

CXXXV.

TORNATA DEL 28 OTTOBRE 1864

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MANNO.

Sommario — *Sunto di petizioni — Congedi — Omaggio — Annunzio di morte — Seguito della discussione sul Codice della marina mercantile — Osservazioni sull'art. 25 de' Senatori Poggi, Farina, Pareto, Mameli (Relatore) e Commissario Regio — Approvazione degli art. dal 25 al 31 colle modificazioni a quest'ultimo — Dichiarazione del Senatore Duchoqué all'articolo 32 e proposta soppressiva — Risposta del Commissario Regio — Osservazioni a sostegno dell'articolo dei Senatori Farina e Pareto — Obiezione del Senatore Poggi — Approvazione dell'articolo colla soppressione dell'alineae e dei successivi 33, 34 modificato, 35, 36, 37, 38, 39, 40 modificato, e 41 — Proposta del Regio Commissario all'articolo 42 — Osservazioni dei Senatori Pareto, Castelli E., Scialoja e del Relatore — Approvazione dell'art. 42 modificato e del 43, 44 — Emendamento del Regio Commissario all'articolo 45, combattuto dal Senatore Pareto, appoggiato dal Senatore Pinelli — Approvazione dell'articolo coll'emendamento del 46, 47, 48, 49 modificato, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 modificato, 61, 62, 63, 64, 65, 66 — Proposte del Regio Commissario all'articolo 67 — Osservazioni del Senatore Pareto — Approvazione dell'articolo colle proposte, del 68, 69, 70 coll'aggiunta della Commissione, del 71, 72 — Emendamento del Regio Commissario all'art. 73 — Obiezione del Senatore Pareto — Approvazione dell'articolo modificato, del 74, 75 modificato — Osservazioni del Senatore Farina sull'art. 76 — Risposta del Relatore e del Commissario Regio — Osservazione del Senatore Duchoqué — Approvazione dell'articolo modificato, del 77, 78, 79 modificato.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

È presente il Commissario Regio e più tardi intervengono il Presidente del Consiglio ed i Ministri di Grazia e Giustizia, dell'Agricoltura e Commercio e dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, che viene approvato.

Dà pure lettura del seguente :

SUNTO DI PETIZIONI.

« N. 3577. Il barone Angelo Canofari di Napoli, domanda che gli sia liquidata la pensione di riposo che gli

spetta, non ostante il Decreto di destituzione del pro-dittatore di Napoli. (*Petizione mancante dell'autenticità della firma*) »

« 3578. Il vescovo di Mantova sottopone al Senato alcune considerazioni contro il progetto di legge per la abolizione del privilegio dei chierici per l'esenzione dalla leva militare. »

Dà quindi lettura delle lettere dei signori Senatori Puccioni e Martinengo, i quali chieggono un congedo di un mese il primo e di 15 giorni il secondo, che viene loro accordato.

Presidente. Fa omaggio al Senato il Direttore Generale del Debito Pubblico di 20 copie di *Alcune istruzioni regolamentari.*

Io deggio deplorare, onorevoli Senatori, la perdita da noi fatta del conte Erinoio Asinari Di San Marzano. Allorchè pochi giorni sono, io accennava al diradarsi di quei membri del Senato che sedettero la prima volta alla destra del magnanimo Carlo Alberto in quest'aula, testimone del solenne e fausto suo giuramento, io era ben lontano dal pensare che nel giorno stesso una novella avventura era per toccarci. Il conte di S. Marzano passò i migliori suoi anni in quella carriera, in cui lo illustre suo padre tanto credito aumentò alla sempre accreditata diplomazia piemontese. Venuto il giorno in cui il magnanimo Principe, collo sguardo fisso alla sua stella si circondava di novelli consiglieri, al conte Di San Marzano commetteva l'importante direzione degli affari stranieri. Egli perciò, come tale, ebbe la sorte di porre il suo nome in quello Statuto glorioso, pel quale noi qui sediamo, e vi sediamo in così ampliato ed eletto numero. Assiduo alle nostre tornate infino a che gli bastò la salute; coscienzioso e costante nella manifestazione delle sue opinioni, pieganti a temperamento, egli ben meritò di noi, e da noi ebbe corrispondenza di riverente affetto. Abbia oggi colle mie parole un meritato compianto.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE
DEL PROGETTO DI CODICE PER LA MARINA
MERCANTILE.

Quantunque sia posto pel primo all'ordine del giorno il progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio e navigazione tra l'Italia ed i Paesi Bassi; credo tuttavia che sia più conveniente aspettare ad intraprenderne la discussione sul finire della seduta, per poterlo quindi anche votare a squittinio segreto; e che intanto si continui la discussione del progetto di Codice per la marina mercantile, che ieri si è lasciata all'articolo 25. Pertanto prego il signor Senatore Arnulfo a continuare la lettura.

Senatore, *Segretario*, Arnulfo legge:

« Art. 25. La gente di mare si divide in due categorie, cioè: persone addette alla navigazione, e persone addette alle arti ed industrie marittime.

» Sono compresi nella prima categoria:

- a) I capitani e patroni;
- b) I marinari e mozzi;
- c) I macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati con qualunque denominazione al servizio delle macchine a vapore sui bastimenti addetti alla navigazione marittima.

» Sono compresi nella seconda categoria;

- a) I costruttori navali;
- b) I maestri d'ascia o calafati;
- c) I piloti;
- d) I pescatori del litorale e gli uomini di rinforzo sui bastimenti da pesca in alto mare od all'estero. »

Senatore Poggi. Domando la parola

Presidente. Ha la parola.

Senatore Poggi. Non faccio che una semplice osservazione.

In questo articolo comincia a figurare la parola *patroni*, ed in altri luoghi è scritta l'altra *padroni*. Ora io credo che la parola da usarsi più propriamente, e che significa appunto governatore della nave, sia quella di *padrone* e non di *patrone*, e per conseguenza penso che in tutti gli articoli si debba sostituire quella a questa, si debba cioè sempre dire *padroni*, perchè la espressione *patroni* significa una diversa idea cioè quella di protettori: spero che la Commissione sarà disposta ad accettare la sostituzione.

Senatore Mameli, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Mameli, *Relatore*. La Commissione intenderebbe di mantenere la parola *patroni*, anzichè sostituirvi quella di *padroni*, la quale non corrisponde all'idea che si vuole esprimere. Il *patrone* è il preposto alla direzione e governo del legno, non già il padrone o proprietario. Ammetto che non è neppure esatta la parola *patroni*, ma almeno non indica il falso concetto di proprietà: e per altra parte è consacrata dall'uso, dal quale soprattutto dipende il senso ed il valore dei vocaboli.

Senatore Poggi. Ella parlerà dell'uso di Piemonte, ed io invece parlo dell'uso Livornese e Romano.

Senatore Farina. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Farina. Il Targo si serve nel suo trattato della parola *patroni*.

Senatore Pareto. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Pareto. Io sono d'avviso che bisogna attenersi al vocabolo *patroni* e non a quello di *padroni*, perchè adottando il secondo si potrebbe credere che si volesse con esso indicare il proprietario della nave, dal che potrebbero nascere inconvenienti od equivoci, per cui, secondo me, conviene stare alla parola *patroni*.

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. Il Ministero, appunto per distinguere *padrone* da *patrone*, cioè la proprietà della nave dall'atto di comandarla, ritenne migliore la parola *patrone* proposta dalla Commissione del Senato più pel suo significato tecnico acquistato dall'uso che per quello proprio che ha nella lingua.

Giacchè ho la parola, io chiederei che all'inciso b della seconda categoria in cui si leggono le parole: *i maestri d'ascia o calafati*, alla particella *o* si sostituisse quella di *e*; e che all'inciso c, invece di dire semplicemente *i piloti*, si dicesse: *i piloti pratici locali*; ed infine che all'inciso d si aggiungessero pure i *barcaioli*, i quali trovansi compresi nell'articolo 465 della presente legge.

Senatore Mameli, *Relatore*. Accetto questi emendamenti che sono stati già d'accordo combinati; e ciò

solo basta per dimostrare che nell'articolo cadente ora in discussione la menzione di tal classe di persone marittime è stata dimenticata, sebbene fosse nella mente dell'autore del progetto.

Presidente. Dunque l'articolo s'intende approvato con queste variazioni senza parlo ai voti.

Il Senatore, *Segretario, Arnulfo* legge:

« Art. 26. La gente di mare della prima categoria sarà iscritta in apposite matricole.

» Ogni iscritto sarà munito di un libretto nel quale saranno notate le risultanze della matricola. »

(Approvato.)

« Art. 27. Per essere iscritto si richieggono le seguenti condizioni:

» a) Essere cittadino dello Stato;

» b) Avere compiuta l'età di anni dieci;

» c) Essere stato vaccinato od avere sofferto il vaiuolo naturale;

d) Avere il consenso del padre, della madre o del tutore, quando il richiedente sia minore di età;

» e) Essere domiciliato nel circondario marittimo in cui si effettua l'iscrizione;

» f) Far fede dell'attuale loro arruolamento a bordo di un bastimento nazionale. »

(Approvato.)

« Art. 28. L'iscritto che abbia compiuto 24 mesi di effettiva navigazione e 18 anni di età passerà alla classe dei marinari.

(Approvato.)

« Art. 29. La gente di mare della seconda categoria sarà iscritta in separati registri nei modi che saranno determinati dal regolamento. »

(Approvato.)

« Art. 30. Gli individui a cui per ragione dell'età non fosse dalle leggi sul reclutamento dell'esercito permesso di espatriare se non a certe e determinate condizioni non potranno essere iscritti se non giustificheranno dell'adempimento delle medesime. »

(Approvato.)

« Art. 31. Gli individui della gente di mare che vogliono trasferire il loro domicilio da un circondario marittimo ad un altro, devono prima farne dichiarazione all'Amministratore di marina. Gianti al nuovo domicilio dovranno, entro tre giorni, presentarsi all'amministratore di marina locale. »

Senatore **Pareto**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Pareto**. Il termine di tre giorni per presentarsi all'autorità, mi pare troppo breve, mettiamo una settimana, mettiamo otto giorni, ma il termine obbligatorio di tre giorni è assolutamente troppo breve.

Senatore **Mameli**, *Relatore*. La Commissione accetta otto giorni.

Senatore **Pareto**. Propongo dunque che si metta otto giorni invece di tre.

Commissario Regio. Accetto.

Presidente. Netto ai voti l'articolo così modificato.

Chi l'approva, voglia sorgere.

(Approvato)

Il Senatore, *Segretario, Arnulfo* legge:

CAPO II.

Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili.

« Art. 32. Niuno potrà costruire bastimenti se non munito di patente che lo qualifichi costruttore navale.

