

(N. 2122)

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GUSSO, ORIANA, PASTORINO, FALLUCCHI,  
BAUSI, DEL PONTE, PACINI, VINCELLI, DI LEMBO e LAI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 DICEMBRE 1982

Riordinamento del Registro italiano navale (R.I.Na.). Modifiche  
ed integrazioni al decreto legislativo del Capo provvisorio dello  
Stato 22 gennaio 1947, n. 340

ONOREVOLI SENATORI. — Funzione prioritaria dei Registri navali è quella di procedere alla classifica delle navi, alla stregua delle caratteristiche tecniche possedute, allo scopo di agevolare il riconoscimento della idoneità di ogni nave al compimento del servizio al quale viene adibita. La classe è, come noto, il grado di fiducia, determinato dall'istituto di classificazione sulla base dei propri regolamenti tecnici, che le navi offrono in relazione al loro impiego.

Detta attività, in considerazione della sua natura prevalentemente tecnica e nell'interesse dell'industria navale, dell'armamento e degli assicuratori, costituisce funzione di carattere privato e tale viene considerata nell'ordinamento normativo dei Registri di classificazione esistenti all'estero (*Lloyd's Register* inglese, *Bureau Veritas* francese, *American Bureau of Shipping* statunitense).

Per quanto riguardo lo Stato italiano si ricorda che la disciplina ordinativa del Registro italiano navale (R.I.Na) trova oggi principale regolamentazione nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, (Riordinamento del Registro italiano navale) e nel decreto ministeriale 10 giugno 1947 (Applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 340 sul riordinamento del Registro italiano navale).

Le fonti normative succitate devolvono al Registro compiti di rilevante portata nel settore della navigazione marittima, fra i quali, a titolo esemplificativo si ricordano:

- a) la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti;
- b) la sorveglianza alla costruzione, all'allestimento, alle trasformazioni e grandi riparazioni delle navi e dei galleggianti;

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) le operazioni attinenti alle funzioni di perito tecnico e collaudatore per quanto concerne le industrie navali o connesse alle attività navali;

d) le operazioni e funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità, alla assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, ed alcune funzioni attinenti alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare ed alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo.

L'amministrazione del R.I.Na., che è ente dotato di personalità giuridica privata, è affidata ad un consiglio di amministrazione, ove è garantita la presenza di qualificati rappresentanti delle Amministrazioni dello Stato interessate alle attività navali, quali ad esempio il direttore generale del naviglio ed il direttore generale della navigazione della Marina mercantile, unitamente ad un comitato direttivo, mentre la rappresentanza legale dell'istituto è assicurata dal presidente nominato con delibera del consiglio di amministrazione, approvata dal Ministro della marina mercantile.

Il carattere privatistico caratterizzava in modo pacifico il primo Registro italiano, sorto nell'anno 1861 in Genova, dietro iniziativa degli armatori liguri e della locale Camera di commercio, e successivamente riconosciuto ed eretto in ente morale, sotto la denominazione di « Registro italiano », quale istituto per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti.

La fisionomia del Registro veniva alterata con il regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2138, (Riordinamento del Registro italiano per la classificazione delle navi), con devoluzione all'istituto di compiti di controllo anche riguardanti la tutela della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione (articolo 2, lettera b) e l'attribuzione di una esclusiva per la classificazione delle navi e dei galleggianti (« nessun altro ente nazionale può essere costituito per procedere alla visita ed alla classificazione delle navi e dei galleggianti, o per esercitare le funzioni esclusivamente conferite al Registro italiano dall'articolo 2 del presente de-

creto »: articolo 6 del regio decreto-legge n. 2138).

Il regio decreto-legge 9 luglio 1936, n. 1513, (Riordinamento del Registro italiano navale ed aeronautico), convertito, con modificazioni, nella legge 25 marzo 1937, n. 667, accentuava la fisionomia pubblica del Registro, qualificandolo addirittura « organo tecnico del competente Ministero, indipendentemente dalla classificazione » (articolo 2, punto III) e delegandolo anche all'esecuzione degli accertamenti relativi alla sicurezza delle navi nazionali ed anche delle navi appartenenti a Paesi esteri che, in virtù di accordi o convenzioni internazionali, chiedevano al Governo italiano il rilascio dei certificati di sicurezza [articolo 2, lettere i) e o), del regio decreto-legge n. 1513 citato].

