ci accingiamo ad affrontare e per le quali abbiamo nominato una Sottocommissione. Meglio faremmo, pertanto — considerato anche il fatto che siamo in sede redigente — ad accantonare questo specifico caso per disciplinarlo nell'apposito provvedimento, dato che si tratta sempre di un illecito impossessamento della nave o dell'aeromobile al fine di condurli su altra rotta o verso altre destinazioni.

Ecco perchè l'esigenza di un riesame della materia si impone al di là delle modifiche sinora proposte e richiede una riformulazione delle due norme per ridurle ad una ragionevole logica giuridica.

F I L E T T I . Mi permetto di sottolineare l'opportunità di distinguere attentamente tra la disobbedienza ad un ordine del comandante — che forma oggetto del nuovo articolo 7 — e la commissione di un fatto al fine di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi. Sono due casi completamente diversi: ora gli emendamenti proposti dal Governo omettono la previsione relativa al fatto commesso al fine di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, mentre mi sembra che il caso vada tenuto presente perchè non è affatto assorbito dal

primo comma dell'articolo 7, che fa riferimento alla disobbedienza ad un ordine del comandante.

Propongo pertanto che il nuovo articolo 8 proposto dal Governo venga aggiunta anche la previsione che il fatto possa essere commesso al fine di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi, perchè nella semplice disobbedienza all'ordine del comandante la finalità è diversa.

P E T R E L L A . Propongo di sospendere brevemente la seduta per studiare una nuova formulazione dell'articolo 7 e dell'articolo 8.

L I C I N I . Sono tutte ipotesi già previste. Non è necessario innovare tanto radicalmente.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, la seduta e brevemente sospesa per aderire alla richiesta del senatore Petrella.

(*La seduta è sospesa alle ore 17,55 e viene ripresa alle ore 18,06*).

P R E S I D E N T E . Prego il rappresentante del Governo di dare lettura del testo concordato.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Come abbiamo detto, vogliamo limitare la fattispecie del reato ai casi di particolare gravità, graduandoli con la previsione di pene diverse. Questo non vuole assolutamente dire che i casi non previsti da queste ipotesi non siano punibili, ma sono punibili a livello disciplinare e non più a livello penale. Noi riportiamo a livello di reato perseguibile con la pena da tre mesi a tre anni (quindi mi pare che sia particolarmente grave ed anche il minimo di tre mesi e piuttosto alto) non solo la disobbedienza agli ordini che compromettano la sicurezza di una nave, ma anche le manifestazioni collettive tumultuose che abbiano però come fine la minaccia o rappresentino un pericolo per la sicurezza della nave. Poi prevederemo pene più gravi per il caso di armati, eccetera.

Quindi, in questo caso puniamo tutto il complesso di questi illeciti, ma naturalmente non possiamo prevedere una pena detentiva da tre mesi a tre anni anche per delle manifestazioni che possono avere tutt'altra origine e che nulla hanno a che vedere con la sicurezza della nave.

L'articolo concordato risulterebbe così formulato:

« Art. 1105. - (*Ammutinamento*). — Salvo che il fatto costituisca più grave reato, sono puniti con la pena della reclusione da tre mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà, disobbediscano, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerna un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero si abbandonino durante la navigazione collettivamente a manifestazione tumultuosa con minaccia o pericolo di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

Per quanto riguarda l'articolo 1106, in effetti c'e l'attinenza con il dirottamento, però dobbiamo prevedere una ipotesi di reato diverso a seconda che il dirottamento venga operato dai componenti della nave a scopi non dichiaratamente criminosi, come possono essere invece quelli compiuti da estranei, o da quelli che entrano all'interno dell'aeromobile per compiere azioni di sabotaggio, di terrorismo e via dicendo, il che non esclude però che anche loro soggiacciano a quelle altre pene se commettono quei determinati reati. Dobbiamo però prevedere l'ipotesi autonoma di questi illeciti compiuti dai componenti, perchè qui ci si riferisce solo ai componenti dell'equipaggio, e non agli estranei, che per motivi di estrema gravità dirottano o tentano di deviare la destinazione della nave. Non c'è dubbio che questo reato è pur sempre grave (ecco perchè aumentiamo la pena), ma è meno grave di quello della gente estranea che entra nell'aeromo-

bile e con la minaccia armata costringe il pilota a deviare dalla rotta, di colui cioè che compie l'atto terroristico per motivi che nulla hanno a che vedere con la navigazione.