» La costruzione dei bastimenti in ferro dovrà essere diretta da ingegneri costruttori. »

Senatore **Duchoqué**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Duchoqué**. Il Senato avrà notato, leggendo la dottissima Relazione dell'onorevole Collega Mameli che nella Commissione sorse contro la maggioranza opinione contraria al disposto nell'articolo 32 e nei cinque successivi, nei quali è prescritto non potersi costruire bastimenti se non da chi abbia ottenuto dal Governo la patente di costruttore navale.

Io dopo avere inutilmente sostenuto questa opinione in seno alla Commissione, mi credo in dovere di riprodurla qui in forma di emendamento, secondo cui sarebbero a sopprimere gli articoli 32, 33, 34, 35, 36 e 37 di questo capo.

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. Certamente se io dovessi rispondere all'onorevole Senatore **Duchoqué**, trattando la questione propriamente di principio, sulla utilità o la non utilità della patente, io mi troverei imbarazzato, giacchè è indubitato che per i principii odierni del libero scambio e della libertà delle industrie, l'esenzione delle patenti è un fatto accettato da tutti coloro che seguono questi liberali principii dell'epoca nostra.

Ma io porto la questione sopra un terreno di opportunità, ed io domando se nella condizione in cui versa la nostra marineria mercantile, e propriamente l'istituzione delle scuole della marineria mercantile, per principii, le abitudini e lo sviluppo attuale di questa marineria conviene abolire le patenti dei costruttori navali?

Io rispondo recisamente di no. Si dirà; quando il bastimento è costruito, si assoggetta ad una visita di navigabilità, perchè volete adunque che questo bastimento sia costruito da un costruttore patentato?

Domando dunque che siano conservate le patenti ai costruttori navali, e per lo sviluppo di questa industria e per quella sicurezza che si richiede nella costruzione stessa dei bastimenti, della quale è difficile accertare la regolarità a lavoro finito, quando la nave è completamente armata.

Vi sono Nazioni che hanno costruttori navali senza patenti. Ve ne sono altre le quali conservano l'uso delle patenti. Vediamo nelle Nazioni che non hanno patenti molti domandare l'istituzione di esse.

Cito un esempio, un opuscolo dottissimo: *Sur les accidents de mer*, del signor Lissignol, uscito in Francia nel 1860, il quale appunto accenna all'introduzione del sistema delle patenti per i costruttori navali.

Sento dire che altrettanto si domanda dall'opinione pubblica nell'Inghilterra, ma non stiamo alle voci, eccovi un fatto. — La marina reale britannica è stata obbligata ad istituire al principio di quest'anno una scuola di costruzione navale, e ciò certamente perchè non trova la istruzione dei suoi costruttori navali sviluppata abbastanza per accoglierli nella marina reale.

Abbiamo un esempio in paese. Nella Liguria prima del 1846 i costruttori navali non avevano patenti. Nel 1846 uscì un decreto che introdusse le patenti per i costruttori navali.

Io domando a chiunque conosca la marina mercantile ligure se non ha d'assai migliorato dal 46 in poi dopo l'introduzione delle patenti?

Vi è poi un'altra ragione tecnica. Le costruzioni da qualche anno a questa parte, dopo l'introduzione specialmente del vapore, hanno acquistato tali proporzioni che colla semplice pratica, nello stato attuale della nostra marina mercantile, non si arriva a poter costruire quelle grandi navi, quei grandi congegni combinati colle macchine, e via discorrendo, che costituiscono l'attuale portata delle costruzioni navali.

Nell'interesse adunque dello sviluppo della nostra industria sulle costruzioni navali, io domando e prego il Senato di conservare, per ragione di opportunità, le patenti ai costruttori navali.

Il giorno in cui la questione delle patenti verrà agitata davanti al Parlamento, si vedrà se la proposta soppressione possa accogliersi come principio di massima; sopprimeremo forse allora anche le patenti dei costruttori navali; perchè il giorno in cui il paese procederà alla soppressione delle patenti degli ingegneri civili, è segno che allora saremo tanto avanti nella nostra industria in generale da poter sopprimere anche le patenti dei costruttori navali.

Nel momento attuale, ripeto, prego il Senato a voler conservare queste patenti.

Vi è una questione forse di giustizia a dover trattare. Attualmente i costruttori toscani non hanno patenti. Indubitatamente quella provincia italiana ha dato dei buoni costruttori; ma queste sono eccezioni.

Non è detto certamente che colla sola pratica non si possa riuscire: si riesce certamente più presto quando alla pratica è riunita la teoria; ma si può riuscire pure senza di questa. Abbiamo un esempio nella marina reale. Uno dei nostri più valenti costruttori, il cav. Micheli, è toscano, venuto al più alto grado del nostro stimabile corpo del Genio navale senza patente. Ma io parlo della regola generale. — Ebbene, ripeto, vi sarebbe una disposizione di giustizia da dover prendere in considerazione di questi costruttori navali toscani già esercitati nell'arte loro e già arrivati ad una

certa età, che non potrebbero oggi essere obbligati ad un esame teorico per ricevere le loro patenti.

Quindi pregherei il Senato a conservare in massima le patenti ai costruttori navali, e di porre una disposizione transitoria alla fine di questo titolo, la quale dica che i costruttori toscani attuali alla pubblicazione della presente legge riceveranno la patente senz'obbligo di esame nei modi e forme che stabilirà il regolamento.

Presidente. Il Regolamento del Senato non consente che si ponga ai voti la soppressione di articoli, ma l'onorevole Senatore, il quale propone la soppressione, otterrà il suo intento, se il Senato acconsentirà alla proposta, votandosi la reiezione o ammissione dell'articolo in cui è inclusa naturalmente la soppressione.

Senatore **Duchoqué.** Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Duchoqué.** Non è mia intenzione dilungarmi in molte parole per appoggiare l'emendamento che mi sono fatto a proporre. Tutto quanto si può dire pro e contro le patenti, sia in tema di costruzioni navali come in altro congenere esercizio, è ormai così trito che mi parrebbe quasi di mancar di rispetto al Senato se io volessi qui ancor brevemente riprodurlo. Basta avergli sottoposto la questione, perchè esso abbia a risolverla.

In tema di costruzioni navali le ragioni apparentemente più solide che si potrebbero dare in favore delle patenti sarebbero ragioni di pubblica sicurezza.

Ma mi pare che l'onorevole Commissario Regio, forse non si è fermato su queste ragioni vedendo, con quel acume che lo distingue, che ad ogni esigenza di pubblica sicurezza avrebbe già soddisfatto abbastanza la visita che è prescritta in una sede del progetto per assicurarsi della buona costruzione prima che i bastimenti possano esser posti in navigazione.

Esclusa quindi ogni ragione di pubblica sicurezza in appoggio delle patenti non restano che ragioni d'ordine economico o di protezione ad interessi individuali. Ma se non possono questi legittimare un'ingerenza governativa, non potrebbero neppure ragioni più generali d'un ordine più economico. Che il perfezionamento delle costruzioni sia meglio raccomandato allo stimolo dei vincoli, che non a quello della libertà, mi pare che non sia cosa intorno alla quale abbiamo ad allargarci in discussione.

Solamente non potrei passare senza una categorica avvertenza l'argomento troppo pericoloso che ho sentito desumere dalla necessità di rimettere ogni discussione ad altre occasioni, quando cioè i principii di libertà siano introdotti in tutte le materie analoghe e così per esempio nelle leggi intorno agli ingegneri civili.

Se questo si ammettesse, noi cominceremmo per fondare a poco a poco in tutta Italia una legislazione piena di vincoli, aspettando ad un giorno, non so quale, in cui si avesse a fare una discussione generalissima

quasi direi astratta di cui non è immaginabile la possibilità.

Le quistioni di principio vengono volta per volta che si discute un tema particolare, che ne porta lo svolgimento.

Ripeto che per la natura stessa dell'argomento, io non credo dover entrare in maggiori sviluppi, che sarebbero inutili in un Consesso come questo.

E per non riprendere la parola, dichiaro fin d'ora che quando il Senato approvasse gli articoli dei quali ho chiesto la soppressione, dovrei allora accettare la proposta annunciata dall'onorevole Commissario Regio, o che senza la sua offerta avrei fatto io stesso per ultimo, che cioè i costruttori navali che in alcune provincie d'Italia esercitano oggi liberamente la professione, abbiano ad ottenere la patente senza cercar loro i requisiti che altrimenti sarebbero necessari.

Presidente. La parola è al signor Commissario Regio.

Commissario Regio. Debbo chiarire il mio discorso per quanto riguarda la sicurezza dei bastimenti. Forse mi sono espresso male, ma non ho voluto escludere la necessità di dare la patente per sicurezza della navigazione, e non l'ho esclusa di fatto, perchè ho citato una memoria del signor *Lissignol* che parlando *des accidents de mer* ha accennato alla necessità delle patenti.

È indubitato che è prescritta una visita, ma questa visita fatta quando il bastimento è armato, non può certamente entrare in tutti i particolari della costruzione in modo da guarentire la navigabilità della nave; bisogna vedere questo bastimento come è stato legato e materialmente costruito, come si è proceduto nella sua formazione e via dicendo; tutto questo non è possibile verificarlo quando il bastimento è completamente allestito per la visita prescritta dal regolamento. In Inghilterra i costruttori navali non hanno patente, la costruzione navale è così largamente sviluppata in quel paese, la industria marittima è giunta ad un grado tale a cui noi speriamo di arrivare, ma da cui siamo ancora molto e molto lontani.

In Inghilterra queste visite di bastimenti sono circondate da tali e tante garanzie che forse in quel paese non si sente il bisogno della patente per i costruttori navali come possiamo sentirlo noi.

In Inghilterra ci è l'istituzione del *veritas*, il quale *veritas* è diretto da gente profondamente istruita nella materia, gente esercitata, gente pratica immensamente. Questo *veritas* è circondato dalla fiducia non solo di tutta la marina inglese, ma dalle marine di tutto il mondo. Esso è quello che esercita una severa sorveglianza sulle costruzioni navali.

Da noi questa istituzione è ancora nell'infanzia, non ha acquistato ancora quella fiducia che acquistò in Inghilterra.

Noi più di ogni altra Nazione siamo costretti a provvedere alla sicurezza della navigazione sotto il punto

di vista delle costruzioni navali. Ho subito accettato e con viva soddisfazione quanto la vostra Commissione ha fatto, onorevoli Senatori, per liberare i cantieri da una vessatoria sorveglianza ed ingerenza governativa; si è pensato sopprimere ogni ingerenza dei consoli di marina sulle costruzioni navali, rimanga almeno una garanzia nella patente dei costruttori. Per cui io domando al Senato che voglia conservare tale disposizione nel progetto di legge.