La struttura pubblica veniva, inoltre, rimarcata nell'organo di rappresentanza legale dell'istituto (presidente), che veniva nominato con « decreto reale su proposta del Ministro per le comunicazioni, d'intesa con i Ministri per l'aeronautica e per le colonie, sentito il Consiglio dei ministri » (articolo 13 del regio decreto-legge n. 1513), ed in quello di amministrazione — consiglio di amministrazione — (articolo 14), ove la presenza dello Stato era quasi esclusiva.

Un parziale ritorno alla struttura ed alle funzioni originarie del R.I.Na. veniva attuato con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, (Riordinamento del Registro italiano navale).

Si legge, difatti, nella relazione che accompagnava il suddetto provvedimento normativo che con esso il Registro « verrebbe così a riprendere le sue caratteristiche di istituto per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera e per l'esercizio di ogni altra funzione riferentesi alle qualità di perito tecnico, di perito stazzatore e di collaudatore per quanto concerne le industrie navali. Le funzioni statali per la tutela delle persone e dei beni possono essere affidate a qualsiasi istituto che dia garanzia per l'organizzazione e per l'attrezzatura tecnica di ben adempiere a tali incombenze ».

Ora, sono proprio questi criteri che si sono poi trasfusi, in modo invero non chiaro, nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, ma ancora di più nel decreto ministeriale 10 giugno 1947 (applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del Registro italiano navale) solo parzialmente modificato con la legge 5 giugno 1962, n. 616.

I presentatori del presente disegno di legge ritengono che le norme dettate da questi documenti vadano parzialmente modificate in quanto:

a) funzione istituzionale e identificativa del Registro, come dei similari Registri che operano all'estero, è la classificazione delle navi e l'esercizio dei compiti concernenti la qualità di perito tecnico, di perito staziatore e di collaudatore nel settore delle industrie navali.

Detti compiti di indole esclusivamente tecnica rivestono natura privatistica e devono essere svolti da un ente privato, qual è il R.I.Na.

L'esplicita affermazione della natura privata consente al Registro di mantenere la possibilità di stipulare accordi di reciprocità con gli analoghi enti stranieri ed essenzialmente la *classification clause*, che equipara la classe data dal R.I.Na. a quella degli altri Registri;

b) le funzioni di controllo sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare costituiscono compiti dello Stato e per esso della Marina mercantile; la responsabilità del loro assolvimento non può essere delegata, per la dimensione degli interessi pubblici diretti coinvolgenti, ad enti privati o pubblici.

In merito a quest'ultima considerazione va sottolineato che l'aumento del traffico marittimo, con particolare riguardo al trasporto delle merci pericolose, e la riscoperta dell'importanza dell'economia marittima per il nostro Paese hanno nel contempo imposto la necessità di assicurare nel modo più adeguato l'incolumità della vita umana in

mare con una presenza diretta più incisiva dello Stato.

Settore quest'ultimo (sicurezza) che, per l'immediato collegamento con l'interesse della comunità nazionale che lo caratterizza, ha fatto avvertire l'esigenza di un potenziamento degli organi statali che operano in questo specifico settore (capitanerie di porto) e di una attenuazione delle sfere di intervento da parte di enti che non possono offrire complete garanzie per la tutela di un interesse diretto statale, qual è quello prefigurato (sicurezza).

Interprete della esigenza suddetta (presenza più incisiva e diretta dello Stato nei vari comparti della sicurezza della navigazione) è il disegno di legge « Disposizioni per la difesa del mare », ora in approvazione in seconda lettura al Senato, che prevede un consistente perfezionamento non più rinviabile delle capitanerie di porto e nei settori della sicurezza della navigazione ed in quelli della prevenzione dell'inquinamento marino con un rafforzamento anche dal punto di vista tecnico, nell'elemento personale e materiale, dell'organizzazione statale.