L'articolo 1106, quindi, lo vedrei così formulato:

« Art. 1106. - (*Aggravanti*). — Nella ipotesi prevista dall'articolo 1105 e sempre che il fatto non costituisca più grave reato, la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ovvero da componenti l'equipaggio palesemente armati.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

Credo di aver previsto tutte le ipotesi e di non aver creato nessun intralcio alla legge sulla pirateria che prevederà una ipotesi autonoma di reato.

F I L E T T I . La mia proposta riguarda la sostituzione delle parole: « a bordo », alle altre: « durante la navigazione ».

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* È più restrittiva.

F I L E T T I . Sì, è più restrittiva, però rimane impunito il reato commesso a bordo quando sono fermi!

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Mi pare giusto tornare alla dizione: « a bordo ». Accetto la proposta del senatore Filetti.

M A R I A N I . Mi sembra eccessivo esigere, per la causa di punibilità, sugli aerei che si tratti di più della metà dell'equipaggio. Bisognerebbe fare una distinzione, perchè qui è questione di disobbedienza. Per esempio, il radiotecnico che disobbedisce . . .

P E T R E L L A . Rientra nel numero 5. Abbiamo già previsto il caso di disobbedienza individuale, ovviamente finalizzato, quanto porta pericolo. Questi sono fatti diversi.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Purtroppo abbiamo dovuto estendere questa legge, che era stata prevista solo per le navi, anche agli aeromobili. Questo è il motivo di tutti gli inconvenienti che stanno sorgendo! È giusta l'osservazione del senatore Mariani: se un radiotelegrafista si ribella e non comunica i dati che gli pervengono, compromette la sicurezza dell'aeromobile!

P E T R E L L A . Questo caso è previsto al numero 5. È previsto anche il solo fatto individuale quando reca pericolo per la navigazione.

M A R I A N I . È esatto.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Allora va bene così?

P E T R E L L A . Il testo può essere soddisfacente per tutti, però c'e il fatto della esimente che il vecchio codice della navigazione prevedeva all'ultimo comma dell'articolo 1105, cioè per chi desiste al primo ordine del comandante, poichè facciamo salvi i reati maggiori e poichè facciamo salvi i reati già integrati dalla condotta di costui, a mio avviso, per motivi di politica criminale, proprio per salvaguardare la sicurezza della navigazione, dovrebbe e potrebbe rimanere, anche così come è tecnicamente formulata nell'articolo 1105.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Se rimane l'esimente, non rimane nessun reato da perseguire! Abbiamo detto che, se non avviene tutto questo, il fatto è degradato a sanzione disciplinare. Quindi che reato rimane?

P E T R E L L A . L'esimente è costruita proprio per quando già questa azione collettiva si è sviluppata e alla prima intimazione gli ammutinati desistono dall'azione. È chiaro che questa loro condotta, al di fuori di quello previsto, non indica nessun reato.

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

GALANTE GARRONE. Vorrei fare una aggiunta a quanto ha osservato ora il senatore Petrella: il vigente codice della navigazione non riporta questa esimente per l'articolo 1106. Come abbiamo congegnato l'articolo 1106, io ipotizzo la possibilità di una desistenza volontaria. Perchè, per esempio, in una riunione di palesemente armati se questi alla prima intimazione del comandante recedono dal loro attgegiamento, non si deve applicare anche a costoro la esimente?

MARIANI. Per la pericolosità.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* C'è il caso dei palesemente armati, che per me è il più grave di tutti! Hanno palesemente mostrato queste armi al fine di ottenere quel determinato scopo, e su questo non si scherza.

GALANTE GARRONE. Tanto migliore è la resipiscenza!

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* No, perchè le armi le ha per quel determinato fine e con le armi non si scherza. Sono d'accordo sull'inserire la esimente che proponeva il senatore Petrella nell'articolo 1105, ma sarei molto perplesso sulla opportunità di inserirla anche all'articolo 1106.

PRESIDENTE. Comunque per il momento limitiamoci ad esaminare l'articolo 1105.

COPPOLA. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che qui c'è la disobbedienza ad un ordine del comandante, mentre nell'articolo 5 del testo che stiamo discutendo si parla di un ordine di un superiore.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Ho già fatto io questa osservazione e mi è stato detto che gli ordini che possono compromettere la sicurezza della nave possono partire solo dal comandante.

COPPOLA. Ci sono ordini che vengono da superiori che non sono il comandante: gli ordini per la manovra non arrivano direttamente dal comandante.