Senatore Farina. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Farina. Mi pare che la quistione si debba considerare sotto un doppio aspetto, o non solo come fu sin qui, sotto il semplice aspetto della bontà della costruzione navale. Oltre a questo aspetto, per il quale stanno pro e contro le ragioni che vennero addotte dall'onorevole Commissario Regio e dall'onorevole Senatore Duchoqué, ve n'è un altro sotto il quale non ho inteso che l'argomento sia stato esaminato. Questo consiste nella matricola che serve come di base alla coscrizione marittima. La matricola diventa la base della costruzione marittima per fornire i cantieri di persone pratiche, di persone che conoscano l'arte delle costruzioni marittime. Colla coscrizione è indispensabile che queste persone abbiano la matricola di mare, altrimenti che cosa avverrà? Avverrà che saranno comprese nella coscrizione di terra, saranno impiegate ad altri lavori, a fare il soldato, ed i cantieri non potranno essere forniti degli operai necessari.

Mi pare che questa considerazione sia importante e per conseguenza la sottopongo alla saviezza del Senato onde voglia mantenere nel progetto la matricola.

Senatore Pareto. La maggior parte di ciò che io volevo dire per rispondere all'onorevole Duchoqué, è stato detto dall'onorevole Commissario Regio, per cui non aggiungerò che poche parole per sostenere la necessità delle patenti onde dare un pegno di sicurezza marittima. A cosa serve la visita del bastimento quando questo è terminato, giacchè allora molte cose restano nascoste all'occhio dell'osservatore? Che sia ben costruito è nell'interesse dei proprietari stessi, e se l'incaricato di fabbricare il bastimento è incapace, è un grave danno per la sicurezza della navigazione e anche pel proprietario; è come chi facesse costruire una casa da persona non abile, la quale riuscendo mal costruita, fosse per cadere; certo questo gli porterebbe un danno gravissimo. A prevenire ciò, non vi sarebbe altro che la continua sorveglianza durante la costruzione, o la certezza dell'abilità dell'ingegnere o architetto.

Se chi è costruttore, è obbligato ad aver la patente è presumibile che saprà costruire bene, quindi io credo che sia miglior partito mantenere la patente, salvo lo adottare i temperamenti suggeriti per coloro che già costruiscono senza patente.

Senatore Poggi. Quantunque le ragioni dette dall'onorevole Commissario Regio abbiano molto peso, nondimeno io non posso fare a meno di non unire la mia

voce a quella dell'onorevole Duchoqué che è membro della minoranza della Commissione.

Io non so come essendosi specialmente la discussione residuata a rilevare l'importanza della patente per assicurare la bontà e la regolarità della costruzione, non si rifletta che questa sola garanzia assicura che i bastimenti sono in buona regola. Per evitare il pericolo di una costruzione irregolare che comprometta la vita de' naviganti, può esser talvolta effimera.

A me parrebbe invece opportuno valersi di questa occasione, che è la prima che si presenta per l'Italia, onde provvedere con mezzi speciali alla sicurezza delle costruzioni prescrivendo visite volta per volta, anziché vincolare l'arte e l'industria del costruttore navale con la istituzione delle patenti. Queste attribuiscono all'individuo la presunzione di essere un buon costruttore, ma non assicurano che le singole costruzioni da esso eseguite siano regolari e sicure, laddove la visita e la vigilanza rassicurerebbero non in un modo astratto ma concreto, si eviterebbe così la creazione di un vincolo economico e si raggiungerebbe meglio lo scopo a cui principalmente mirano le patenti.

Quindi per parte mia mi unisco all'onorevole Duchoqué per togliere il vincolo della patente.

Presidente. Si scioglie la questione mettendo ai voti l'articolo.

(Il Senatore, Segretario, Scialoja rilegge l'articolo.)

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. Ove il Senato voglia accogliere la mia insistente domanda perchè i costruttori navali siano muniti di patente, chiedo la soppressione del secondo capoverso di questo articolo che dice: « La costruzione dei bastimenti in ferro dovrà essere diretta da ingegneri costruttori. »

Per la costruzione dei bastimenti sia in legno, sia in ferro, non richiedonsi diverse cognizioni. Se alcuni credessero che i costruttori di bastimenti in ferro debbano avere cognizioni speciali, io vi assicuro che questo non è. Se poi si crede che debbano avere cognizioni superiori, questo è contrario al vero. È più facile costruire e legare una nave in ferro, che non un bastimento in legno. Quindi prego di togliere questo secondo capoverso.

Senatore Mameli, Relatore. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Mameli, Relatore. La proposta del Commissario Regio era stata da me prima d'ora accettata per le ragioni ben evidenti che si adducono. Sarebbe infatti veramente strano il supporre patenti speciali per i costruttori di bastimenti in ferro, mentre la costruzione in legno presenta uguali, se non forse maggiori difficoltà; per lo meno è certo che richiedesi uguale perizia.

Presidente. Metto dunque solo ai voti la prima parte dell'articolo 32.

Chi l'approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

« Art. 33. I costruttori navali sono di due classi.

» I costruttori di prima classe possono costruire bastimenti di qualunque portata.

» I costruttori di seconda classe non possono costruire bastimenti di portata superiore alle 150 tonn. »

(Approvato.)

« Art. 34. Per conseguire la patente di costruttore navale si richiedono le seguenti condizioni:

» 1. Avere raggiunto la maggiore età;

» 2. Non essere mai stati condannati per bancarotta fraudolenta, furto, truffa o falso;

» 3. Aver subito con buon esito un esame teorico-pratico. »

Senatore Mameli, Relatore. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Mameli, Relatore. Qui occorre un equivoco nella stampa, si è dimenticato di stampare l'emendamento di questa parte, si intende ora di rinmetterlo per riparare all'omissione. Eccolo:

« Non essere mai stato condannato a pene correzionali per furto, truffa, falso od altro reato contro la fede pubblica. »

Presidente. Se non si fanno altre osservazioni, quest'articolo s'intenderà approvato coll'emendamento accennato dal Relatore.

« Art. 35. Vi saranno delle patenti speciali per gli ingegneri costruttori di bastimenti in ferro.

» Le condizioni e i programmi d'esame pel conseguimento di queste patenti saranno stabiliti da speciale provvedimento. »

Commissario Regio. La prima parte di questo articolo non ha più ragione di essere; in conseguenza l'articolo rimane solamente composto dalle parole: « Le condizioni e i programmi d'esame pel conseguimento di queste patenti saranno stabiliti da speciale provvedimento. »

Senatore Scialoja. L'articolo nella sua combinazione per la reiezione della prima parte rimane imperfetto, giacchè invece di dire:

I programmi d'esame pel conseguimento di queste patenti, deve dire, della patente de' costruttori.

Senatore Castelli E. La rettificazione di cui ha parlato l'onorevole Senatore Scialoja è giustissima, ma facendo questa, io credo necessario di farne un'altra al numero 3 dell'articolo precedente, perchè ivi è detto, *aver subito con buon esito un esame teorico pratico secondo i programmi...* Essendo già previsto il caso dei programmi, dal numero 3 dell'articolo 34 dovrebbero togliersi le ultime parole, cioè *secondo i programmi, ecc.*, e poi nell'articolo 35 dire:

Le condizioni e i programmi d'esame pel conseguimento della patente di costruttore navale saranno stabilite da speciali provvedimenti.

In tal modo si evita una ripetizione che non è giustificata.

Presidente. Acconsente il signor Commissario Regio a questo cambiamento?

Commissario Regio. Acconsento.

Presidente. Metto dunque ai voti l'articolo 35 così concepito:

« Le condizioni e i programmi d'esame pel conseguimento della patente di costruttore navale saranno stabiliti da speciale provvedimento. »

Chi l'approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 36. Le patenti di costruttore sono accordate in nome del Re dal Ministro di Marina. »

(Approvato.)

« Art. 37. I costruttori navali stranieri i quali siano muniti di patente dal proprio Governo, potranno dal Ministro di Marina essere autorizzati ad esercitare la loro industria nello Stato. »

(Approvato.)

« Art. 38. I costruttori o maestri d'ascia prima d'intraprendere la costruzione di un bastimento dovranno farne dichiarazioni al console di marina del circondario. »

Commissario Regio. D'accordo colla Commissione io domanderei al Senato di togliere da quest'articolo le parole, o *maestri d'ascia*; la questione dei maestri d'ascia sarà portata all'articolo 42.

Presidente. Essendo d'accordo colla Commissione, quest'articolo s'intenderà approvato colla soppressione delle parole o *maestri d'ascia*.

« Art. 39. Il costruttore non potrà varare il bastimento senza il consenso del proprietario.

» Prima di procedere al varo dovrà darne avviso all'amministratore di marina; dovrà pure eseguirsi la stazatura di cui all'art. 50. »

(Approvato.)

« Art. 40. Il committente la costruzione dovrà dichiarare i partecipi alla proprietà del bastimento nell'atto stesso in cui gli sarà rilasciata la quitanza a saldo del prezzo della costruzione.

» Il costruttore il quale, dopo avere intrapresa la costruzione di un bastimento per conto proprio, intendesse associare altri nella proprietà del medesimo, dovrà farne dichiarazione come sopra, prima che il varamento abbia luogo.

» In mancanza delle dichiarazioni sovra prescritte, il bastimento sarà intestato rispettivamente al committente o al costruttore. »

Commissario Regio. In questo articolo alle parole: *Il committente la costruzione dovrà dichiarare i partecipi alla proprietà del bastimento*, pregherei si aggiunga *dichiarare al funzionario dell'amministrazione mercantile i partecipi*, ecc.

Senatore **Mameli**, *Relatore*. Accetto.

Presidente. Metto ai voti l'articolo così emendato.

Chi lo approva, si alzi.

(Approvato.)

« Art. 41. I maestri d'ascia avranno facoltà di costruire piccole barche fino alla portata di 30 tonnellate. »

(Approvato.)

« Art. 42. Le concessioni dei tratti di spiaggia ad uso di cantiere per la costruzione di bastimenti non potranno farsi che a costruttori navali per un periodo di tempo non maggiore di quindici anni nei modi e nelle forme che saranno stabilite dal regolamento. »

Commissario Regio. Nell'articolo 38 avendo soppresso ciò che riguarda ai maestri d'ascia, io lo accennerei qui, aggiungendovi che dovranno uniformarsi alle prescrizioni degli art. 38, 39 e 40.

Quanto alle concessioni dei tratti di spiaggia ad uso di cantiere, io pregherei il Senato di aggiungere nell'articolo ai costruttori navali anche alle società di costruzioni navali, per non rendere queste ultime schiave del costruttore che ha avuto una concessione.

Senatore **Pareto**. Io vorrei ancora che vi si aggiungessero i maestri d'ascia, perchè noi con questo articolo li priveremmo della facoltà di costruire anche le piccole barche fino alla portata di 30 tonnellate.

Siccome il costruttore navale non è nel senso generico, ma in quello di costruttore patentato, se noi non accenniamo che la spiaggia può essere concessuta ugualmente ai maestri d'ascia, noi verremo a togliere loro quella facoltà che gli abbiamo concessuta coll'articolo precedente.