Comunque, in merito alle linee generali delle varie proposte presentate ed intese a risolvere questo aspetto del problema, non appare superfluo accennare che non è con il mutamento della qualità privata in pubblica del R.I.Na. o con una sua diversa organizzazione che possono seriamente essere affrontati i problemi della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Problemi che lo Stato, pur avvalendosi della collaborazione del R.I.Na., deve affrontare direttamente con i propri organi tecnici in pratica già esistenti, anche se richiedono un migliore adeguamento a trattare gli stessi così come oggi si presentano; tutto ciò in analogia a quanto avviene nelle altre nazioni e come ora si inizia a prevedere per il nostro ordinamento giuridico relativo a questa materia.

Considerazioni di eguale portata ed analoghe conclusioni debbono essere formulate per quanto concerne l'attribuzione al R.I.Na. di compiti in materia di inquinamento. La materia dell'inquinamento infatti prevede un sistema di competenze ripartite fra or-

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gani dello Stato a livello centrale e periferico nonchè regionali, sistema che non si ritiene debba essere derogato in favore di enti privati o di enti pubblici economici.

Ma non va poi dimenticato che la trasformazione del carattere privato in pubblico porterebbe all'inevitabile appesantimento, come molte esperienze recenti ci insegnano, dell'organizzazione tecnica e funzionale e dei processi decisionali.

Si creerebbe, per usare un termine molto espressivo, un « carrozzone di Stato », che si muoverebbe lento e pesante con dispersione delle responsabilità e con una congenita incapacità ad attuare rapidi interventi, ad adeguarsi nella preparazione e nel trattamento del personale al continuo evolvere delle esigenze, ad esercitare la funzione di controllo senza vincoli.

Infine un ente pubblico non può avere chiara personalità giuridica per classificare navi estere e per mantenere con enti stranieri, operativi e di studio, quelle utili relazioni che portano ad efficaci scambi di esperienze.

In sintesi, l'attuale disegno di legge ispirandosi ai criteri essenziali sopra illustrati mira, attraverso una modifica di alcune norme di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, e al decreto ministeriale 10 giugno 1947, al riordinamento del R.I.Na. in un contesto di chiarezza e di funzionalità ed essenzialmente alla netta separazione fra funzioni pubbliche statuali e private attribuite a diversi organi in modo da assicurare nella forma più idonea l'appagamento delle esigenze collegate alla sicurezza della navigazione, alla classificazione delle navi e alla prevenzione dell'inquinamento marino.

In particolare il disegno di legge prevede:

una più chiara puntualizzazione delle attribuzioni degli organi statali di Governo e del R.I.Na. (articoli 2 e 3);

una più precisa formulazione dei compiti del R.I.Na. (articolo 4);

il riconoscimento che operatori del R.I.Na. sono « persone incaricate di un pub-

blico servizio » quando svolgono i loro compiti su natanti italiani (articolo 5);

una più funzionale organizzazione interna del R.I.Na. (articoli 6, 8, 11 e 12);

l'abolizione della norma che richiede l'approvazione della nomina del presidente e del vice presidente del R.I.Na. da parte del Ministro della marina mercantile; ciò per esaltare il carattere privatistico dell'ente e dargli più autonomia funzionale (articolo 7);

una composizione del consiglio di amministrazione e del comitato direttivo più rispondente al suo carattere privatistico, alla evoluzione della tecnica navale, alle esigenze degli organi interessati ai problemi trattati ed alla opportunità di includere rappresentanti delle forze sociali e personalità che possono dare l'apporto di una lunga esperienza in attività marittime e navali (articoli 9, 10, 11 e 12);

una precisazione ritenuta necessaria della personalità del direttore generale (articolo 13);

le norme per la composizione ed il funzionamento del comitato tecnico e per i regolamenti di sua competenza (articoli 14 e 15);