Anche per ragioni di simmetria, se abbiamo previsto all'articolo 5 che la disubbidienza può riguardare il componente, quindi la unità singola dell'equipaggio che non esegue un ordine di un superiore riguardante la manovra della nave, mi pare che anche qui si possa parlare di un ordine di un superiore, anzichè del comandante.

PETRELLA. Il codice della navigazione parla del comandante.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Il codice parla sempre di comandante, ma poi anche se la manovra la esegue il vice comandante è chiaro che in quel momento il vice comandante è il comandante, perchè svolge la funzione del comandante! Possiamo dare una interpretazione di questo genere: quando uno svolge la funzione del comandante, anche se non è il titolare, deve considerarsi il comandante.

COPPOLA. Alla mia mente è sempre presente la questione della navigazione aerea dove vi sono dei servizi particolari: il radiotelegrafista, pur essendo dipendente, gerarchicamente, ha un suo settore ed ha un aiuto radiotelegrafista.

PRESIDENTE. Per riassumere, il senatore Coppola presenta al punto 1) un emendamento tendente a sostituire alle parole: « del comandante », le altre: « del superiore ».

BOLDRINI. Siamo nell'ipotesi di reato di ammutinamento il quale non può che realizzarsi nei confronti di chi ha il governo della nave, non nei confronti di altri, proprio a tutela dell'unità e della disciplina della nave stessa.

COPPOLA. Ritiro il mio emendamento.

DE CAROLIS, *relatore alla Commissione.* Ho delle perplessità in ordine all'inserimento della esimente; capisco l'efficacia e il valore della proposta del senatore Petrella, però nell'ipotesi in cui questa manifestazione tumultuosa avviene con minaccia o con armi, così come è stato aggiunto nel testo, e abbiamo quindi un vero e proprio reato di ammutinamento con pericolo per la sicurezza della navigazione, non vedo come si possa prevedere la esimente. Nell'articolo 1105 era prevista solo l'ipotesi delittuosa della disobbedienza all'ordine del comandante e della manifestazione tumultuosa pura e semplice, senza minaccia e senza pericolo per la navigazione.

PETRELLA. Il mio emendamento è motivato da un equivoco: si parla di pericolo concreto mentre siamo in presenza di pericolo astratto, e quindi il recesso può evitare che si cada nella situazione di pericolo concreto.

MARIANI. Mi pare che l'osservazione del relatore sia risolutiva perche prima si prevedevano una semplice disobbedienza o manifestazioni tumultuose senza pericolo per la navigazione, ora si prevedono le stesse cose che comportano però pericolo per la navigazione, senza precisare se il pericolo si sia verificato o sta per verificarsi. Rispetto al precedente articolo 1105 abbiamo limitato la punibilità al fatto che l'ordine al quale si disobbedisce attenga alla sicurezza della navigazione.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Ma la esimente non manda impuniti, fa rispondere degli atti già compiuti.

MARIANI. Sì, ma quali atti possono essere puniti se la esimente non rende punibile l'aver determinato il pericolo anche grave della navigazione, qualora il danno non si sia verificato? Noi prima parliamo di reato di pericolo e poi lo dichiariamo non punibile; prima la esimente era prevista perchè il reato era semplice ammutinamento.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Le osservazioni del senatore Mariani, se confrontate alla luce delle modifiche che abbiamo apportate al codice della navigazione, hanno un fondamento soprattutto in ordine alla preoccupazione di lasciare impunito un reato di pericolo relativo alla sicurezza delle navi. Desidero, però, far osservare al senatore Mariani, rispettosamente, che quelle ipotesi di reato che non diventano tali per questo codice particolare, possono rimanerlo per il codice penale comune e per eventuali altre leggi, in corso di applicazione, sulla sicurezza delle navi e delle aeromobili. Ma a parte ciò mi rifarei ad una considerazione di natura concreta: l'ammutinamento una volta era punito con la pena di morte, abbiamo avuto casi clamorosi e storici di ammutinamento, oggi però stiamo attenti a non confondere con un ammutinamento, che compromette la sicurezza della nave, una certa manifestazione, riprovevole e dannosa finchè si vuole, ma non tale da avere intenzioni e fini troppo gravi. Può benissimo avvenire che nel corso delle manifestazioni tumultuose o degli accordi per fare le manifestazioni, il comandante riesca a convincere gli uomini a desistere, richiamandoli alle loro responsabilità, ricordando loro le punizioni a cui vanno incontro, la possibilità dell'esimente, eccetera. Se in questo modo sarà evitato il peggio, si sarà salvata la nave, ottenendo certamente qualcosa di positivo, altrimenti la legge avrà il suo corso. Voglio dire che è bene vedere la cosa sotto questo particolare profilo pratico; teniamo presente che queste norme saranno applicate anche a navi di 20, 30 o 40 persone nelle quali è molto facile raggiungere il numero di 7, 8 o 9 che fa scattare la legge. Ripeto, non voglio contestare la validità sotto il profilo giuridico delle osservazioni del senatore Mariani, ma dal punto di vista pratico mi pare che introducendo questa norma si consentano soluzioni più tranquille e accomodanti per coloro che trascorrono la vita sulle navi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, pongo in votazione