Quindi vorrei che l'articolo fosse concepito in modo che comprendesse i costruttori navali, le società di costruzione, ed i maestri d'ascia.

Commissario Regio. Non ho difficoltà di accettare. L'articolo rimarrebbe così concepito:

« Le concessioni dei tratti di spiaggia ad uso di cantiere per la costruzione di bastimenti non potranno farsi che a costruttori navali, ed a società di costruttori navali, per un periodo di tempo, ecc. »

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** (rileggendo l'emendamento del Regio Commissario). L'articolo sarebbe il seguente:

« Le concessioni dei tratti di spiaggia ad uso di cantiere per la costruzione dei bastimenti non potranno farsi che a costruttori navali ed a società di costruttori navali per un periodo di tempo... »

Senatore **Pareto**. Vi mancano i maestri d'ascia.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo**. Qui non è detto nulla di loro.

Senatore **Pareto**. Il pensiero è stato di limitare il tempo per cui si può concedere la spiaggia per costruzioni navali.

Io direi: Le spiagge sono concesse per un tempo minore di... e lo designerei; poscia direi: le concessioni possono farsi ai tali ed ai tali.

Senatore **Castelli E.** Mi pare che si potrebbe prescindere anche dall'aggiunta specificando la qualità dei

maestri d'ascia. Quando la disposizione si limita ai costruttori di barche della portata di 30 tonnellate, nessuno può intendere diversamente, perchè chi costruisce una nave piccola non è il costruttore navale contemplato dalla legge come quello che ha subito un esame e che ha avuto una patente.

Dunque la disposizione dell'articolo 42 la quale parla delle concessioni a farsi a costruttori navali, necessariamente deve comprendere, nei limiti testè accennati di 30 tonnellate, anche i maestri d'ascia.

Starà piuttosto al regolamento di dire che quando si tratterà di costruzioni limitate alle 30 tonnellate che sono fatte da semplici maestri d'ascia la concessione non potrà oltrepassare tale limite.

Del resto è forse anche meno opportuno d'esprimere la qualità di maestro d'ascia in questo articolo, in quanto che parlasi di concessioni di tratti di spiaggia ad uso di cantiere, e si sa bene che la costruzione di una barca di 30 tonnellate non si fa in cantiere propriamente; un tratto di spiaggia basta per tali costruzioni.

Senatore **Pareto**. Io insisterei che si mettesse la parola maestri d'ascia, perchè potrebbe nascere il caso che un maestro d'ascia si presentasse a domandare concessioni e gli si dicesse: non si può accordare perchè la legge non ne parla. Dunque è meglio abbondare di un vocabolo, tanto più che la costruzione per esempio delle barche di una trentina di tonnellate è molto considerevole sulle spiagge della Liguria, e se si potesse dubitare che la legge non desse la facoltà di spiaggia per la costruzione di queste, ne nascerebbe di accordare tratti di grave danno a tale industria.

Senatore **Mameli, Relatore**. Per conciliare le cose, io propongo, che si aggiunga all'articolo un capoverso che comprenda i maestri d'ascia, del tenore seguente:

« I maestri d'ascia per l'oggetto di cui nel precedente articolo sono compresi sotto il nome di costruttori. »

Così si schiva l'inconveniente giustamente notato dal Senatore **Castelli**, di applicare l'idea dei cantieri di costruzione anche ai costruttori di barche non eccedenti trenta tonnellate.

Commissario Regio. Accetto.

Senatore **Pareto**. Anch'io accetto.

Presidente. Dunque metto ai voti l'articolo in questa conformità.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Senatore, **Segretario, Arnulfo** legge:

« Art. 43. Le carte di bordo di cui devono essere muniti i bastimenti nazionali sono:

» L'atto di nazionalità ed il ruolo d'equipaggio.

(Approvato.)

« Art. 44. L'atto di nazionalità enuncia: il nome del bastimento, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietari o compartecipi, come anche le parti per cui ciascuno di essi vi è interessato. Sulla mede-

sima è pure inscritto il passaporto che abilita il bastimento alla navigazione. »

(Approvato.)

« Art. 45. Gli atti di nazionalità dei bastimenti sono rilasciati dai rispettivi consoli in nome del Re, secondo le forme che saranno prescritte dal regolamento. »

Commissario Regio. L'atto di nazionalità è un atto importante internazionale, è un atto che tende a far conoscere ovunque a qual nazione il bastimento appartiene. Io domando per l'importanza di questo atto solenne che si stabilisca che invece di essere rilasciato dai Consoli in nome del Re, si mantenga la richiesta del Ministero e si esprima l'articolo 45 nei seguenti termini:

« Gli atti di nazionalità sono rilasciati in nome del Re dal Ministro della Marina secondo le forme che saranno prescritte dal Regolamento. »

Presso tutte le nazioni marittime si rilasciano gli atti di nazionalità dal Ministero.

Senatore **Pareto**. Io appoggierei invece l'articolo della Commissione per la ragione che è meglio discentralizzare che centralizzare.

Se si avrà da ricorrere alla Capitale per far nazionalizzare il bastimento *A* e *B* vi vorranno tante formalità che forse ritarderanno moltissimo le speculazioni di commercio. Siccome i Consoli naturalmente hanno più facilità di determinare i bastimenti per cui si domanda la patente di nazionalità, credo che sarà meglio che la diano i Consoli, e che perciò possono avere se vogliono l'autorizzazione del Governo.

Parliamo sempre di discentralizzazione; ecco un caso di far qualche cosa in questo senso.

Presidente. Metto ai voti l'emendamento del Regio Commissario che vuol sostituire le parole *dal Ministro della Marina*, a quelle *dai rispettivi Consoli*.

Senatore **Mameli, Relatore**. La Commissione non accetta; persiste nella sua proposta.

Commissario Regio. Io ripeto, insisto e prego di nuovo il Senato perchè l'atto di nazionalità sia rilasciato dal Ministero. La discentralizzazione non c'è dubbio che noi dobbiamo cercarla, ma cerciamola come l'ha cercata il progetto di legge che stiamo discutendo, come l'ha cercata la Commissione del Senato nel migliorare il progetto di legge del Ministero in molte altre parti; io perciò rispettosamente prego di nuovo il Senato di concedere che gli atti di nazionalità sieno rilasciati dal Ministero.

Io quanto all'inconveniente di dover ricorrere al Ministero per l'atto di nazionalità al momento della partenza, faccio riflettere che mentre si trattano tutte le formalità della ultima costruzione ed armamento ci sarà tutto il tempo per domandare al Ministero quest'atto.

Dirò di più, nei regolamenti, non nella legge e nei regolamenti francesi i Commissari marittimi, che sarebbero, i nostri consoli, hanno questi atti di nazionalità belli e firmati con anticipazione e quando si deb-

bono rilasciare non fanno che riempire le lacune ai termini di legge e vi appongono una firma per la loro responsabilità interna, ma per rispetto all'estero essi portano la firma del Ministro.

Io spero che il Senato voglia accogliere queste spiegazioni e che la Commissione mi voglia concedere che l'articolo sia formulato come ho proposto, anche per rispetto che dobbiamo alle potenze estere obbligate dal diritto internazionale a riconoscere queste carte di bordo dei nostri bastimenti.

Senatore **Pinelli**. Sarebbe certamente desiderabile di poter asserire l'intenzione della Commissione, quando non potessero sorgere inconvenienti.

Io abbozzo quant'altri mai nell'intenzione di togliere gli eccessi di centralizzazione; ma quando si parla di togliere gli eccessi, si parla di cose nelle quali non vi sia alcuna sorta di necessità, e che sia affare di scelta lasciare piuttosto all'autorità centrale che non all'autorità subordinata e posta in diversa località.

Ma se queste considerazioni sono valevoli, lo sono quando si tratta di atti che non portano le loro conseguenze al di fuori dello Stato. Finché si tratta di autorità da esercitarsi sui vari punti dello Stato si comprende benissimo la teoria della decentralizzazione; ma qui trattandosi di atti che hanno importantissime conseguenze internazionali per le quali si può entrare nelle considerazioni di alta importanza dal lato della nazionalità, mi pare che per la loro natura stessa questi atti debbono essere riservati, come lo sono in generale presso altri Stati, al potere centrale.

Si tratta di far riconoscere una patente non nello Stato, ma all'estero, e questa considerazione è per me di qualche peso, per cui dichiaro di appoggiare lo emendamento dell'onorevole Commissario Regio.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. Non mi sembrano del caso le ragioni addotte dal signor Senatore preopinante, perchè le firme dei Consoli, munite del sigillo del proprio ufficio, come quelle di qualunque pubblico ufficiale, hanno valore all'estero. Ma sussistendo la pratica di tutte le nazioni come ha dichiarato il Commissario Regio, questa ragione basta per indurre la Commissione a desistere dalla fatta proposta ed accettare quella del regio Commissario.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo**. L'articolo 45 sarebbe dunque così concepito:

« Gli atti di nazionalità sono rilasciati in nome del Re dal Ministro di Marina con quelle forme che saranno prescritte dal regolamento. »

Presidente. Metto ai voti questo articolo così redatto.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 46. Nessun bastimento può essere considerato

nazionale, nè inalberare la bandiera dello Stato, se non è munito della patente di nazionalità.

« Sono esenti dall'obbligo della patente i battelli e le barche che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinate al servizio dei porti e delle spiagge. »

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. Nella prima parte di questo articolo pregherei il Senato a sostituire la parola *atto* di nazionalità a quella di *patente*.

Quanto alla seconda parte siccome, quando saremo a parlare della pesca nell'articolo 209 del progetto del Ministero, e 159 di quello della Commissione, nel quale è detto che « la pesca nei mari dello Stato si divide in pesca costiera ed in pesca illimitata » io chiederò al Senato che invece si divida in *pesca limitata*, ed in *pesca illimitata*; così, se il mio emendamento venisse accettato, io crederei che anche in questo articolo si debba a voce di *pesca costiera*, dire *pesca limitata*.

Presidente. La Commissione avendo aderito ad entrambe queste proposte, l'articolo s'intenderà approvato in tale conformità.

Senatore *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 47. Per ottenere l'atto di nazionalità i bastimenti dovranno appartenere a cittadini dello Stato, od a persone che vi abbiano domicilio da cinque anni almeno.

« Tuttavia gli stranieri anche non domiciliati nè residenti nello Stato, potranno partecipare alla proprietà dei bastimenti nazionali fino alla concorrenza di un terzo. »

(Approvato.)

« Art. 48. Lo straniero che a qualunque titolo abbia acquistato la proprietà di un bastimento nazionale per una quota maggiore del terzo del suo valore, dovrà entro il termine di un anno fare il trapasso dell'eccedente a persona avente le qualità volute dalla presente legge.