l'inclusione nel collegio dei revisori dei conti di due membri supplenti con riduzione della durata in carica da tre a due anni (articolo 16);

una più precisa formulazione dei compiti del collegio dei revisori (articolo 17);

la precisazione che il R.I.Na. non può avere contributi ordinari dallo Stato e l'indicazione sull'uso di avanzi di gestione (articolo 18);

la precisazione che la direzione generale del R.I.Na. ha sede in Genova (articolo 19);

una precisazione in merito alle tariffe da applicare per le prestazioni del R.I.Na. (articolo 20);

una norma riguardante il periodo transitorio in attesa della costituzione degli organi previsti nel presente disegno di legge (articolo 21).

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

Al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, ratificato dalla legge 17 aprile 1956, n. 561, concernente il riordinamento del Registro italiano navale, sono apportate le modificazioni di cui ai successivi articoli dal 2 al 20 della presente legge.

## Art. 2.

L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

« Il Registro italiano navale (R.I.Na.) è ente morale dotato di personalità giuridica privata che provvede alle funzioni concernenti la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera ed inoltre alle altre attività specificate nel successivo articolo 4.

L'esercizio della classificazione delle navi mercantili e dei galleggianti e delle altre operazioni e funzioni indicate negli articoli seguenti è autorizzato con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro della marina mercantile per le navi ed i galleggianti destinati alla navigazione marittima e del Ministro dei trasporti per quelli destinati alla navigazione interna.

Possono essere autorizzati istituti che abbiano disciplina analoga a quella prevista dalla presente legge per il Registro italiano navale ».

## Art. 3.

All'articolo 2, primo comma, dopo l'alinea g) è aggiunto il seguente:

« h) destinate al trasporto di merci pericolose ».

All'articolo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« La classificazione è obbligatoria, inoltre, nei sensi previsti dalle leggi o decreti contenenti provvedimenti a favore della Marina mercantile e da altre leggi o decreti speciali ».

Art. 4.

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« Il R.I.Na. è autorizzato a:

1) effettuare tutte le operazioni necessarie per la classificazione o l'accertamento delle condizioni di navigabilità delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera ivi compresi: gli esami di piani e calcoli; i collaudi di materiali, oggetti ed apparecchi; la sorveglianza alla costruzione, trasformazione, riparazione; le visite iniziali, periodiche ed occasionali e la emissione delle relative certificazioni;

2) effettuare gli accertamenti tecnici preliminari ai lavori delle commissioni di visita di cui all'articolo 28 della legge 5 giugno 1962, n. 616, in base ai quali le commissioni, fermo il disposto dell'articolo 27 della suddetta legge, eseguiti eventuali ulteriori accertamenti e controlli, provvedono al rilascio ed al rinnovo delle certificazioni di cui all'articolo 28 sopracitato;

3) partecipare ai lavori delle commissioni di visita di cui all'articolo 26 della legge 5 giugno 1962, n. 616, e fornire l'assistenza all'autorità marittima, prevista dalle disposizioni vigenti, secondo modalità da concordare con l'autorità stessa;

4) effettuare i controlli tecnici su navi di qualunque nazionalità stazionanti in porti italiani — a richiesta dell'autorità marittima e secondo modalità da concordare con l'autorità stessa — allo scopo di controllare la corrispondenza delle navi alle normative nazionali e internazionali applicabili in materia;

5) svolgere le funzioni e operazioni sulle unità da diporto previste dalle disposi-

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zioni vigenti secondo modalità da concordare con l'autorità marittima;

6) svolgere le altre funzioni e operazioni autorizzate dall'Amministrazione secondo le disposizioni vigenti ed emettere le relative certificazioni;

7) eseguire i collaudi, le visite e gli esami di piani e calcoli richiesti da convenzioni internazionali e dalla normativa nazionale sulla prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino da idrocarburi, sostanze liquide nocive, rifiuti e liquami scaricati da navi e galleggianti ed emettere la relativa certificazione;

