

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 24 MAGGIO 1962

(99^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare » (802-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, relatore Pag. 1862, 1868, 1871, 1875

DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . 1867, 1871, 1874

GARLAIO 1868

SACCHETTI 1867

« Autorizzazione alla spesa di lire 450 milioni a titolo di ulteriore contributo statale per la basilica di San Marco in Venezia e di lire 450 milioni per il duomo ed il chiostro di Monreale » (1997) (D'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE 1861

La seduta è aperta alle ore 11,40.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, De Unter-

richter, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Ottolenghi è sostituito dal senatore Bruno.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per la marina mercantile Dominedò.

A M I G O N I , Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: « Autorizzazione alla spesa di lire 450 milioni a titolo di ulteriore contributo statale per la basilica di San Marco in Venezia e di lire 450 milioni per il duomo ed il chiostro di Monreale » (1997) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi, Ferrari

Aggradi, Toros, Gioia, Schiavon, Lombardi Giovanni, Cibotto, Colombo Vittorino, Armani, Canestrari, Bolla, Bologna, Biasutti, Sciolis, Martina Michele e Monte: « Autorizzazione alla spesa di lire 450 milioni a titolo di ulteriore contributo statale per la basilica di San Marco in Venezia e di lire 450 milioni per il duomo ed il chiostro di Monreale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Faccio presente agli onorevoli senatori che a proposito di questo disegno di legge non è ancora pervenuto il parere della Commissione finanze e tesoro e pertanto, se non si fanno osservazioni, la discussione del provvedimento stesso è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare » (802-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E , *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, del quale sono io stesso relatore.

Il presente provvedimento ha avuto un iter legislativo piuttosto lungo poichè, approvato da questa Commissione il 18 febbraio 1960, è stato approvato dalla Camera solo il 13 aprile 1962 con qualche modifica di carattere non sostanziale.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo, pertanto, all'esame degli articoli.

Do lettura degli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 non modificati dalla Camera dei deputati:

CAPO I.

NORME GENERALI

Art. 1.

Applicazione della legge.

Le norme della presente legge si applicano alle navi mercantili nazionali adibite alla navigazione marittima ed alle navi mercantili straniere che toccano porti italiani.

Per comprovare l'adempimento delle norme relative alla sicurezza della navigazione il comandante della nave straniera può esibire la documentazione rilasciata dal Governo di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, in conformità degli accordi medesimi.

La documentazione di cui al comma precedente è considerata sufficiente, salvo che l'autorità marittima, nell'esercizio dei suoi poteri di controllo, accerti che le condizioni di sicurezza della nave non corrispondono alle condizioni inserite nei documenti e che la nave non possa intraprendere la navigazione senza pericolo per i passeggeri e per l'equipaggio. In tali casi, l'autorità marittima adotta le misure convenienti per immediata comunicazione scritta al console dello Stato al quale appartiene la nave.

Art. 2.

Organi competenti.

All'applicazione delle norme contemplate nei primi 4 capi della presente legge provvedono gli organi centrali e periferici del Ministero della marina mercantile e all'estero, limitatamente alle norme contemplate nei primi due capi, le autorità consolari.

Art. 3.

Definizioni.

Ai fini dell'applicazione della presente legge si intende:

a) *per viaggio internazionale* il viaggio che si effettua tra porti di Stati diversi. A tale effetto le colonie, i territori d'oltrema-

re e le zone soggette ad amministrazione fiduciaria di organismi internazionali sono da considerarsi come Stati autonomi;

b) *per nave da passeggeri* qualsiasi nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

c) *per nave da carico* qualsiasi nave che non sia da passeggeri;

d) *per nave cisterna* qualsiasi nave da carico adibita al trasporto di liquidi alla rinfusa;

e) *per passeggero* qualsiasi persona imbarcata sulla nave, che non faccia parte dell'equipaggio. Non sono computate nel numero dei passeggeri le persone di età inferiore ad un anno, le persone imbarcate per disposizione dell'autorità marittima o consolare nonchè le persone imbarcate per particolari esigenze della nave;

f) *per ente tecnico* l'istituto di classificazione al quale sono devolute dal Ministro per la marina mercantile le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

Art. 4.