l'emendamento presentato dal senatore Petrella, tendente ad aggiungere, alla fine del nuovo testo proposto dal Sottosegretario, il seguente comma:

« Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso ».

(*È approvato*).

Metto ora ai voti l'articolo 7 nel testo sostitutivo proposto dal sottosegretario Pennacchini, che, con l'emendamento testè approvato, risulta così formulato:

Art. 7.

L'articolo 1105 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1105. - (*Ammutinamento*). — Salvo che il fatto costituisca più grave reato, sono puniti con la pena della resclusione da tre mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà, disobbediscano, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerna un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero si abbandonino a bordo collettivamente a manifestazione tumultuosa con minaccia o pericolo di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso ».

(*È approvato*).

Art. 8.

L'articolo 1106 è abrogato.

Il testo dell'articolo 1106 del codice della navigazione così recita:

La pena è da uno a cinque anni:

1) se il fatto previsto dall'articolo precedente è commesso in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica;

2) se, nel caso previsto dal n. 1 dell'articolo precedente, l'ordine concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi;

3) se, nel caso previsto dal n. 2 dell'articolo precedente, alcuna delle persone è palesemente armata ovvero il fatto è commesso con minaccia.

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

Il sottosegretario Pennacchini propone di sostituire l'articolo 8 con il seguente:

Art. 8.

L'articolo 1106 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1106. - (*Aggravanti*). — Nella ipotesi prevista dall'articolo 1105 e sempre che il fatto non costituisca più grave reato, la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ovvero da componenti l'equipaggio palesemente armati.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo sostitutivo proposto dal rappresentante del Governo.

(*È approvato*).

Art. 9.

Il n. 1) e il n. 2) del primo comma dell'articolo 1252 del codice della navigazione sono abrogati.

L'articolo 1252 attuale è il seguente:

« Art. 1252. - (*Pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o in-*

terna). — Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

1) la consegna a bordo da uno a cinque giorni;

2) l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni;

3) la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire;

4) la inibizione dell'esercio della professione marittima per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

5) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione interna sono quelle indicate nei numeri 3, 4 e 5.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonchè dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti nell'articolo 1248, nn. 5 e 6.

La pena indicata nel n. 3 è applicata dal comandante del porto. La pene indicate nei nn. 4 e 5 sono applicate dal Ministro per le comunicazioni ».

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Qui noi aboliremmo i punti 1) e 2) dell'articolo 1252 del codice della navigazione; e lo faremmo in omaggio ad una sentenza della Corte costituzionale nella quale si dice che quando si tratti di restrizione della libertà personale deve intervenire un giudice, non il comandante della nave o il comandante del porto. Mentre io avrei i miei dubbi che, ad esempio, la consegna debba passare come una restrizione di libertà personale. Ma perchè faccio questa osservazione? Perchè, secondo la modifica proposta, le pene disciplinari partono, da quella prevista al punto 3); con il che si costringe colui che deve irrorare la pena disciplinare o a mandare impunite delle mancanze anche di una certa entità o ad aggravarle per poter giustificare la pena prevista dal punto 3). Mi pare che non ci sia una misura intermedia che possa servire anche da valvola di sicurezza in questi casi.

Ora, ritenete voi del tutto incompatibile con la questione delle misure coercitive della libertà personale il mantenimento della consegna? Si deve considerare, in proposito, che il consegnato non è che venga rinchiuso dentro quattro mura: è libero di girare a bordo della nave, può telefonare, può scrivere, eccetera. Francamente non so se sia il caso di abolire anche la consegna. Non vorrei contrastare una sentenza emessa da un così alto consesso come la Corte costituzionale, ma francamente mi preoccupo, come amministratore, che domani, per la minima cosa che faccia un componente dell'equipaggio, gli si sospenda il salario da uno a trenta giorni o una quota di utili da venti a trecento lire; o lo si inibisca dall'esercizio della professione. Tra l'altro, passare da una ritenuta di 300 lire all'inibizione della professione mi pare un po' eccessivo.