8) formulare proposte di nuove normative ed esprimere pareri alle Amministrazioni dello Stato per tutte le questioni relative alla sicurezza della vita umana in mare e alla prevenzione dell'inquinamento marino;

9) partecipare ai lavori dell'*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* e di altre organizzazioni internazionali concernenti la sicurezza della vita umana in mare e la lotta contro gli inquinamenti marini ai fini della soluzione dei problemi tecnici discussi da tali organizzazioni nel quadro delle direttive impartite dai Ministeri competenti;

10) eseguire gli studi e ricerche necessari all'aggiornamento tempestivo delle norme di classifica e sicurezza e mantenere e sviluppare la collaborazione tecnico-scientifica con gli enti ed organismi nazionali e internazionali che operano in campi di interesse per l'attività del R.I.Na.;

11) effettuare le operazioni attinenti alle funzioni di perito tecnico e di collaudatore per quanto concerne le industrie navali, meccaniche, elettriche, petrolifere, nucleari ed affini per tecniche di calcolo, di costruzione e di controllo ».

## Art. 5.

L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

« Per la classificazione e per le altre operazioni svolte, il R.I.Na. rilascia appositi certificati aventi valore probatorio.

I dipendenti del R.I.Na. sono considerati persone incaricate di un pubblico servizio quando esercitano funzioni attinenti a controlli di classificabilità, navigabilità e sicurezza su navi e galleggianti italiani ».

#### Art. 6.

L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

« Gli organi del R.I.Na. sono:

- 1) il presidente ed il vice presidente;
- 2) il consiglio di amministrazione;
- 3) il comitato direttivo;
- 4) il comitato tecnico;
- 5) il collegio dei revisori dei conti ».

#### Art. 7.

L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

« Il presidente ed il vice presidente sono nominati con deliberazione del consiglio di amministrazione fra i membri che ad esso appartengono. Essi durano in carica quattro anni e possono essere rieletti. Se nominati nel corso del quadriennio rimangono in carica fino al compimento del quadriennio ».

#### Art. 8.

All'articolo 9, primo comma, alinea *a*), le parole « con il concorso » sono sostituite dalle altre « in conformità alle decisioni ».

#### Art. 9.

L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

« Il consiglio di amministrazione è composto dai seguenti membri:

- a*) il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile;
- b*) il presidente del Comitato superiore della navigazione interna;
- c*) il direttore generale del naviglio presso il Ministero della marina mercantile od un suo delegato;

d) il direttore generale del traffico marittimo presso il Ministero della marina mercantile od un suo delegato;

e) un rappresentante del Corpo delle capitanerie di porto di grado non inferiore a capitano di vascello del Corpo delle capitanerie di porto;

f) il presidente dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale;

g) il direttore generale dell'Istituto nazionale delle assicurazioni;

h) il direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione;

i) due rappresentanti particolarmente esperti nel campo delle assicurazioni marittime, nominati dall'Associazione nazionale imprese assicuratrici, d'intesa con i Comitati assicuratori marittimi di Genova, Trieste e Roma;

l) due rappresentanti degli utenti dei trasporti marittimi nominati dall'Unione delle camere di commercio;

m) tre rappresentanti particolarmente esperti in materia di marina mercantile, di cui uno nominato dalla Confederazione generale dell'industria italiana, uno nominato dall'associazione più rappresentativa dei riparatori di navi ed il terzo dall'associazione più rappresentativa dei costruttori navali;

n) due rappresentanti del personale marittimo, nominati dal Ministro della marina mercantile su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative;

o) un rappresentante del Collegio nazionale patentati capitani di lungo corso e di macchina, nominato dal Collegio, particolarmente esperto in materia;

p) il direttore generale del R.I.Na.;

q) un rappresentante del personale di categoria del R.I.Na. eletto dal personale stesso tra i dipendenti di ruolo;

r) due rappresentanti degli armatori, nominati dalla Confederazione degli armatori italiani;

s) un rappresentante dell'armamento da traffico, nominato dalla Federazione nazionale dell'armamento di linea;

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

t) un rappresentante dell'armamento peschereccio, nominato dall'associazione più rappresentativa;

u) un rappresentante delle imprese di navigazione interna nominato dalla Federazione nazionale imprese trasporti ».