Documenti relativi alla sicurezza della navigazione.

I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:

a) *certificato di sicurezza*: per le navi da passeggeri in viaggi internazionali;

b) *certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

c) *certificato di sicurezza radiotelegrafica*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali;

d) *certificato di sicurezza radiotelefonica*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 1.600 e uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

e) *certificato di esenzione*: per le navi indicate nelle lettere precedenti, per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge;

f) *certificato di idoneità*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonchè per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi nazionali.

Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti radioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura dell'autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) *certificato di bordo libero*: rilasciato a norma del Capo II della presente legge.

Art. 5.

Certificato di navigabilità.

Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, che non siano munite di certificato di classe, devono avere un certificato di navigabilità, rilasciato a norma dei regolamenti di applicazione della presente legge.

Il certificato di navigabilità è valido per quattro anni e può alla sua scadenza, essere prorogato al massimo per un anno. Esso è rilasciato dall'autorità marittima in base agli accertamenti esperiti dall'ente tecnico.

Nel caso previsto dall'articolo 148 del Codice della navigazione il certificato di navigabilità è rilasciato dall'autorità consolare, in base agli accertamenti effettuati dalla medesima, o dagli organi o enti tecnici determinati, per i singoli Stati, dal Ministero della marina mercantile.

Do lettura dell'articolo 6 del testo già approvato dal Senato:

Art. 6.

Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità.

I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge.

Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorchè deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alla lettera *a*), *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera *b*) e del certificato di idoneità di cui alla lettera *f*) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni.

Do ora lettura del terzo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorchè deve accertare l'idoneità alla

navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni, secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel primo porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. La validità del verbale non potrà comunque superare i tre mesi.

Ritengo che le precisazioni introdotte dalla Camera in questo comma siano giustificate e rendano più valido il sistema previsto nell'articolo.

Pertanto, se nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale comma.

(E approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 quale risulta nel testo modificato.

(E approvato).

Do lettura degli articoli 7, 8 e 9 non modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 7.

Requisiti per il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

I requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità sono determinati dai regolamenti di esecuzione della presente legge.

Art. 8.

Proroga dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

La validità dei certificati di sicurezza o di idoneità può essere prorogata dall'autorità marittima per un periodo non superiore ad un mese.

Se la validità di uno dei certificati di sicurezza o d'idoneità scade quando la nave si trovi in un porto estero, l'autorità consolare può prorogarla per un periodo non superiore a cinque mesi al fine di permettere alla nave di completare il viaggio per l'Italia.

La nave alla quale sia stata concessa la proroga, di cui al precedente comma, non può ripartire dal porto nazionale ove ha completato il viaggio senza aver ottenuto il rinnovo del certificato.

Se la nave all'atto della scadenza di un certificato di sicurezza o d'idoneità si trova impegnata in traffici tra porti di Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare può prorogare la validità dei certificati scaduti per tutto il periodo durante il quale la nave resterà impegnata nei traffici predetti. Nel caso che tale periodo superi cinque mesi dalla scadenza dei certificati l'autorità consolare provvede a norma del secondo capoverso dell'articolo 6.

I certificati scaduti devono essere comunque rinnovati non appena la nave approdi in un porto nazionale o in un porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. A tal fine l'autorità consolare deve interessare l'autorità locale competente al rinnovo dei certificati scaduti.

Art. 9.

Decadenza dei certificati di sicurezza o d'idoneità.

Quando per gravi avarie subite dalla nave, o per notevoli mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore o alle dotazioni della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati i certificati di sicurezza o d'idoneità, questi perdono la loro validità e devono essere ritirati dall'autorità marittima o consolare.

Il comandante ha l'obbligo di denunciare all'autorità marittima e, all'estero, all'autorità consolare, le avarie e mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore e alle dotazioni della nave.

Do lettura dell'articolo 10 nel testo già approvato dal Senato:

Art. 10.

Trasferimento della nave per lavori.

La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Uguale autorizzazione può essere rilasciata per il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dall'autorità consolare.