F I L E T T I . Per quanto riguarda il mantenimento della misura della consegna a bordo, io sono d'accordo che essa possa essere mantenuta perchè non e una pena restrittiva della libertà personale. Peraltro, siccome ci sono molti casi che noi abbiamo omesso nelle previsioni dell'articolo 1105 e dell'articolo 1106, non possiamo solo limitarci ad iniziare le pene disciplinari da quella prevista al punto 3) dell'articolo 1252. Sono dunque d'accordo sul mantenimento della pena della consegna a bordo, anzi sarei del parere di aumentarla da uno a dieci giorni, tenuto conto che alcuni dei casi già previsti come reato relativamente all'articolo 1105 non sono previsti più come un illecito penale.

Pertanto proporrei un emendamento tendente a ripristinare il punto 1) dell'articolo 1252, che si vorrebbe abrogare insieme al punto 2), ma modificandolo nel senso di stabilire « la consegna a bordo da uno a dieci giorni », anzichè a cinque giorni.

L I C I N I . Dire che la consegna a bordo non è una limitazione della libertà perso-

nale è dire cosa che non è assolutamente esatta. Oggettivamente questa è una limitazione. Diciamo che il « consegnato » può girare a bordo della nave quanto vuole. Non vorrei fare un esempio che potrebbe non essere simpatico, ma sarebbe come dire che il carcerato può girare nel carcere finchè vuole. La consegna è una restrizione della persona, non può essere considerata una misura amministrativa. Non possiamo inquadrare la consegna come una misura di carattere contrattuale; ad un inadempimento deve conseguire una misura disciplinare che rimanga nell'ambito del rapporto contrattuale di lavoro. Qui parliamo di schemi disciplinari, non di pene che vengono erogate dall'autorità giudiziaria, qualunque essa sia. Io penso che se il rappresentante del Governo vi si sofferma un attimo, non potrà negare che la consegna è una oggettiva limitazione della libertà personale del soggetto. Ora io mi domanda perchè si tratti differentemente il personale, se non per una ragione tecnica, marittimo da quello degli aeromobili. Se per quest'ultimo c'è la censura, perchè non deve esserci anche per quello marittimo? Mettiamo la censura, se non vogliamo restare alla consegna a bordo e all'arresto di rigore, mentre non dimentichiamo che la terza sanzione, la ritenuta del salario, ha una sua vastità, quando va da uno a trenta giorni, che consente una commisurazione di entità — e quindi di gravità — secondo il fatto compiuto; quello che è illogico, dal momento che stiamo rivedendo queste norme, è il mantenere la trattenuta delle cento lire: eliminiamo questa dicitura che non ha senso. Quindi la mia proposta è di eliminare i primi due numeri, sostituendo il primo con la censura, mantenere il numero 3, con l'eliminazione della privazione della quota di utili da 20 a 300 lire o la sua razionalizzazione, magari tenendo presente la quota degli utili in percentuale, in modo da fare una cosa sostanziale e non che suoni irrisoria come questa cifra da 20 a 300 lire.

M A R I A N I . Non intendo parlare sulla consegna, però faccio presente — come ha osservato il Sottosegretario — che qui si tratta di un contratto, cioè l'equipaggio è salito sulla nave volontariamente ed è evidente che la consegna avviene durante la navigazione, cioè se si è in porti stranieri, perchè se si arriva alla fine del viaggio la consegna non esiste più. Comunque mi sembra che questa norma abbia una sua ragion d'essere: evidentemente si vuole impedire ai marinai che hanno rivelato un carattere litigioso, di scendere a terra in certi porti dove potrebbero essere motivo di disordine; d'altronde queste cose le vediamo spesso anche da noi; quando arriva una nave straniera nei nostri porti, soltanto una parte dell'equipaggio scende a terra, quando per intero non resta consegnato per motivi particolari. A me sembra, quindi, opportuno considerare la *ratio* della consegna a bordo prima di abolirla. Io non ho visto gli atti preparatori del vecchio codice della navigazione, ma penso che la consegna a bordo avesse proprio il significato di non far scendere a terra l'equipaggio nel periodo di sosta della nave nel porto straniero. Per quanto riguarda la norma di cui all'articolo 2 sono d'accordo nell'abolizione perchè l'arresto non può che essere il giudice a comminarlo, tanto più poi che si parla di arresto di rigore.