## Art. 10.

L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

« Il presidente del R.I.Na. è anche presidente del consiglio di amministrazione.

I membri indicati alle lettere *i*), *l*), *m*), *n*), *o*), *q*), *r*), *s*), *t*), *u*) dell'articolo 9 durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

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

Il consiglio di amministrazione si riunisce almeno due volte l'anno e ogni qualvolta il presidente ritenga di convocarlo.

Il consiglio di amministrazione deve essere inoltre convocato qualora lo richieda almeno la metà dei suoi membri.

Le riunioni del consiglio di amministrazione sono valide quando sia presente almeno un terzo dei suoi membri. Le deliberazioni sono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Per la nomina del presidente e del vice presidente prevista dall'articolo 8 del presente decreto, il consiglio di amministrazione è convocato e presieduto dal presidente del Consiglio superiore della marina mercantile o, in caso di mancanza o di impedimento, dal direttore generale più anziano del Ministero della marina mercantile ».

## Art. 11.

All'articolo 12, primo comma, l'alinea *a*) è sostituito dal seguente:

« *a*) esamina i regolamenti tecnici di classifica e di navigabilità e relative modifiche approvati dall'apposito comitato tec-

nico ai fini dell'adozione di modifiche delle norme amministrative e delle tariffe dell'istituto eventualmente rese necessarie dalle innovazioni nella regolamentazione tecnica; ».

#### Art. 12.

L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

« Il comitato direttivo è composto dal presidente del R.I.Na., che lo presiede, dal vice presidente, dal direttore generale e da tre membri del consiglio di amministrazione, eletti in seno al consiglio medesimo.

Il rappresentante del personale del R.I.Na. nel consiglio di amministrazione partecipa con diritto di voto alle riunioni del comitato concernenti:

- 1) la programmazione dell'attività futura dell'istituto;
- 2) le modifiche ai regolamenti del personale e dei servizi da proporre all'approvazione del consiglio di amministrazione;
- 3) l'adozione dei provvedimenti nei casi previsti al secondo comma dell'articolo 14.

I membri eletti durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati. Si applica ad essi la disposizione del terzo comma dell'articolo 11.

Il comitato direttivo si riunisce trimestralmente ed ogni qualvolta il presidente ritenga di convocarlo.

Le deliberazioni, valide quando sia presente almeno la metà dei componenti del comitato, sono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Il membro, che senza giustificato motivo non interviene alle sedute per tre riunioni consecutive, decade dalla carica ».

#### Art. 13.

All'articolo 14, dopo il secondo comma, è aggiunto il seguente:

« Il direttore generale sovrintende alla attività di tutti i servizi, tecnici ed amministrativi, dell'istituto ed esegue ogni altro

compito che gli sia attribuito dal consiglio di amministrazione e dal comitato direttivo ».

Art. 14.

L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

« Il comitato tecnico è composto dal direttore generale e da undici membri dei quali:

due nominati dal Ministro della marina mercantile;

uno nominato dal Ministro dei trasporti;

quattro nominati dal consiglio di amministrazione tra persone esperte in materia tecnico-navale;

due ufficiali della Marina mercantile, dei quali uno di coperta e uno di macchina, nominati dal consiglio di amministrazione;

il direttore generale delle costruzioni navali e meccaniche presso il Ministero della difesa (Marina), o un suo delegato di grado non inferiore a capitano di vascello del genio navale;

un esperto in materia siderurgica nominato dalla Confederazione generale dell'industria italiana.

Il comitato tecnico elegge fra i suoi membri il proprio presidente, per la nomina del quale il comitato tecnico è convocato e presieduto dal presidente del consiglio di amministrazione.

Il presidente e i membri durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Si applica ad essi la disposizione del comma terzo dell'articolo 11 del presente decreto.