« In difetto ne sarà ordinata dal tribunale la vendita sull'istanza dell'Amministrazione marittima. »

Senatore **Poggi**. Domando la parola per un semplice schiarimento della Commissione. Desidero cioè di sapere se lo straniero che ha acquistato questa proprietà per più del terzo, od anche l'intera proprietà di un bastimento nazionale, qualora si adattasse a non mettere la bandiera nazionale sul bastimento, ed a torlo quindi dalla categoria dei bastimenti nazionali, rimanga, come dovrebbe esserlo, libero proprietario della sua cosa, senza essere astretto alle conseguenze dell'articolo 48.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. Il termine in questo articolo concesso agli stranieri deve avere questo naturale effetto; che intanto possa egli godere della nazionalità. Scopo della legge non è già quello di escludere gli stranieri dalla compartecipazione della proprietà del bastimento, ma di escluderli dal beneficio della nazionalità, ove, dentro il termine fissato non facciano il tra-

passo a mani di persone aventi le qualità stabilite dalla presente legge.

Presidente. Non facendosi altra osservazione l'articolo rimane approvato.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 49. Verun bastimento proveniente da vendita fatta da un suddito di potenza in istato di ostilità con una potenza in istato di pace col Governo del Re, potrà ottenere la nazionalità italiana, salva speciale autorizzazione del Ministro di Marina. »

Commissario Regio. Avendomi il Senato accordato di modificare l'articolo 45 in modo che gli atti di nazionalità siano rilasciati dal Ministro della Marina in nome del Re, domando che quest'articolo 49 sia modificato nell'ultima parte dove dice: *salva speciale autorizzazione del Ministro della Marina*. Avverto che nel progetto della Commissione era un'eccezione alla regola per gravi casi di cui tratta l'articolo 49; laddove la regola generale è che il Ministro della Marina rilasci gli atti di nazionalità. Il Senato troverà ragionevole di mettere l'alinca dell'articolo 64 corrispondente del progetto del Ministero:

« Potrà però il Ministro della Marina, constandogli della verità della vendita, accordare la nazionalizzazione. »

Senatore **Mamell**, *Relatore*. Accetto, perchè è conseguenza di altri già consentiti emendamenti.

Presidente. L'articolo s'intende così approvato.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 50. Per ottenere l'atto di nazionalità, il bastimento dovrà essere stazato secondo il metodo e le norme che saranno determinate dal regolamento. »

(Approvato.)

« Art. 51. La indicazione delle partecipazioni nella proprietà del bastimento deve farsi per carati o per frazione di carato. »

(Approvato.)

« Art. 52. Tutti i bastimenti nazionalizzati saranno descritti in apposita matricola. »

(Approvato.)

« Art. 53. Il bastimento sarà iscritto sulla matricola del circondario marittimo ove è domiciliato il proprietario.

» Quando vi siano più proprietari la iscrizione si farà nel circondario in cui ha domicilio il maggiore interessato, ovvero l'armatore od il rappresentante di cui all'art. 60. »

(Approvato.)

« Art. 54. L'atto di nazionalità è valevole per tutta la durata del bastimento, quando questo non cambi denominazione o conformazione. »

(Approvato.)

« Art. 55. I trapassi di proprietà eseguiti secondo le leggi saranno denunciati all'autorità marittima nei modi e nei termini che saranno stabiliti dal regolamento. »

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. Ho accettata la soppressione degli articoli 70, 71, 73 del progetto ministeriale perchè ho riconosciuto che la Commissione del Senato aveva ben ragione di dire che la materia trattata da questi articoli era materia appartenente al Codice di commercio.

Siccome questi tre articoli introducono miglioramenti positivi ai relativi articoli del Codice di commercio attuale, intendo sia dichiarato in questa discussione innanzi al Senato che io l'accetto colla fiducia che nella compilazione del nuovo Codice di commercio sia tenuto conto di questi miglioramenti.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. È tutto naturale; si è riconosciuto che questa non era la sua sede, e che con questo non si dovevano confondere le cose che appartenono al Codice di commercio.

Presidente. Non essendovi proposte, l'articolo è approvato.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 56. Se il proprietario vorrà procedere alla demolizione di un suo bastimento, dovrà farne la dichiarazione al console di marina del circondario nello Stato ed all'estero agli uffiziali consolari. »

(Approvato.)

« Art. 57. Il bastimento del quale non si abbia da due anni notizia, sarà cancellato dai ruoli. »

(Approvato.)

« Art. 58. I ruoli di equipaggio di cui ogni bastimento deve essere munito, sono apediti dai consoli e vice consoli di marina. »

(Approvato.)

CAPO IV.

Dei proprietari e degli armatori di bastimenti.

« Art. 59. È armatore colui che impiega il bastimento per uno o più viaggi o spedizioni, innendolo degli oggetti a ciò necessari ed affidandolo alla direzione di un capitano o patrono, sia egli o no il proprietario del bastimento. »

(Approvato.)

« Art. 60. Prima dell'armamento del bastimento, dovranno i proprietari fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al console o vice-console di marina nello Stato e dinanzi all'uffiziale consolare all'estero, ovvero esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano.

» In mancanza di tale dichiarazione o giustificazione sarà considerato armatore il proprietario che rappresenti più della metà degli interessi del bastimento, o se non vi sia chi rappresenti più della metà del bastimento, saranno considerati armatori tutti i partecipanti.

» Coloro che saranno dichiarati armatori per una spedizione o viaggio saranno considerati come tali nelle spedizioni successive, se non vi saranno dichiarazioni contrarie. »

Senatore Poggi. La prima parte di questo articolo mi fa sentire il bisogno di uno schiarimento. Si è detto che i proprietari dovranno fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al console o vice-console di marina, ecc.; e poi si dice, «ovvero esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano.»

Non so raggiungere bene il concetto di quest'ultima parte dell'articolo.

Nel progetto ministeriale il concetto era chiaro, perchè si diceva, che se non si presentavano i proprietari si potevano presentare altre persone che giustificassero i poteri della persona che ne assume le funzioni.

Qui invece non si sa quali debbano essere gli individui che debbono esibire i documenti.

Desidererei dunque uno schiarimento ed una correzione dell'articolo, nel senso che non presentandosi i proprietari, ma estranei, questi appunto debbano esibire i documenti, vale a dire mostrare il mandato che hanno dai proprietari.

Senatore Mameli, Relatore. Se l'armatore è proprietario fa la dichiarazione prescritta dalla legge; se non è proprietario, rappresenta la persona del proprietario.

Senatore Poggi. Mi pare che l'articolo non dica questo.

Senatore Mameli, Relatore. Vediamo.

«Prima dell'armamento del bastimento, dovranno i proprietari fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al console o vice-console di marina nello Stato e dinanzi all'ufficiale consolare all'estero, ovvero esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano.»

Se non sono proprietari rappresentano la persona del proprietario.

Presidente. Il senso dell'articolo è retto dalla parola proprietario.

Senatore Duchoqué. Se si aggiunge «si dovrà» mi pare che l'articolo sarà accomodato.

Presidente. Acconsente la Commissione?

Senatore Mameli, Relatore. Acconsente.

Senatore, Segretario, Arnulfo rilegge l'art. 60:

«Prima dell'armamento del bastimento, dovranno i proprietari fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al console o vice console di marina nello Stato e dinanzi all'ufficiale consolare all'estero, ovvero si dovrà esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano.

» In mancanza di tale dichiarazione o giustificazione sarà considerato armatore il proprietario che rappresenti più della metà degli interessi del bastimento, o se non vi sia chi rappresenti più della metà del bastimento, saranno considerati armatori tutti i partecipanti.

» Coloro che saranno dichiarati armatori per una spedizione o viaggio saranno considerati come tali nelle

spedizioni successive, se non vi saranno dichiarazioni contrarie.»

(Approvato.)

«Art. 61. Quando nè il proprietario, nè l'armatore siano domiciliati nel circondario in cui è, o deve essere iscritto il bastimento, o quando vi siano più partecipanti nella proprietà dello stesso bastimento o più armatori, o quando l'armatore fosse l'istesso capitano, dovranno i proprietari od armatori deputare una persona che sia domiciliata nel circondario in cui il bastimento è iscritto, la quale li rappresenti dinanzi all'amministrazione marittima.»

(Approvato.)

«Art. 62. I proprietari e gli armatori sono responsabili verso lo Stato delle pene pecuniarie incorse dal capitano o patrono nell'esercizio delle di lui funzioni.»

(Approvato.)

«Art. 63. I proprietari e gli armatori sono ancora responsabili solidariamente per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe, e per le ritenzioni di paghe dovute alla cassa degli invalidi della marina mercantile, per le spese di trasferimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio e per ogni spesa fatta nei medesimi dagli agenti governativi, e tali spese dovessero essere a carico del bastimento.

» Pel rimborso delle spese in questo articolo indicate i consoli potranno spedire ingiunzioni, le quali saranno rese esecutorie con decreto del presidente del Tribunale, salvo il richiamo al Tribunale del circondario dentro il termine di giorni dodici, previo bensì il pagamento della somma di cui il reclamante farà fede con apposita quietanza unita al ricorso, che non sarà altrimenti ammesso.»

(Approvato.)

«Art. 64. Per garanzia del pagamento dei diritti e delle spese menzionati nell'articolo precedente, il proprietario o l'armatore presterà ad ogni armamento cauzione per somma uguale al decimo del valore del bastimento.

«La cauzione» s'intenderà vincolata anche per il tempo del disarmo fino alla effettuazione di un nuovo armamento.

«In caso di vendita del bastimento a favore di nazionali, o di cambiamento di armatori, la cauzione non s'intenderà liberata se non quando la nuova cauzione presentata dal compratore o dai nuovi armatori sarà stata accettata.»

(Approvato.)

CAPO V.

Dei capitani e patroni.

«Art. 65. Niuno può comandare un bastimento mercantile colla bandiera dello Stato se non è patentato capitano o patrono, o altrimenti autorizzato a termini della presente legge.»

(Approvato.)

« Art. 66. I capitani si dividono in due categorie, cioè capitani di lungo corso, e capitani di gran cabotaggio.

» Vi è una sola categoria di patroni. »

(Approvato)

« Art. 67. La navigazione dei capitani di lungo corso si estende a qualunque viaggio dei due emisferi.

» Quella dei capitani di gran cabotaggio è circoscritta al sud fino al 14.º grado di latitudine nord, al nord fino al 72.º grado di latitudine nord; all'ovest fino al 35.º grado di longitudine del meridiano di Parigi; ed all'est fino al 44.º grado di longitudine dello stesso meridiano.

» La navigazione dei patroni è limitata alle coste del Mediterraneo fino al meridiano del Capo Matapan. »

Commissario Regio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Commissario Regio. A questo punto io debbo eccitare una grave questione, la questione che si è agitata nelle diverse Commissioni che hanno avuto per le mani questa legge della marina mercantile e che si è aggirata su due punti, sul numero delle classi di patente di capitani e patroni della marina mercantile, sui limiti di navigazione di ciascuna classe.