S A B A D I N I . Questa norma potrebbe essere proprio causa di ammutinamento.

P R E S I D E N T E . Infatti il senatore Mariani è d'accordo nell'abolirla!

M A R I A N I . Per quanto riguarda il numero 3, ritengo eccessiva la ritenuta del salario da uno a trenta giorni. Questa norma è ormai vecchia, è stata fatta quando si presupponeva che le navi stessero fuori dei mesi interi: oggi una grossa nave in trenta giorni può andare e tornare due volte da New York. Di conseguenza l'uomo ingaggiato per un solo viaggio potrebbe vedersi tolto l'intero salario; per quanto riguarda invece gli utili, non dobbiamo dimenticare che moltissimi marittimi vengono pagati con la quota di utili che la barca — si pensi a quelle da pesca — riesce a raggranellare. In questo caso penso che quel « da 20 a 300 lire »

si riferisca alla quota percentuale del salario. Pertanto invece del quinto suggerito dal senatore Boldrini, io sarei del parere di stabilire « dal 20 al 30 per cento » del salario, oppure « fino al 30 per cento » se non si vuole considerare il minimo. In definitiva sono favorevole a un terzo degli utili.

B O L D R I N I . Propongo di sostituire la consegna a bordo con la censura e di sopprimere l'arresto di rigore di cui al numero 2; inoltre, per quanto riguarda il numero 3 e per evitare di modificare anche l'ultimo comma, propongo la seguente dizione: « La ritenuta del salario o di una quota di utili fino ad un quinto ».

P E L L E G R I N O . Sono d'accordo con l'emendamento proposto dal senatore Boldrini.

L I C I N I . Mentre gli utili si riferiscono al viaggio, la ritenuta del salario fino ad un quinto a che cosa si riferisce? Al salario spettante per il periodo di viaggio?

B O L D R I N I . Al salario mensile.

P R E S I D E N T E . Se non è mensile, sarà settimanale.

Allora, l'intitolazione dell'articolo dovrebbe essere la seguente: « Sanzioni disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o interna ».

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Dobbiamo stare attenti perchè stiamo modificando l'articolo 1252 in modo tale che ci obbliga poi a modificare anche l'articolo 1253, perchè anche lì abbiamo la ritenuta dello stipendio da uno a trenta giorni. Quindi, non possiamo modificare nella misura di un quinto o di un terzo senza poi modificare in modo analogo l'articolo successivo. D'altra parte è stato opportunamente fatto osservare che è un po' strana questa previsione di due articoli: l'uno per la gente di mare e l'altro per la gente dell'aria. È più logico fare un articolo unico per la gente di mare e per la gente dell'aria, anche perchè la gente dell'aria ha come tribunale (chiamiamolo così impropriamente) il Direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, che non so neppure se sia tuttora in vita. Di fronte alla considerazione, però, che per le stesse pene per la gente di mare è competente il Ministero, non vedo perchè per la gente dell'aria deve essere competente il Direttorio. Togliamo, quindi il Direttorio e facciamo sempre competente il Ministro per queste pene di riduzione dello stipendio.

B O L D R I N I . Per la gente di mare è competente il comandante del porto.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Non possiamo fare il Ministro competente per tutto?

L I C I N I . Anche per la trattenuta di un giorno dallo stipendio? Non le sembra che diamo al Ministro troppi incarichi?

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Perchè, per la gente dell'aria, il Direttorio è competente per tutte le pene!

C O P P O L A . Mandiamole separate.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Ho timore di una eccezione di incostituzionalità.

Chi sostituisce il capitano di porto per quanto riguarda gli aerei?

M A R I A N I . C'è un comandante di navigazione in ogni società.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Il capitano di porto è un organo dello Stato, mentre il comandante della navigazione è un organo privato!

M A R I A N I . Allora il comandante dell'aeroporto!

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Non pos-

siamo farlo fare al comandante dell'aeromobile e al comandante della nave la ritenuta dello stipendio? In questo modo la censura e la ritenuta dello stipendio può farle il comandante dell'aeromobile e il resto il Ministro. In questo modo va tutto a posto.