Do ora lettura del primo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Previa visita dell'ente tecnico, tenuto conto anche della durata del viaggio, la capitaneria di porto può altresì autorizzare il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura degli articoli 11, 12, 13 e 14 non modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 11.

Dichiarazione di « Tipo approvato ».

Nel caso in cui, per determinati apparecchi, dispositivi o materiali, sia richiesta una dichiarazione di « tipo approvato » il Ministero della marina mercantile provvede al rilascio della medesima previ opportuni accertamenti tecnici.

Per la dichiarazione di « tipo approvato » degli apparecchi dispositivi o materiali che si riferiscono alla difesa contro gli incendi deve essere richiesto anche il parere della direzione generale dei servizi antincendi del Ministero dell'interno.

Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di « tipo approvato », all'atto della loro sistemazione a bordo, sono sottoposti a verifica da parte dell'ente tecnico. Gli oggetti ed i materiali di « tipo approvato » devono essere contrassegnati, sotto la responsabilità del fabbricante o del fornitore, con la marca di fabbrica e con l'indicazione « tipo approvato ».

Ove gli apparecchi, dispositivi o materiali portanti l'indicazione « tipo approvato » non corrispondano alle caratteristiche del prototipo il responsabile, salvo il disposto dell'articolo 34, è tenuto, in ogni caso, a sostituire gli apparecchi, i dispositivi o i materiali non corrispondenti al « tipo approvato ».

I precedenti commi non si applicano agli apparecchi radioelettrici di bordo, per i quali provvede il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a norma di leggi e regolamenti speciali.

Il Ministero della marina mercantile può autorizzare l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di nave acquistata all'estero dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Il Ministero della marina mercantile può altresì autorizzare, in via eccezionale, l'im-

piego a bordo di apparecchi, dispositivi e materiali dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali, allorchè sia stato necessario sostituire, in porti esteri, apparecchi, dispositivi o materiali andati distrutti o danneggiati per cause di forza maggiore sopravvenute nel corso della navigazione.

L'autorizzazione di cui ai due precedenti commi, qualora si riferisca ad apparecchiature radioelettriche, è data dal Ministero della marina mercantile d'intesa con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Faccio presente che in tale articolo, al quarto comma, per ragioni di coordinamento, invece di citare l'« articolo 35 », come nel testo da noi approvato, si cita l'« articolo 34 ».

Art. 12.

Equivalenze.

Quando è prescritto un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilita una particolare sistemazione, può essere accettato, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra sistemazione di carattere equivalente.

Il riconoscimento di equivalenza è dato dal Ministero della marina mercantile, previ opportuni accertamenti tecnici, salva, in ogni caso, la competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per gli impianti, dispositivi e apparecchi radioelettrici.

Art. 13.

Esenzioni.

Il Ministero della marina mercantile può esentare in tutto o in parte dall'applicazione delle norme concernenti la sicurezza della navigazione in viaggi internazionali le navi che in via eccezionale siano adibite ad un viaggio internazionale.

Il Ministero della marina mercantile, nel concedere le esenzioni di cui al precedente comma, determina, caso per caso, sentito l'ente tecnico e gli organi tecnici competenti, le misure da adottare per garantire la sicurezza della nave e della vita umana.

CAPO II.

BORDO LIBERO

Art. 14.

Obbligatorietà.

L'assegnazione della linea di massimo carico, in relazione alle stagioni ed alle zone nelle quali la nave è destinata a navigare, è obbligatoria:

a) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate a viaggi internazionali, fatta eccezione per i pescherecci, per le navi da diporto ed in genere per le navi che non trasportano merci o passeggeri;

b) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate al trasporto di passeggeri in viaggi tra porti nazionali;

c) per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate destinate a viaggi tra porti nazionali.

Do lettura dell'articolo 15 approvato dal Senato, che la Camera ha invece soppresso:

Art. 15.

Esenzioni.

Il Ministero della marina mercantile può esonerare dall'obbligo di osservare le prescrizioni del presente capo le navi di qualunque tonneggio, destinate a viaggi tra porti nazionali e porti stranieri vicini, per il periodo durante il quale rimangono impegnate in tali traffici, a condizione che i viaggi siano effettuati in zone riparate ed in condizio-

ni tali che, in seguito ad accordo con il governo del Paese al quale i porti stranieri appartengono, l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole.