In quanto alla questione sul numero delle classi ho accettato quello proposto dalla Commissione del Senato che divide i capitani in due categorie, di lungo corso e di grande cabotaggio, e forma una sola categoria di patroni.

Adesso domando che siano variati i limiti che l'articolo seguente propone alle diverse classi di capitani e di patroni. La navigazione dei capitani di lungo corso si estende a qualunque viaggio dei due emisferi, ed io domando di aggiungere a questo primo capoverso le parole e possono comandare navi di qualunque portata.

Dirò brevemente le ragioni di questa domanda.

In questo articolo non è considerata la portata delle navi che possono comandare i capitani e patroni delle diverse categorie.

La legge del 1827 che regola sin oggi questa materia stabilisce che i patroni non possono comandare bastimenti superiori a 100 tonnellate; io domando che la prescrizione della legge del 1827 sia mantenuta non solo ma che i capitani di gran cabotaggio non possano comandare bastimenti al disopra di 500 tonnellate.

Colle proporzioni che ha acquistate oggi la marina mercantile, parlo della proporzione delle navi, daremo noi il comando di una nave di 1000 tonnellate, di un grande piroscalo che ha un numero equipaggio e che porta un grandissimo numero di passeggeri ad un capitano di gran cabotaggio, sol perchè naviga nei limiti impostigli? Bisogna non solo garantire la capacità di questo capitano per quanto riguarda la navigazione, ma anche garantire la società relativamente alla sua istruzione ed a tutte le altre cognizioni che gli occorrono

perchè sia capace di condurre un numeroso equipaggio e manovrare una nave di straordinaria grandezza. Quindi io pregherei il Senato di accettare questa aggiunta intorno alla portata dei bastimenti ai limiti che prescrive questo articolo. Tale è la prima mia domanda. La seconda è questa: Ai capitani di gran cabotaggio la navigazione è circoscritta con limiti di latitudine e longitudine. Io trovo che con questi limiti il capitano di gran cabotaggio può andar fino alla Groenlandia nel Mar Bianco, può andare a 1200 miglia dalla costa del Portogallo. Questi capitani allora debbono avere tutte le cognizioni che occorrono al capitano di lungo corso. Perchè daremo loro un tal limite? Se li riconoscete capaci di andar lontano 1200 miglia dalle coste del Portogallo, non hanno che a percorrere poco più di altrettanto per andare a New-York, con quale ragione loro proibirete adunque la navigazione degli Stati Uniti? Perciò domando che la limitazione della navigazione per capitani di gran cabotaggio sia indicata come nella legge del 1827, cioè invece che per latitudine e longitudine, per denominazione di coste, direi:

» I capitani di lungo corso possono estendere la navigazione a qualunque punto dei due emisferi, e possono comandare bastimenti di qualunque portata.

» La navigazione dei capitani di gran cabotaggio, è circoscritta alle coste del Mediterraneo, del Mar Nero, del Mar d'Azoff ed isole corrispondenti. Uscendo dallo stretto di Gibilterra, alle coste oceaniche di Spagna, di Portogallo, di Francia, delle isole Britanniche, Mar del Nord, Mar Baltico, ed alle coste di Africa sino al Senegal, comprese le isole, a non più di 300 miglia da tutte le coste suddette.

» Uscendo dal canale di Suez al Mar Rosso, golfo Persico e coste Indiane sino a Bombay e isole adiacenti.

« I capitani di gran cabotaggio non possono comandare navi di una portata superiore alle 500 tonnellate.

» La navigazione dei patroni è limitata alle coste del Mediterraneo e sue isole, e i medesimi non possono comandare navi di una portata superiore a 100 tonnellate. »

Questa è la dicitura presso a poco della legge del 1827 e domando che sia mantenuta.

Un'altra considerazione debbo esporre al Senato. Questo progetto di legge che ora qui si discute dovrà essere votato dalla Camera dei Deputati e col tempo che ci vorrà perchè sia esaminata, fatta la relazione, discussa e votata da quel ramo del Parlamento, con i lavori che sappiamo noi tutti essere in corso, probabilmente questa legge sarà pubblicata quando il taglio dell'istmo di Suez o è operato o è prossimo ad esserlo. Quindi, trattandosi di emanare una legge nuova, io domando che nei limiti della navigazione permessa ai capitani di gran cabotaggio sia pur fatto parola che possano navigare nel Mar Rosso, nel Golfo Persico, ar-

rivare a Bombay. La ragione per cui io accenno questo limite fino a Bombay è la seguente :

La navigazione del Mar Rosso e del golfo Persico è propria di cabotaggio e dal Golfo Persico a Bombay si naviga per costa. Un bastimento poi che da Bombay vuol passare l'isola di Ceylan ed entrare nell'Oceano indiano e nel Mar della Cina deve fare una navigazione nella zona dei Mossoni, cioè a dire: deve fare una *navigazione oceanica* come sogliam dire noi altri marinai.

Infine debbo domandare un'altra modificazione relativa ai patroni.

Il progetto di legge dice che la navigazione dei patroni è limitata alle coste dal Mediterraneo fino al meridiano del Capo Matapan; ma è chiaro che una navigazione di vero cabotaggio è quella dell'Arcipelago greco poichè in quella non si può, anche volendolo, navigare fuori di vista della costa; e per conseguenza mi sembra ingiusto il limite del meridiano del Capo Matapan per i patroni e direi che essi possono navigare in tutt' il Mediterraneo, ben inteso però, come dicevo in principio, comandando navi di una portata inferiore alle 100 tonnellate.

Senatore Pareto. Io vorrei che i capitani di gran cabotaggio potessero navigare fino alla Costa Orientale d'America, perchè è un viaggio molto più facile che non quello contenuto nei limiti designati dal sig. Commissario Regio, soprattutto per quanto riflette i mari al di là del Mar Rosso.

Io vorrei adottare la sua idea di limitare la navigazione per coste e non per gradi di latitudine e longitudine; ma non vorrei impedire ai capitani di grande cabotaggio di poter andare alla costa del Brasile, del Messico, di Buenos Ayres, e porrei i limiti al Capo Horn. Vi vanno attualmente dei capitani di seconda classe e riescono perfettamente; pertanto accorderei la facoltà di andare alle coste orientali d'America anco ai capitani di gran cabotaggio. Quelli poi che vanno oltre quel limite per le maggiori difficoltà, dovrebbero essere capitani di primo ordine.

Invece vorrei qualche maggiore cautela per la navigazione che si farà un giorno quando sarà aperto il Canale di Suez. È certo che vi è più difficoltà a navigare nei mari che sono a ponente della penisola al di qua del Gange e nei mari che avvicinano l'isola di Madagascar, che non ve ne ha ad andare in America.

Io permetterei loro di navigare bensì lungo le coste dell'Africa, ma limiterei la facoltà di navigare dei capitani di gran cabotaggio all' stretto di Babel Mandeb; vorrei in conseguenza che il capitano desse maggiori garanzie di quelle che può dare il capitano di seconda classe, e perciò, ripeto, vorrei non fosse accordata la navigazione dei mari delle Indie e del canale di Mozambico che ai capitani di prima classe.

Per le coste orientali d'America non esistono, come diceva, grandi difficoltà, giacchè sappiamo che dei semplici patroni andarono colà, facendo ottima navigazione,

mentre invece in altri luoghi vi sono maggiori difficoltà, richiedendosi più minute cognizioni geografiche, e maggiore abilità per vincere ostacoli fisici di maggiore entità.

Un'altra parola vorrei sopprimere, ed è la limitazione della portata dei bastimenti.

Si conduce tanto bene una grossa nave di 1500 tonnellate, quanto una di 500. Così pure è della difficoltà di comandare all'equipaggio. Un capitano di una nave di 500 tonnellate comanda all'incirca a 15 o 16 uomini di equipaggio, e può anche ugualmente bene comandare a un equipaggio di una nave di maggior portata, il quale ben di rado sorpasserà i venti o venticinque uomini.

Vorrei dunque che la questione della portata fosse lasciata a parte e adottando quanto si disse dal Commissario Regio intorno alla dicitura dell'articolo, si accordasse la facoltà ai capitani di cabotaggio di andare alle coste orientali d'America e limitata però allo stretto di Babel-Mandeb la navigazione del Mar Rosso, quando sarà aperto l'istmo di Suez. Attesa poi la difficoltà di navigazione nei paraggi settentrionali si d'Europa che d'America sarei tentato di proporre che si stabilisse un grado di latitudine Nord, quello per esempio del capo N., e un grado di latitudine Sud, quello per esempio del Capo Horn, oppure quello del Capo di Buona Speranza, oltre cui non fosse permesso ai capitani di gran cabotaggio di navigare; cosicchè la navigazione autorizzata per questi fosse ridotta ad un parallelogrammo limitato dalle coste d'America da una parte fino a un dato grado di latitudine verso il Nord ed un dato grado di latitudine verso il Sud e che dentro questo potessero i capitani di seconda classe navigare, mentre coloro che navigano oltre questi limiti non possono essere che capitani di prima classe; ma siccome è difficile stabilire precisamente tali limiti senza aver sott'occhio, direi, la carta geografica, non potrei indicare qui nulla di preciso a tal riguardo, pertanto chiederei che la Commissione combinasse queste nuove delimitazioni.

Commissario Regio. Rispondo all'onorevole Senatore Pareto. La questione dei limiti è una questione gravissima.

Se diciamo, per esempio, il capitano a gran cabotaggio può arrivare fino a Gibilterra, io domando quali cognizioni maggiori occorran, perchè arrivi fino a Lisbona? Quando siamo a Lisbona, perchè non può arrivare fino al Ferrol e poi a Bayonne e così via, via?

Se debbo dire la verità, se avessi voluto fare una modificazione al progetto della Commissione del Senato, l'avrei fatta radicale, avrei proposto due classi, patroni o cabotaggio, e capitano o lungo corso: questa proposta poco più, poco meno è stata agitata tanto nel seno della Giunta di Genova, prima autrice di questo progetto di legge, quanto nella Commissione del Consiglio di Stato, e poi in questa vostra del Senato, e fu sempre rigettata dopo mature considerazioni. Egli fu dopo

aver letto i verbali delle sedute di queste Commissioni, composte tutte di nomi tra i più sommi del nostro paese ed i meglio informati delle condizioni del nostro commercio marittimo, che non mi feci a proporre al Senato l'abolizione dei capitani a gran cabotaggio, ma se avessi voluto seguire gli impulsi del mio animo, avrei detto liberamente: aboliamo il gran cabotaggio, facciamo patenti per il Mediterraneo, e patenti per l'Oceano; questa sarebbe stata una distinzione logica, naturale dei limiti dei due capitani, una limitazione che ci detta la nostra posizione geografica; ma, ripeto, levare ai nostri capitani la facoltà di fare il gran cabotaggio, l'agevolazione di navigare le coste Oceaniche di Europa, quando non avessero le cognizioni di navigare al lungo corso, mi è sembrato un fatto così arduo, da farmi dubitare della mia coscienza; specialmente quando trovo simile agevolazione accordata ai capitani di gran cabotaggio della Francia e dell'Inghilterra.