MARIANI. D'accordo.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Per quanto riguarda la « consegna », ringrazio il senatore Mariani di aver sollevato la questione (del resto io stesso l'avevo sollevata) e il senatore Filetti dell'appoggio dato alla mia tesi, però temo che se già è stata sollevata la eccezione di incostituzionalità e se — come dice il senatore Licini — questa rappresenta anche una restrizione della libertà, rischiamo di fare una norma che poi va contro i rigori della legge costituzionale e rischia di essere abrogata successivamente. D'altra parte, la « censura » mi sembra che abbia anzitutto il vantaggio di uniformare, rispetto alla gente dell'aria, le stesse pene, e in secondo luogo una efficacia dissuasiva altrettanto forte, anzi ancora più forte che non la consegna. Non dimentichiamo che la censura è iscritta nel libretto e quindi può benissimo sostituire la consegna. Se siamo tutti d'accordo, direi di fare un emendamento in questo senso: l'articolo 1253 è abrogato e l'articolo 1252 è sostituito da lseguente: « Sanzioni disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima, interna o aerea.

Le sanzioni disciplinari per i componenti dell'equipaggio sono:

1) la censura, da iscriversi sul libretto personale;

2) la ritenuta di una quota del salario, dello stipendio o degli utili, in misura non superiore a un quinto ». Facciamo un quinto oppure un terzo?

BOLDRINI. Teniamo presente che si tratta di una sanzione per una prestazione già eseguita.

PENNACCHINI, *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Facciamo un quinto.

FILETTI. Per quanti giorni?

PENNACCHINI, *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Un quinto di tutto: salario, media mensile o, se è utile, dell'intero poriodo.

MARIANI. E il tetto massimo?

COPPOLA. Fino a un quinto!

PENNACCHINI, *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* « ... 3) la inibizione dall'esercizio della professione marittima o aeronautica per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

4) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare ovvero dagli albi o dai registri del personale di volo.

La sanzione indicata nel numero 1) è applicata dal comandante della nave o dell'aeromobile.

Le sanzioni indicate nei numeri 3 e 4 sono applicate dal Ministro della marina mercantile o dal Ministro dei trasporti, secondo le rispettive competenze ».

LICINI. Il comandante della nave può intervenire quale arbitro in una sanzione di carattere disciplinare, laddove si sia verificata una inadempienza da parte del prestatore d'opera. Nella precedente disciplina egli non era abilitato ad operare la ritenuta dello stipendio, per la semplice ragione che rappresenta l'armatore; per cui la norma potrebbe, sotto questo profilo, dar adito a qualche dubbio dal punto di vista costituzionale, essendo la stessa parte che si fa giudice.

PRESIDENTE. Manteniamolo, ma limitatamente alla disciplina navale.

LICINI. Ripeto che il comandante non può operare la ritenuta dello stipendio, essendo parte.

PETRELLA. Faccio notare, a proposito del seguente comma « Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione interna sono quelle indicate ai numeri 2, 3 e 4 », che per la navigazione in-

terna non erano previsti nè la consegna a bordo nè l'arresto di rigore. Se limitiamo alla navigazione interna i numeri 2, 3 e 4 finiamo per escludere proprio la pena più lieve che è la censura.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Possiamo, allora, togliere quel comma.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione.* Io faccio invece notare che il penultimo comma dell'articolo 1252 era il seguente: « Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonchè dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti nell'articolo 1249, nn. 5 e 6 ». L'articolo 1249 stabilisce che i poteri disciplinari sono esercitati dal comandante della nave sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri ancorchè non siano cittadini italiani; dai comandanti di porto marittimo sugli appartenenti al personale maritimo e sulle persone indicate dall'articolo 68; dai comandanti di porto della navigazione interna sugli appartenenti al personale della navigazione interna; dalla autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale sulle imprese, sui datori di lavoro nei porti e sui lavoratori portuali; dall'autorità consolare all'estero sui componenti dell'equipaggio (quindi si prevede una ipotesi in cui la nave si trova all'estero); dai comandanti delle navi da guerra nazionali sui componenti dell'equipaggio quando la nave su cui sono imbarcati è in corso di navigazione o in un Paese estero nel quale non risiede una autorità consolare.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Quindi interferiamo nel diritto penale militare. Stiamo invadendo il settore tecnico nel quale non possiamo addentrarci senza il conforto di competenti; allora direi, nell'intesa di unificare i due articoli e di procedere alla eliminazione della consegna e dell'arresto, di pregare il Ministero della marina mercantile affinchè formuli una dizione che possa essere in armonia con l'articolo 1249 e con il diritto penale militare che viene ad interferire ampiamente nella materia.