L'esenzione di cui al comma precedente può essere accordata anche alle navi adibite a viaggi nazionali.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il provvedimento al nostro esame prescrive un complesso di norme per la sicurezza della navigazione; tuttavia l'articolo 15, approvato dal Senato e soppresso dalla Camera, contemplava alcune esenzioni dall'obbligo dell'osservare le prescrizioni sul bordo libero.

Debbo dire che personalmente ritenevo e ritengo tale articolo assolutamente ragionevole e fondato, oltre che rispondente a tutta l'evoluzione internazionale delle norme su questa materia, dal primo regolamento di Londra in poi, norme che debbono tradursi in diritto interno dal momento che dobbiamo assorbire nel nostro ordinamento i principi ratificati, come appartenenti all'ordinamento internazionale, nella Convenzione di Londra.

Nel merito delle esenzioni, previste dal suddetto articolo 15 per il periodo di tempo in cui le navi rimangono impegnate in traffici da effettuarsi in zone riparate e in condizioni tali che l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole, devo dire che la bontà delle norme della Convenzione di Londra appare evidente.

La finalità della sicurezza della navigazione sta in cima ai nostri pensieri ma, nel caso in esame — a mio avviso — l'abolizione da parte della Camera dell'articolo 15 non ha senso. Non insisto affinché tale articolo venga reinserito nel provvedimento per ragioni di tempo — per non prolungare ancora, cioè, l'*iter* del provvedimento — ma tengo a precisare il mio dissenso sulla sua abolizione; il problema sarà riesaminato dal Ministero alla prossima occasione propizia.

SACCHETTI. Da parte nostra siamo favorevoli — per ragioni pratiche — alla

modifica soppressiva introdotta dalla Camera.

G A R L A T O . Accediamo alla soppressione solo per ragioni di tempo, come ha ben detto l'onorevole Dominedò, ma dichiariamo che il nostro gruppo sarebbe favorevole al mantenimento dell'articolo 15.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo 15 approvata dalla Camera.

(È approvata).

Di conseguenza, d'ora in avanti, tutti i numeri degli articoli saranno diminuiti di un'unità.

Do pertanto lettura degli articoli 15, 16, 17, 18, 19 e 20 non modificati dalla Camera:

Art. 15.

Casi di forza maggiore.

La nave, che al momento di intraprendere il viaggio, non sia tenuta all'osservanza delle presenti norme, non dovrà sottostarvi se durante il viaggio sia costretta a dirottare per cattivo tempo o per altre cause di forza maggiore in zone o in porti al di fuori dei limiti consentiti.

Art. 16.

Accertamenti e certificati.

Le norme per la determinazione delle marche di bordo libero e delle scale di immersione, per gli accertamenti relativi e per il rilascio dei certificati di bordo libero, formano oggetto di regolamento speciale.

Il certificato di bordo libero non può avere una durata superiore a cinque anni.

Il certificato perde la sua validità anche prima del termine in esso determinato quando vengono apportate allo scafo ed alle sovrastrutture della nave modifiche di notevole importanza oppure quando non siano state mantenute le condizioni di efficienza ricono-

sciute all'atto del rilascio del certificato, del le seguenti installazioni e dispositivi:

- a) protezione delle aperture;
- b) parapetti;
- c) aperture per scarico d'acqua nei parapetti continui;
- d) mezzi di accesso agli alloggi degli equipaggi.

Parimenti, la validità del certificato cessa qualora non siano state effettuate, nei termini prescritti, le visite periodiche, previste dai regolamenti speciali.

Ai sensi dell'articolo 179 del Codice della navigazione, non possono essere rilasciate le spedizioni alle navi che non siano in possesso del certificato di bordo libero, in regolare corso di validità, ovvero che siano cariche oltre la linea di massimo carico.

Art. 17.

Tracciamento e verifica delle marche di bordo libero.

Le marche di bordo libero devono essere tracciate sotto il controllo dell'ente tecnico e devono rimanere inalterate.