Poteva io proporre al Senato la mia opinione quando nelle Commissioni succennate io vedevo uomini competentissimi ed sperimentati, e tra essi un superiore che io per ogni riguardo rispetto, un venerando decano della nostra marina, dichiararsi contro l'abolizione del capitano di gran cabotaggio?

Io debbo confessare che non ho avuto il coraggio di farlo.

Rientrando poi nella questione dei limiti per le tre categorie che ho accettate, come sono state proposte, io dirò, Signori, rispondendo all'onorevole Senatore Pareto, che se un capitano può andare a Buenos Ayres, a Montevideo, perchè non deve poter andare a Lima e passare il Capo Horn?

Quando un bastimento naviga per andare in Inghilterra, non abbisogna dell'astronomia; il bastimento quando va in Inghilterra, comincia dal riconoscere il Capo di San Vincenzo, quindi passa al Capo Finisterre, da esso a C. Occesaut o Lizard, e così via via, fa proprio una navigazione di costa, egli può quindi fare a meno di calcoli astronomici; ma quando questo bastimento debbe lasciare Gibilterra per andare a Madera, e da Madera sino a Buenos-Ayres senza vedere quasi mai più terra, questo capitano ha necessità di conoscere la latitudine e longitudine ricavate astronomicamente; questo capitano ha bisogno di cognizioni diverse da quelle di cui abbisogna quegli che vada in Inghilterra.

Ma direte: la navigazione del Baltico è più difficile di quella dell'America meridionale, lo so bene io; ma a superare la difficoltà maggiore non si richiedono cognizioni teoriche maggiori, ma cognizioni pratiche locali estesissime. Attraversando l'Atlantico si dorme, navigando il Baltico s'imbiancano i capelli, ma ad onta di ciò ci vuole meno teorica nel Baltico. In quanto poi ai limiti, uscendo dal canale di Suez, mi permetto ricordare all'onorevole Senatore Pareto, che non ho mai proposto estenderli al canale di Mozambico, nè ad altro punto della costa orientale d'Africa fuori del Mar Rosso.

Passo alla questione dei limiti per la portata; so bene che egual cosa è il comandare 28 persone, come il comandarne 14; ma dobbiamo considerare la navigazione a vapore.

La navigazione a vapore si estende oggigiorno su tutte le coste del globo, i piroscafi delle linee postali non portano solamente gli equipaggi, ma ancora gran numero di passeggeri. Io veggio che il Governo, quando ha fatto dei contratti con società per la navigazione postale delle coste del Regno, in appositi articoli, ha espresso l'obbligo, per la garanzia dei passeggeri, che i piroscafi di queste società dovessero essere comandati da capitani di prima classe; ora questo che io domando è l'istesso principio che è stato riconosciuto giusto in tali contratti, perchè io penso che di queste concessioni non ne faremo altre, e mi preoccupo del giorno in cui la nostra navigazione postale a vapore sarà liberata dal sussidio governativo, allora noi non potremo imporre alla nostra marina mercantile di far comandare questi grossi piroscafi da capitani di lungo corso, se non vi provvederemo oggi nella legge.

Signori, io vi assicuro che è cosa ben diversa il comandare una nave di mille tonnellate di quello che sia il comandarne una di 200; la prima non entra mica in tutti i porti che incontra, e per la seconda qualunque piccola cala è sicuro ricovero: la prima deve navigare, perciò ad una distanza da terra ben superiore a quella alla quale tranquillamente naviga la seconda. Conchiudo pregando il Senato ad accogliere la demarcazione dei limiti da me proposta.

Presidente. La Commissione accetta le proposte fatte dal Commissario Regio?

Senatore Mamell, Relatore. La Commissione accetta; era già una cosa intesa preventivamente.

Presidente. Non rimarrebbero che gli emendamenti proposti dal Senatore Pareto.

Senatore Pareto. Io sottoposi alcune osservazioni perchè le credeva necessarie, ma però se la Commissione non le crede tali, io non insisterò maggiormente.

Presidente. L'articolo adunque s'intenderà approvato colle modificazioni proposte dal Commissario Regio.

Senatore, Segretario, Arnulfo legge:

« Art. 68. I marinari nazionali i quali abbiano 24 anni di età e cinque anni di effettiva navigazione e sappiano leggere e scrivere, potranno essere autorizzati a comandare bastimenti di una portata non maggiore di trenta tonnellate per il piccolo traffico di costa entro i limiti determinati dal regolamento. »

Commissario Regio. Prego il Senato ad aggiungere dopo le parole: *che sappiano leggere e scrivere* le seguenti *ed abbiano conoscenza della bussola*; questa conoscenza è indispensabile.

Senatore Mamell, Relatore. La Commissione accetta.

Presidente. S'intenderà approvato l'articolo coll'aggiunta fatta.

Senatore, Segretario, Arnulfo legge:

« Art. 69. Nei paesi posti al di là dei limiti asse-

guati alla navigazione dei capitani di gran cabotaggio o dei patroni, i Regi Consoli potranno autorizzare questi graduati a comandare bastimenti di bandiera nazionale per il traffico nei canali e fiumi in tutta la loro estensione, e lungo le coste marittime entro un raggio di 300 miglia marine a partire dal porto del loro armamento. »

Commissario Regio. Qui è questione di forma. Quest'articolo mi parrebbe meglio concepito nei seguenti termini:

« I capitani di gran cabotaggio ed i patroni che si trovassero in paesi posti al di là dei limiti assegnati alla loro navigazione, potranno essere autorizzati dai Regi Consoli a comandare, ecc. »

Senatore Mameli, Relatore. È una modificazione di pura forma che la Commissione accetta.

Presidente. Resta perciò approvato l'articolo colla modificazione accettata dalla Commissione.

Senatore, Segretario, Arnulfo legge:

« Art. 70. Per conseguire le patenti di capitano di lungo corso o di gran cabotaggio, e quello di patrono si richiedono le condizioni seguenti:

» a) Essere cittadini dello Stato;
» b) Avere l'età di 24 anni compiuti;
» c) Non essere mai stati condannati per truffa, furto o falso, nè aver sofferto qualsiasi altra condanna importante pena maggiore di un anno di carcere;

» d) Avere tre anni di effettiva navigazione per conseguire le patenti di patrono e quattro anni per le patenti di capitano.

» Questa navigazione dovrà almeno per metà essere compiuta su bastimenti nazionali e per un anno essere stata eseguita in viaggi della classe a cui aspira il candidato o di una classe superiore.

» e) Avere superato con buon esito un esame tecnico pratico secondo i programmi che saranno stabiliti dal regolamento. »

Commissario Regio. Qui alla lettera c deve farsi un'aggiunta trascurata nella stampa.

Deve dirsi: *Non essere mai stati condannati a pena criminale ed anche correzionale per truffa, furto o falso od altro reato contro la fede pubblica.*

Presidente. Si intenderà approvato l'articolo colla accennata modificazione.

« Art. 71. I capitani e patroni i quali avessero ottenuto la naturalità, non potranno conseguire lo scambio delle loro patenti se non coll'adempimento delle condizioni prescritte pel grado cui aspirano.

» Tuttavia il Ministro di Marina potrà, secondo i casi, dispensarli dall'esame, previo il voto favorevole del Consiglio di Ammiragliato. »

(Approvato.)

« Art. 72. Gli ufficiali di vascello, i piloti, i secondi piloti e gli allievi di pilotaggio della Regia Marina provvisti di pensioni di riposo, riformati, congedati o di-

missionari potranno ottenere le patenti di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello ed i piloti quelle di lungo corso, i secondi piloti quelle di capitano di gran cabotaggio, e gli allievi di pilotaggio quello di patrono.

» Il conferimento di tali patenti sarà subordinato alle condizioni di età, di navigazione ed altre stabilite dall'art. 70, eccettuata quella dell'esame. »

(Approvato.)

» Art. 73. Le patenti di capitano o patrono sono dai rispettivi consoli rilasciate in nome del Re, secondo le norme che saranno prescritte dai regolamenti. »

Commissario Regio. Dopo l'opposizione, che ho incontrato nel domandare che l'atto di nazionalità sia concesso dal Ministro della Marina a nome del Re, formola che poi il Senato ha avuto la compiacenza di approvare dietro le mie spiegazioni, sono persuaso, che se adesso domando, che anche le patenti di patrono o capitano siano date dal Ministro in nome del Re incontrerò una opposizione anche più seria, e che mi sarà più difficile di poter combattere, perchè non ho l'argomento, che ha fatto decidere il Senato in mio favore quello cioè della questione internazionale.

Ma io debbo dichiarare, che la patente di un capitano è di tal guisa collegata all'interesse ed alla sicurezza pubblica, che io debbo domandare al Senato che queste patenti di capitano siano date dal Ministro della Marina a nome del Re e non dai Consoli.

Queste patenti si rilasciano in seguito di esami, e bisogna che il Ministero abbia i mezzi di controllare, se i suoi agenti fanno il loro dovere.

Di più faccio riflettere, che se non si è trovato ragione per opporsi a che il Ministro della Marina dia patenti in nome del Re ai costruttori navali, la patente di capitano è molto più importante, perchè debba essere ugualmente data dal Ministero.

Presidente. Invito la Commissione a dichiarare i suoi intendimenti.

Senatore Pareto. Io farei differenza fra i patroni ed i capitani.

Il patrono avrà bisogno di un piccolo esame e bisognerà che dopo l'esito di questo, aspetti ancora chi sa quanto tempo perchè siano adempiute le tante formalità occorrenti per avere la patente dal Ministero. Io parlai di centralizzazione, ma domando io se questa non è una centralizzazione e una centralizzazione eccessiva? Domando se vi è bisogno di aspettare che sia spedita la patente dal Ministero pel patrono del bastimento, il quale non fa che breve viaggio, e per cui non ha bisogno di quelle grandi cognizioni che esigonsi per un viaggio di lungo corso, dimando se vi è necessità di tanti ritardi, di tante formalità per accordare al patrono questa patente? E se è cosa che meriti tanta solennità da doverci ricorrere al Ministero per accordare questa autorizzazione o patente?

Commissario Regio. Accetto l'emendamento dell'onorevole Senatore Pareto.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. La Commissione accetta la proposta del Commissario Regio colla modificazione del Senatore Pareto.

Senatore **Pareto**. Bisogna riformare l'articolo, vale a dire togliere la parola *patrone* dapprima e aggiungere un'alinea in cui si accenni che le patenti ai patroni ponno essere rilasciate dai consoli di marina.