F I L E T T I . Vorrei fare un'osservazione, se è possibile, per quanto concerne la ritenuta del salario e dello stipendio. Io manterrei la dizione del Governo, cioè da uno a trenta giorni senza fare riferimento ad un quinto; a seconda della entità o della rilevanza dell'infrazione si trattiene un giorno o tre o trenta di stipendio o di salario, il quinto può riferirsi alla quota di utili.

P R E S I D E N T E . Vi è una proposta dell'onorevole Sottosegretario che supererebbe, se accolta, tutte le questioni, in quanto si darebbe incarico al Ministero della marina mercantile di formulare una normativa.

P E L L E G R I N O . Chiedo scusa, ma mi permetto di insistere che ci si attenga solo alla modifica dell'articolo 1252 che riguarda le sanzioni disciplinari dell'equipaggio della navigazione marittima o interna rimanendo salvo e impregiudicato l'articolo 1253 che riguarda l'equipaggio della navigazione aerea, anche perchè gli organi tecnici della marina mercantile si erano pronunciati favorevolmente alla nostra proposta.

P E N N A C C H I N I , *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Il Ministero di grazia e giustizia ritiene però semplicemente assurdo che con una norma si vada a ridurre la possibilità di ritenute fino ad un quinto e con un'altra, invece, si mantenga la possibilità di riduzione dell'intera totalità. È necessaria, quindi, una correlazione legislativa.

P R E S I D E N T E . Le chiedo, sottosegretario Venturi, se il suo Ministero è in grado di fornire questi dati per la settimana prossima.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* È una questione che riguarda anche i trasporti e l'aviazione.

P R E S I D E N T E . Ci affidiamo ai vostri uffici legislativi.

PENNACCHINI, *sottosegretraio di Stato per la grazia e giustizia.* Ci sono delle norme in vigore secondo le quali la competenza spetta anche alle autorità consolari. Noi le dobbiamo mantenere...

PETRELLA. Ma queste competenze specifiche riguardano i casi di cui ai punti 1) e 2). Se questi punti si fanno scomparire, per ragioni di carattere costituzionale, in realtà tutto il ragionamento che si basa sull'articolo 1249 del codice della navigazione diventa superfluo .Perchè allora nè i comandanti militari, nè i comandanti di porto, e nessuna autorità al di fuori dell'autorità giurisdizionale potrebbe irrogare le pene. Il punto è questo: scomparendo i punti 1) e 2), per nostra libera determinazione, perchè così riteniamo che debba essere interpretata la Costituzione, non si pone più un problema di autorità competente ad irrogare. Quindi tutta la elencazione contenuta nell'attuale penultimo comma dell'articolo 1252 diventa effettivamente superflua, e noi ci dovremmo occupare soltanto della censura, della ritenuta del salario e delle altre sanzioni che sono prettamente disciplinari, di ordine civile o amministrativo. E allora potremmo risolvere la questione anche questa sera stessa.

PRESIDENTE. Il sottosegretario Pennacchini insiste nella sua richiesta?

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Insisto e vorrei dare una giustificazione.

Anzitutto non è che si voglia soltanto eliminare i punti 1) e 2), ma si vuole sostituire il punto 1) con la censura. E anche per la censura dovrebbe rimanere in vigore il discorso relativo all'articolo 1249, in cui si parla di autorità consolari e di altro.

Ho poi un'altra fortissima preoccupazione per quanto riguarda il riferimento ai comandanti delle navi da guerra. Dobbiamo mantenerlo o no? Perchè allora non si tratta più di modificare soltanto l'articolo 1252, ma anche il 1249.

Terza questione. Il senatore Boldrini ha sollevato il problema di talune sanzioni che non possono essere comminate se non da comandanti del porto. Siccome abbiamo parificato queste sanzioni per quanto riguarda il mare e per quanto riguarda l'aria, vorrei sapere dal Ministero della marina mercantile qual è il corrispondente del comandante del porto per le sanzioni relative al personale di volo. Tutte queste cose non le possiamo risolvere questa sera. Abbiamo bisogno di un'indicazione tecnica da parte del Ministero.

PELLEGRINO. Io sarei d'accordo con il collega Petrella.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto in votazione la richiesta di rinvio fatta dal sottosegretario Pennacchini per consentire ai competenti uffici tecnici del Ministero della marina mercantile di approntare una dizione più soddisfacente dell'articolo 9.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato alla seduta di mercoledì 20 febbraio.

Poichè nessuno domanda di parlare, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 20.

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