La posizione delle marche deve essere rettificata ogni qualvolta risulti una modificazione degli elementi che interessano la determinazione del bordo libero.

Durante le visite periodiche deve essere verificata la posizione delle marche.

Indipendentemente dai controlli periodici l'autorità marittima può disporre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, l'effettuazione di verifiche straordinarie.

Art. 18.

Navi straniere.

Per le navi straniere, alle quali il bordo libero è stato assegnato da un governo col quale vigono accordi al riguardo, l'autorità

marittima può disporre accertamenti tendenti a stabilire:

a) che la nave non sia caricata oltre i limiti consentiti dalle marche di bordo libero;

b) che la posizione delle marche di bordo libero corrisponda ai dati contenuti nel certificato;

c) che la nave non abbia subito alcuna modificazione dei dati riportati nel certificato tale da pregiudicare le condizioni di sicurezza per le persone imbarcate.

Per le navi straniere che non hanno assegnazione di bordo libero o che hanno l'assegnazione da un governo con il quale non esistono particolari accordi al riguardo, l'autorizzazione a partire è subordinata al rilascio del certificato di bordo libero in base alle presenti norme.

Parimenti, l'autorizzazione a partire deve essere negata finchè non siano stati eliminati gli eventuali inconvenienti riscontrati in sede di accertamento delle condizioni di cui alle lettere b) e c) del primo comma del presente articolo.

Della mancata autorizzazione deve essere informato il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Art. 19.

Prescrizioni per le navi non soggette al bordo libero.

Per le navi non munite di certificato di bordo libero, indipendentemente dall'osservanza di quanto prescritto dagli articoli 297 del Codice della navigazione e 347 del Regolamento per l'esecuzione del predetto codice (navigazione marittima), il comandante deve curare che la caricazione non superi i limiti della normale portata della nave e sia eseguita in modo da non compromettere in nessun caso la stabilità della nave stessa.

CAPO III

COMITATO CENTRALE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Art. 20.

Istituzione del Comitato.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Su richiesta del Ministro per la marina mercantile il Comitato esprime il parere su ogni questione relativa alla sicurezza della vita umana in mare ed all'imbarco, trasporto in mare, sbarco e classificazione delle merci pericolose.

Do lettura dell'articolo 21 nel testo approvato dal Senato:

Art. 21.

Composizione del Comitato.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 99^a SEDUTA (24 maggio 1962)

5) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8) un rappresentante del Ministero della sanità;

9) un rappresentante del Ministero difesa-marina;

10) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15) il direttore generale del Registro italiano navale;

16) e 17) due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e l'altro dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18) un rappresentante della gente di mare;

19) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20) e 21) due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; e la seconda per esprimere pa-

rere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 9), 14), 15), 16), 17) e 18) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20) e 21); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), e 19) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20) e 21).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'Amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti nell'ordine del giorno.

Do ora lettura del primo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8) un rappresentante del Ministero della sanità;

9) un rappresentante del Ministero difesa-marina;

10) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15) il direttore generale del Registro italiano navale;

16) e 17) quattro rappresentanti dell'armamento di cui due dell'armamento di linea e due dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18) tre rappresentanti della gente di mare;

19) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20) un rappresentante dell'armamento peschereccio;

21) un rappresentante dei lavoratori della pesca.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole alla modifica introdotta al primo comma di tale articolo dall'altro ramo del Parlamento, perchè in tal modo verrà rispettato il principio della *par condicio* tra i rappresentanti della vita sindacale delle categorie interessate.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 21 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Do lettura del terzo comma dello stesso articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 9), 14), 15), 16), 17), 18), 20) e 21); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18) e 19).

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 21 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura degli articoli 22 e 23 non modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 22.

*Nomina dei membri,
e segreteria del Comitato.*

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, su designazione, per i membri di cui ai numeri da 7) a 14), delle rispettive amministrazioni e per quelli di cui ai numeri da 16) a 21), su designazione delle rispettive associazioni o organizzazioni sindacali a base nazionale.

I membri del Comitato durano in carica quattro anni e possono, alla scadenza, essere confermati.

I membri nominati nel corso del quadriennio per sopperire alle vacanze formatesi nelle varie categorie rimarranno in carica fino al compimento del quadriennio.