Senatore **Castelli E.** Potrebbe dirsi:

« Le patenti di capitano sono rilasciate in nome del Re dal Ministero della Marina e quelle di *patrone* dai rispettivi consoli in nome del Re secondo le norme che saranno prescritte dai regolamenti. »

Commissario Regio. Accetto.

Presidente. Si intende perciò approvato l'articolo secondo la redazione testè letta.

CAPO VI.

Degli equipaggi dei bastimenti e degli ufficiali di bordo.

« Art. 74. Nella composizione degli equipaggi dei bastimenti sono considerati ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano.

- » 1. Il secondo, il quale sostituisce il capitano nelle di lui assenze;
- » 2. Il pilota;
- » 3. Il medico o chirurgo di bordo;
- » 4. Il macchinista in primo sui piroscafi;
- » 5. Il macchinista in secondo;
- » 6. Il sopracarico, unicamente per quanto riguarda le sue attribuzioni commerciali.

» Sono considerati bassi ufficiali sotto la dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo:

- » 1. Il nostromo o nostromi i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull'attrazzatura del bastimento;
- » 2. Il pilota pratico per tutto il tempo che gli è affidata la direzione del bastimento;
- » 3. Il maestro d'ascia per gli effetti soltanto dell'abbandono del bastimento. »

(Approvato.)

« Art. 75. Per essere ammesso a navigare in qualità di secondo si dovranno adempiere le seguenti condizioni:

- » a) Avere compiuto l'età d'anni ventuno,
 - » b) Avere 24 mesi di navigazione effettiva sopra bastimenti nazionali;
 - » c) Sapere leggere e scrivere.
- » Nei viaggi al di là dei Capi Horn e Buona Speranza, il secondo dovrà avere il grado di capitano. »

Commissario Regio. Per essere ammesso a navigare in qualità di secondo si dovranno adempiere le seguenti condizioni:

- » a) Avere compiuto l'età d'anni ventuno;
- » b) Avere 24 mesi di navigazione sopra bastimenti nazionali;
- » c) Sapere leggere e scrivere.... »

Pare che saper solo leggere e scrivere per poter sostituire il capitano sia poco, domanderei che si dicesse, *avere subito almeno l'esame da patrono*. In quanto al seguito di questo articolo in cui è detto che al di là dei Capi Horn e Buona Speranza il secondo debba avere il grado di capitano, faccio richiamo a quanto ho detto intorno a questi limiti e propongo la seguente compilazione:

« Il secondo sui bastimenti comandati da capitani di lungo corso dovrà avere la patente di capitano. »

Senatore **Mamell**, *Relatore*. La Commissione accetta.

Commissario Regio. Onde evitare una interpretazione men larga del mio emendamento, esso si potrebbe formulare nel modo seguente:

« Nei limiti al di là di quelli prescritti per la navigazione dei capitani di gran cabotaggio, il secondo di bordo dovrà avere il grado di capitano. »

Senatore **Mamell**, *Relatore*. La Commissione accetta.

Presidente. Resta perciò l'articolo approvato colla modificazione acconsentita dalla Commissione.

Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge:

« Art. 76. Per essere imbarcati in qualità di pilota si richiedono in tutti i casi, 24 mesi di navigazione, dei quali una metà sopra bastimenti nazionali. »

Commissario Regio. Domando la parola; domando cioè che questo articolo sia emendato nel senso, che la navigazione sia eseguita da marinaio, e sia portata a 36 mesi a vece di soli 24, perchè non essendo specificato in quale età questa navigazione va compiuta, si deve intendere dall'età in cui uno è matricolato, e siccome vi sono matricolati a 10 anni, il Senato comprenderà che non si può dare la qualità di pilota ad uno che a 24 anni non ne abbia che due di navigazione dall'età di 10 anni.

Senatore **Mamell**, *Relatore*. Questo emendamento era già combinato colla Commissione.

Senatore **Farina**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Farina**. Null'appoggiare l'osservazione dell'onorevole Commissario Regio, parmi però che siavi ancora qualche altra cosa da desiderare da un pilota.

Nell'articolo precedente, per essere ammesso a navigare in qualità di *secondo*, si è posta la condizione di saper leggere e scrivere, ed a me pare che questa condizione la si dovrebbe prescrivere anche per i *piloti*, mentre se noi non lo diciamo in quest'articolo, avendo dichiarato per i *secondi*, chiunque abbia fatta una navigazione di 36 mesi, quand'anche non sapesse leggere e scrivere, potrebbe aspirare senza più alla qualità di *piloto*.

Commissario Regio. È indubitato che sarebbe vantaggioso il mettere l'obbligo ai piloti di saper leggere e scrivere.

Io veramente ho insistito sulle maggiori cognizioni per ottenere il grado di *secondo*, perchè la legge, che

stiamo discutendo, dice all'articolo 78 che « In tutti i viaggi esclusa la navigazione dei patroni e quella di costa, sarà obbligatorio l'imbarco di un secondo di bordo » per cui il secondo deve necessariamente saper non solo leggere e scrivere, ma quant'altro il Senato mi ha concesso.

Non così credo possa dirsi, nel caso che trattiamo; quantunque, ripeto, sia desiderabile e vantaggioso, che il pilota sappia leggere e scrivere, non lo credo però indispensabile.

Porto un esempio: io sono destinato per un viaggio nel Baltico, e tengo in porto un marinaio praticissimo di quel mare, ma che non sa leggere e scrivere, m'accorderete che io lo ricerchi come pilota di preferenza a quello meno pratico, quand'anche sappia leggere e scrivere?

Ciò premesso, io prego l'onorevole Senatore Farina a desistere dal suo emendamento.

Senatore **Mameli, Relatore.** In appoggio a quanto ha detto il signor Commissario Regio, debbo soggiungere che veramente in una navigazione ben intesa, dovrebbe sempre il pilota essere un ufficiale distinto, un ufficiale di bordo, ma è invalso l'uso che la funzione di pilota sia esercitata alcune volte anche da un semplice marinaro, e sicuramente questo marinaro può essere pratico di un passaggio o stretto meglio di ogni altro.

Senatore **Farina.** Non ostante le osservazioni che sono state fatte credo di dover insistere. Se si trattasse di piloti locali, sarei del parere dell'onorevole proponente, ma trattandosi di pilota di un bastimento di lunga navigazione, di lungo corso, credo che sia necessario che esso sappia leggere e scrivere.

Commissario Regio. Faccio riflettere all'onorevole Senatore Farina che il pilota non è obbligatorio dalla legge. Ecco le ragioni per le quali vorrei che fosse lasciata facoltà ad un capitano di scegliere fra i suoi marinai sperimentati un pilota, ancorchè non sappia leggere e scrivere.

Senatore **Duchoqué.** Le osservazioni fatte dall'onorevole Commissario Regio mi sembrano molto persuasive nella massima parte; solamente lo pregherei anche a spiegare il motivo, che sarà giustissimo, ma che non trovo enunciato, dell'aver portato a tre anni il periodo della navigazione, che secondo il progetto del Governo seguito dalla Commissione era di due.

Commissario Regio. La ragione per cui ho insistito ad aumentare la navigazione è la stessa per la quale mi sono opposto all'onorevole Senatore Farina, perchè il pilota sapesse leggere e scrivere.

Io del pilota non ne ho fatto una persona istrutta scientificamente, io lo considero come una persona tutt'affatto pratica, e credo che due anni di navigazione non sia un termine sufficiente per acquistare quella capacità da potere imporre il suo consiglio al capitano, il quale per ottenere la sua patente deve almeno avere quattro anni di navigazione, e ciò anche

tenuto conto che la navigazione del pilota si sia agitata sempre nello stesso tratto di mare.

Senatore **Mameli, Relatore.** Erano veramente troppo pochi 24 mesi, si sono portati a 36, col vantaggio però che per la metà si possono effettuare su bastimenti esteri.

Presidente. Il Senatore Duchoqué non insiste?

Senatore **Duchoqué.** Non insisto affatto. Sono soddisfattissimo delle spiegazioni date.

Presidente. Allora l'articolo s'intenderà approvato.

Senatore, **Segretario, Arnulfo** legge:

« Art. 77. Le condizioni necessarie per esercitare l'arte di macchinista tanto in primo che in secondo saranno determinate dal regolamento. »

(Approvato.)

« Art. 78. In tutti i casi, eccettuati quelli di navigazione di patroni o di costa, sarà obbligatorio l'imbarco di un secondo. »

Commissario Regio. Proponrei a quest'articolo l'aggiunta di un ainea, il quale non ha che fare certamente coll'articolo, ma è nello scopo di non aggiungerne uno al codice che discutiamo, ciò che cambierebbe tutte le citazioni e potrebbe condurre ad equivoci.

L'ainea che propongo è il seguente:

« Il numero minimo d'equipaggio per ciascuna classe di bastimento sarà stabilito dal regolamento. »

Nel primitivo progetto di questa legge eravi un articolo nel quale si stabiliva il massimo ed il minimo dell'equipaggio. Volendo agevolare la marina commerciale tralascio di proporre il limite del massimo, che non importa una necessità d'interesse pubblico; ma chiedo questa condizione del minimo di equipaggio, perchè la credo necessaria nell'interesse della sicurezza della navigazione.

Senatore **Castelli E.** Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Castelli E.** Le osservazioni del Regio Commissario sono giustissime; ma troverebbero luogo più acconcio negli articoli successivi.

Là si parla veramente degli equipaggi, e là si potrebbe determinare il minimo.

Presidente. Non insistendo il Commissario Regio, l'articolo s'intenderà approvato.

Senatore, **Segretario, Arnulfo** legge:

« Art. 79. Nell'armamento del bastimento il capitano e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere nazionali. »

» Gli ufficiali consolari all'estero potranno però secondo l'esigenza dei casi, permettere l'arruolamento di marinari esteri al di là della prescritta proporzione.

» Quanto al capitano o patrono non sarà permesso di far ricorso ad esteri, se non quando ciò divenisse necessario per impossibilità di provvedersi di nazionali. »

Senatore **Duchoqué.** Mi pare che il fino molto ra-

gionevole dell'onorevole Commissario Regio si ottenga cominciando questo articolo coll'inciso che ei proponeva mettersi in fine dell'articolo precedente.

Commissario Regio. Proporrei allora che si cominciasse l'articolo in questo modo:

« Il numero minimo degli equipaggi per ciascuna classe di bastimento sarà stabilito dal regolamento. »

Presidente. Rimane approvato l'articolo coll'aggiunta testè proposta dal Commissario Regio, ed assentita dalla Commissione.

Senatore, Segretario, Arnulfo legge:

« Art. 80. Nessun nazionale potrà essere ammesso a far parte dell'equipaggio di un bastimento mercantile, se non sia iscritto nelle matricole o nei registri della gente di mare. »

(Approvato.)

Presidente. Prego il Senato a voler convenire domani all'ora stabilita.

La seduta è sciolta (ore 5).