Il comitato tecnico è convocato dal proprio presidente, quando egli lo ritenga opportuno, o quando lo richieda il presidente del consiglio di amministrazione, che può intervenire alle riunioni e presiederle, o quando lo richiedano almeno quattro dei suoi membri.

Le deliberazioni, valide quando vi abbiano partecipato almeno sei membri del comitato tecnico, sono adottate a maggioranza di voti.

In caso di parità prevale quello del presidente.

Il presidente del consiglio di amministrazione e il presidente del comitato tecnico possono disporre che alle adunanze di questo siano di volta in volta aggregati con voto consultivo esperti di speciale competenza per l'esame di determinate questioni ».

Art. 15.

L'articolo 16 è sostituito dal seguente:

« Il comitato tecnico si pronuncia sui progetti dei regolamenti tecnici e relative modifiche nonchè su tutte le questioni di carattere tecnico sottoposte al suo esame dal presidente del consiglio di amministrazione ».

Art. 16.

L'articolo 17 è sostituito dal seguente:

« Il collegio dei revisori dei conti è composto di tre membri effettivi e due supplenti nominati:

a) un revisore effettivo ed uno supplente dal Ministro del tesoro;

b) un revisore effettivo ed uno supplente dal Ministro della marina mercantile;

c) un revisore effettivo dal consiglio di amministrazione scegliendo persona ad esso estranea.

I revisori dei conti durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

I revisori nominati nel corso del biennio per sopperire a vacanze formatesi nelle varie categorie rimangono in carica fino al compimento del biennio ».

Art. 17.

L'articolo 18 è sostituito dal seguente:

« Il collegio dei revisori provvede al riscontro degli atti di gestione del R.I.Na., accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, esamina il bilancio di previsione ed il rendiconto, redigendo ap-

posite relazioni per il consiglio di amministrazione, ed effettua verifiche di cassa.

I revisori esercitano il loro mandato sia collegialmente che individualmente; essi assistono alle riunioni del consiglio di amministrazione e possono assistere alle riunioni del comitato direttivo.

I membri supplenti esercitano le loro funzioni, in sostituzione dei revisori effettivi, in conformità delle norme contenute nell'articolo 2401 del codice civile, in quanto applicabili ».

#### Art. 18.

L'articolo 20 è sostituito dal seguente:

« Il patrimonio del R.I.Na. è costituito dai beni immobili e mobili di sua proprietà.

Le entrate del R.I.Na. sono costituite:

- a) dai proventi patrimoniali;
- b) dai proventi derivanti dall'attività dell'istituto;
- c) da eventuali altri proventi.

Per i proventi di cui al precedente comma deve intendersi escluso ogni carattere di contribuzione ordinaria dello Stato.

Gli eventuali avanzi di gestione sono destinati, nell'ambito delle finalità istituzionali del R.I.Na., alla copertura dell'eventuale disavanzo di esercizi precedenti, al potenziamento dei servizi ovvero alla riduzione delle tariffe dei servizi medesimi negli esercizi successivi ».

#### Art. 19.

L'articolo 22 è sostituito dal seguente:

« La presidenza del R.I.Na. ha sede in Roma; la direzione generale ha sede in Genova. Il R.I.Na. può istituire uffici, agenzie e rappresentanze in quei porti e centri industriali nazionali ed esteri nei quali, per la loro importanza, appaia utile che l'istituto sia rappresentato.

Il regolamento dei servizi stabilisce le specifiche attribuzioni degli organi centrali e periferici dell'istituto ».

## Art. 20.

L'articolo 24 è sostituito dal seguente:

« Per tutte le attività tecniche di cui al precedente articolo 4 il R.I.Na. applica le tariffe approvate dal consiglio di amministrazione. Per le prestazioni effettuate dal R.I.Na. a richiesta dell'Amministrazione statale direttamente in favore dell'Amministrazione medesima, le tariffe relative sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri dei trasporti, delle finanze e del tesoro ».

## Art. 21.

Sino alla costituzione dei nuovi organi continueranno ad esercitare le funzioni gli attuali organi dell'istituto.