Le funzioni di segretario di ogni sezione sono affidate ad un funzionario o ad un uf-

ficiale di porto destinato presso la direzione generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile.

Avverto che nel primo comma di tale articolo la Camera, per ragioni di coordinamento, ha cambiato il numero « 19 » nel numero « 21 ».

Art. 23.

*Indennità spettanti ai membri
del Comitato*

Ai membri del Comitato spetta un gettone di presenza con le modalità e nei limiti previsti, per i componenti delle commissioni ed organi collegiali istituiti presso le Amministrazioni dello Stato, dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5.

Do lettura dell'articolo 24 nel testo approvato dal Senato:

Art. 24.

Spese di funzionamento del Comitato

All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 21 si provvederà per l'esercizio finanziario 1959-60 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Do lettura del primo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 20 si provvederà per

l'esercizio finanziario 1961-62 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 393 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

È chiaro che lo spostamento di un anno nell'esercizio finanziario e, conseguentemente, del numero del capitolo del bilancio, si è reso necessario per rendere operante, oggi, il provvedimento stesso, mentre per ragioni di coordinamento l'« articolo 21 » del testo da noi approvato è stato modificato nell'« articolo 20 ».

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 24 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 24 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura degli articoli 25, 26, 27, 28 non modificati dalla Camera dei deputati:

CAPO IV

COMMISSIONI DI VISITA

Art. 25.

*Istituzione e composizione
delle Commissioni*

Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al Capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una Commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La Commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della Commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale del porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della Commissione appartenenti all'Amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869, e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe previste dall'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

(È approvato).

Art. 26.

Ispezioni agli apparecchi radioelettrici

Quando per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della Commissione di visita fa parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

All'ispezione degli apparecchi radioelettrici, quando non coincide con la visita della nave, procede esclusivamente un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

Art. 27.

Accertamenti già eseguiti dagli Istituti di classificazione

Le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione di cui all'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, nonchè le navi munite di certificato

di navigabilità, sono dispensate, in occasione delle visite di cui agli articoli precedenti, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell'istituto di classificazione.

(È approvato).

Art. 28.

Attribuzioni della Commissione di visita

La Commissione di visita provvede agli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate.

Al rilascio dei certificati provvede l'autorità marittima sulla base dei verbali redatti dalla Commissione.

La Commissione di visita accerta, altresì, l'idoneità al trasporto dei passeggeri.

Gli accertamenti relativi alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate sono effettuati nei modi previsti dai regolamenti di cui all'articolo 35.

Nell'ultimo comma di tale articolo si è resa necessaria la modifica dell'« articolo 36 » nell'« articolo 35 » per le solite ragioni di coordinamento.

Do lettura dell'articolo 29 nel testo approvato dal Senato:

CAPO V

NORME PENALI

Art. 29.

Caricazione oltre la marca di bordo libero

L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire

80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.

Oltre all'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri.

L'armatore che omette di vigilare sulla osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI, Capo I, libro I, parte I del presente codice ».

Do ora lettura del primo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 5.000 per tonnellata in sovraccarico ».

In seguito a tale modifica introdotta dall'altro ramo del Parlamento, il comandante verrà punito con un'ammenda proporzionale alla gravità dell'errore da lui commesso. Mi pare che questo principio sia logico e rispondente anche a criteri internazionali.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 29 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Nel testo dell'articolo 29 pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento c'è, inoltre, la soppressione del secondo comma di tale articolo.

Metto ai voti tale soppressione.

(È approvata).

Do ora lettura del terzo comma dell'articolo 29 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale omette di esercitare il dovuto controllo per impedire l'infrazione della presente norma è punito, a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

D O M I N E D O', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidererei sottolineare l'importanza di questa norma la quale non appartiene al diritto internazionale bensì a quello interno, dato che le Convenzioni internazionali rimettono ai singoli Stati l'emanazione delle norme penali.

L'introduzione di questa norma nel presente disegno di legge, dunque, è di grande importanza per il nostro sistema perchè per la prima volta — e questo dimostra come anche il Governo, dopo il Parlamento, abbia considerato l'importanza della tutela della sicurezza della navigazione — si introduce il concetto della responsabilità penale dell'armatore il quale può essere chiamato responsabile anche per le colpe dei preposti, cioè del comandante che praticamente è tenuto a controllare la linea di massimo carico.

L'armatore è responsabile nel senso che è lui che dà istruzioni al comandante, nell'interesse commerciale o addirittura speculativo dei traffici, per utilizzare le navi entro od oltre certi limiti di sicurezza e convenienza.

Ci troviamo dunque nel campo del diritto penale. Pertanto: l'armatore che ha dolosamente operato per violazione di una norma penale deve rispondere per concorso perchè volontariamente ha operato affinché il comandante violasse le norme sulla linea di massimo carico di una nave. Su questo punto credo che il consenso della Commissione sia unanime.

Più delicata è l'ipotesi in cui l'armatore non risponde per dolo bensì per colpa: ma credo che non si debba esitare ad innovare e a rivoluzionare quando si tratti di tutelare esigenze sociali ed umane quali quelle al nostro esame.

Tutti coloro che sono preposti alle operazioni nautiche, se non le conducono bene, ne devono rispondere; con la norma approvata dalla Camera si istituisce un particolare tipo di colpa, probabilmente *in eligendo* nella scelta del personale, ed *in vigilando* nel controllo della sua attività, rendendo responsabile penalmente anche l'armatore, a titolo di colpa, per l'azione del suo dipendente.

Si tratta press'a poco della stessa impostazione adottata dalla legge sulla stampa per la responsabilità del direttore del giornale a titolo di colpa, ed io la ritengo corretta, anche se introduce un principio delicato.

P R E S I D E N T E . *relatore.* Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti il terzo comma dell'articolo 29 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

L'ultimo comma è rimasto immutato.

Metto ai voti l'articolo 29 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do ora lettura degli articoli 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 e 37 non modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 30.

Marche di bordo libero abusive.

Dopo l'articolo 1131 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1131-*bis.* — La contraffazione, l'alterazione o lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del Codice penale ».

Art. 31.

Omissione di esercitazione.

Dopo l'articolo 1218 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1218-*bis.* — Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustifi-

cati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con l'arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a lire 16.000.

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dei titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi ».

Art. 32.

Omessa denuncia di avarie o di mutamenti apportati alle navi.

Il comandante che omette di denunciare i fatti previsti dall'articolo 9 all'autorità marittima o all'estero all'autorità consolare, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000.

Art. 33.

Omessa o irregolare esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione.

L'armatore o il comandante che fa navigare la nave in violazione delle prescrizioni dell'autorità marittima circa l'esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con la reclusione fino ad un anno e con la multa non inferiore a lire 80.000.

Art. 34.

Mancata corrispondenza alle caratteristiche del tipo approvato.

Colui che fornisce o installa a bordo di navi mercantili apparecchi, dispositivi, o materiali per i quali è richiesto il riconoscimento di tipo approvato e che non corrispondono alle caratteristiche del « tipo approvato » è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

CAPO VI

NORME FINALI E TRANSITORIE

Art. 35.

*Emanazione dei regolamenti
di esecuzione.*

Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri competenti, saranno emanati i regolamenti per l'esecuzione della presente legge per determinare:

a) i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo i loro vari tipi e secondo la specie di navigazione e di traffico cui sono adibite, ai fini della sicurezza della navigazione;

b) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonchè le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime;

c) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto di passeggeri;

d) le modalità per il trasporto di granaglie e di altri carichi scorrevoli.

Art. 36.

Entrata in vigore

Le disposizioni della presente legge che richiedono, per la loro applicazione, l'emanazione di particolari norme regolamentari, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono emanate

Art. 37.

*Abrogazione di norme contrarie
o incompatibili.*

Con l'entrata in vigore delle norme della presente legge sono abrogate le disposizioni del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, approvato con regio decreto 23 maggio 1932. n. 719, nonchè ogni altra disposizione contraria o incompatibile con la legge stessa.

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con le modifiche apportate dalla Camera dei deputati e testè approvate.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari