

XXVII.

TORNATA DEL 5 MARZO 1877

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO — *Congedi — Comunicazione del reale Decreto di nomina del Commissario Regio per la discussione del progetto di legge: Riforma del Codice per la marina mercantile — Presentazione del progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari — Discussione del progetto di legge: Riforma del Codice per la marina mercantile — Dichiarazione del Ministro di accettare il testo dell'Ufficio Centrale — Osservazione del Senatore Giovanola — Approvazione degli articoli 1 e 2 (del Titolo I, Capo I) — Emendamento proposto dal Ministro della Marina all'art. 3 — Il Senatore Spinola (della Commissione) chiede il rinvio dell'emendamento alla Commissione. Il rinvio è ammesso — Approvazione degli articoli 5, 6, 8 e 11 — Osservazioni del Relatore, Senatore Cacace, agli articoli 14 e 15, cui risponde il Commissario Regio, comm. Randaccio — Repliche del Relatore e del Commissario Regio — Considerazioni e proposte del Senatore Vitelleschi e del Senatore Spinola, accettate dal Ministro — Approvazione dell'art. 14 modificato, restando integro l'art. 15 del progetto ministeriale, e dell'art. 16 (ultimo del Titolo I) — Approvazione dell'articolo 20 (primo del Titolo II) — Considerazioni del Senatore Vitelleschi all'art. 24 — Spiegazioni del Commissario Regio — Replica del Senatore Vitelleschi — Approvazione dell'art. 24 e dei seguenti articoli 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 39 e 40 — Approvazione dell'art. 41, colla modificazione proposta dal Relatore — Osservazione del Regio Commissario e modificazioni proposte dal Relatore all'art. 48, oppuguate dal Senatore Spinola — Osservazione del Senatore Borgatti — Divisione dell'art. 48 in due paragrafi — Approvazione dei due paragrafi e degli articoli 49, 54 — Proposta del Ministro di un articolo 56, oppugnata dal Relatore, e rinviata alla tornata successiva — Approvazione degli articoli 59, 60, 62, 64, 65 e 66 — Domanda del Senatore Vitelleschi al Ministro, sull'art. 67, a cui risponde il Commissario Regio — Osservazioni del Senatore Berteà e del Commissario Regio — Approvazione dell'art. 67 — Proposta del Senatore Vitelleschi di un'aggiunta all'art. 68, approvata — Approvazione dell'art. 68 e dei successivi 69 e 70 — Modificazione proposta dal Ministro all'art. 71, non accettata dal Relatore — Spiegazioni del Ministro, e osservazioni del Senatore Vitelleschi — Nuova modificazione proposta dal Ministro, accettata dalla Commissione — Approvazione degli art. 71 e 73 — Considerazioni del Relatore all'articolo 77 — Approvazione degli articoli 77, 78 e 79 — Proposta del Relatore all'articolo 80 oppugnata dal Senatore Spinola e dal Ministro a cui risponde il Relatore — Replica del Ministro — Parole del Senatore De Cesare in appoggio del Ministro — Approvazione degli articoli 80, 81, 82, 83, 85, 86, 88, 90, 91 e 92 — Osservazioni del Relatore all'art. 96 — Emendamento proposto dal Commissario Regio concordato colla Commissione, approvato assieme all'articolo — Approvazione dell'articolo 101 — Considerazioni del Relatore all'articolo 111 — Risposta del Commissario Regio — Osservazioni del Senatore Astengo (della Commissione) — Approvazione dell'articolo e dei successivi 112 e 114 — Variante proposta dal Commissario Regio all'articolo 115, accettata dalla Commissione — Approvazione dell'articolo e del successivo 116 — Domande del Relatore all'art. 117.*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

Sono presenti il Ministro dell'Interno e della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, CASATI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

Atti diversi.

Il Senatore Grossi domanda un congedo di 12 giorni per affari di famiglia, che gli viene dal Senato accordato.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, CASATI dà lettura del seguente decreto reale:

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA.

Sulla proposta del Nostro Ministro della Marina, di concerto con quello di Grazia e Giustizia e dei Culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il commendatore Carlo Randaccio, Direttore generale della marina mercantile e Deputato al Parlamento Nazionale, è nominato Commissario per sostenere dinanzi al Parlamento medesimo la discussione intorno al progetto di legge portante riforme al Codice per la marina mercantile.

I Ministri proponenti sono incaricati della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, il 1° marzo 1877.

VITTORIO EMANUELE.

(L'onorevole comm. Randaccio, Commissario regio, prende posto al banco dei Ministri).

Presentazione di un progetto di legge.

MINISTRO DELL'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'INTERNO. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari, già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'Interno della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito agli Uffici.

Discussione del progetto di legge: Riforma del Codice per la marina mercantile.

PRESIDENTE. Essendo indisposto l'onorevole Ministro Guardasigilli, e non avendo perciò potuto recarsi in seno all'Ufficio Centrale, onde addivenire ad accordi su certi punti del progetto di legge riguardante i certificati ipotecari, è mestieri sospendere la discussione.

Si metterà quindi in discussione quello che segue nell'ordine del giorno: Riforma, cioè, del Codice per la marina mercantile.

Se il Senato lo crede, si farà a meno della lettura preliminare di questo progetto di legge; gli articoli saranno letti di mano in mano che verranno posti in discussione.

Se non vi è opposizione...

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. La Commissione ha fatto due Relazioni, vale a dire una prima allorchè fu presentato il progetto di legge dall'altro Ministero, e questa porta la data del 20 giugno 1876; essendo poi stato ripresentato dal novello Ministero questo progetto di legge, è stato rimandato novellamente alla Commissione. La Commissione, a dir vero, ha creduto che non fosse il caso di fare una seconda Relazione, poichè aveva rilevato, ed era lieta di rilevarlo, che talune osservazioni fatte già nella precedente Relazione, fossero state accettate dal Ministro il quale ha presentato questo progetto di legge.

Per conseguenza io non so se Ella desideri che si dia lettura o di questa seconda Relazione o della prima, poichè la seconda non si riferisce che alla prima. In questa seconda pure si fanno talune osservazioni sopra alcuni articoli che il novello Ministro ha riprodotto in questo progetto, diversamente da quelli che erano nel progetto antecedente. E quindi se il Senato desidera che sia data lettura della Relazione, io credo che si debba leggere la precedente.

PRESIDENTE. Onorevole Relatore, non è costume del Senato che si dia lettura delle Relazioni, e quindi la discussione può subito incominciare sul progetto di legge.

Domando all'onorevole Ministro della Marina ed all'onorevole Commissario Regio se intendono che la discussione si apra sul progetto

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

della Commissione, o su quello del Ministero.

MINISTRO DELLA MARINA. Tanto io che il Commissario Regio, accettiamo che la discussione sia aperta sul progetto della Commissione.

PRESIDENTE. È dunque aperta la discussione generale sul progetto della Commissione.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, la discussione generale s'intende chiusa, e si passa alla discussione degli articoli.

Avverto il Senato che bisogna procedere alla discussione cominciando dal 1° articolo del Titolo 1°, ommettendo cioè per ora l'articolo 1° che è in capo di tutti gli altri, non essendo questo che la conseguenza di tutto ciò che verrà deliberato sugli articoli successivi.

Senatore GIOVANOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA. Io credo che sia necessario di dar prima lettura dell'articolo 1° che porta l'abrogazione di due articoli, cioè gli articoli 15 e 56 della marina mercantile, cosa questa, a mio avviso, essenzialissima.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Senatore Giovanola; questo articolo, ripeto, non è a mio avviso che una conseguenza di tutto ciò che verrà dal Senato deliberato sopra gli articoli successivi; perchè se il Senato nulla deliberasse, o deliberasse in senso negativo sugli articoli successivi, necessariamente gli articoli 15 e 56 del Codice per la marina mercantile dovrebbero sussistere come sono attualmente. Ed è per questo che io facevo poc' anzi la proposta che l'articolo 1°, che dirò primissimo, di questo progetto debba essere posto ai voti dopo che saranno votati tutti gli altri.

Si dà lettura dell'articolo 1°.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

TITOLO I.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE

CAPO I.

Della giurisdizione amministrativa della marina mercantile.

Art. 1. L'amministrazione della marina mercantile è retta dal Ministro della Marina, e comprende tutto quanto le viene attribuito da

questo Codice, e le è, o le fosse commesso per legge.

PRESIDENTE. La Commissione ha nulla da osservare su questo primo articolo?

Senatore CACACE, *Relatore*. La Commissione non ha nulla da osservare.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola sull'articolo testè letto, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 2. Il littorale del Regno è diviso in compartimenti marittimi, e questi si suddividono in circondarî.

Il numero dei compartimenti e dei circondari, la loro circoscrizione, ed i capiluoghi dei medesimi sono determinati dalla tabella N. 1, annessa a questo Codice.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Riguardo a questo articolo non vi è accordo fra la Commissione ed il Ministero. La Commissione propone che il numero, lo stipendio ed i gradi del personale sieno determinati con una tabella N. 2 annessa al Codice, mentrechè il Ministero sarebbe d'avviso di non aggiungere al Codice tale tabella.

Nel caso che il Senato adottasse la mia proposta invece di dire: tabella 1ª, si direbbe: tabella annessa.

Senatore CACACE, *Relatore*. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Dunque il secondo comma dell'art. 2° sarà così redatto:

Il numero dei compartimenti e dei circondari, la loro circoscrizione, ed i capiluoghi dei medesimi, sono determinati dalla tabella annessa a questo Codice.

Se non vi è opposizione, pongo ai voti questo articolo 2, così modificato.

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

« Art. 3. Il servizio amministrativo e tecnico della marina mercantile è fatto da un corpo d'impiegati civili, denominato delle capitanerie di porto, che si comporrà:

- di capitani di porto,
- di ufficiali di porto,
- di commessi di porto.

Il Ministro della Marina sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina avrà facoltà di destinare alle funzioni di capitano e di ufficiale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

di porto, ufficiali militari della Regia marina.

Il numero la gradazione, l'annuo stipendio del personale predetto sono stabiliti dalla tabella N. 2, annessa a questo Codice.

Le condizioni di nomina e l'assegnazione ai diversi uffici del personale stesso saranno stabiliti con Regio Decreto. »

Non essendo stata ammessa la tabella N. 2, si dovrà anche qui dire soltanto: « dalla tabella annessa a questo Codice. »

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Io proporrei all'onorevole Commissione una piccola modificazione di dicitura: cioè invece di dire: *commessi di porto*, vorrei chiamare costoro come si chiamano attualmente, *applicati di porto*. È questione di amor proprio: questo titolo di commesso pare li offenda nella loro dignità personale.

Al secondo comma l'onorevole Commissione propone che: il Ministro della Marina, sentito il parere del Consiglio superiore di marina, avrà facoltà di destinare alle funzioni di capitano e di ufficiale di porto gli ufficiali militari della Regia marina....

Senatore BORGATTI. Domando la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole Commissione giustifica la sua proposta notando che sarebbe utile che il Governo potesse approfittarsi nei servizi di porto delle cognizioni tecniche che hanno gli ufficiali di marina. E sotto questo rapporto io sono perfettamente d'accordo colla Commissione. Soltanto faccio osservare come nell'eseguire la detta disposizione si voglia lasciare al Ministro la più completa libertà, di modo che esso potrà destinare nei porti od uno solo o moltissimi ufficiali militari della Regia marina. E quest'arbitrio ministeriale potrebbe con sé recar dei pericoli, poichè se ne ordinasse pochi, lo scopo che vuol raggiungere la Commissione non si otterrebbe; se ne destinasse molti, verrebbe così a troncarsi la carriera degli impiegati di porto, e porterebbe negli impiegati stessi tali incertezze per la loro sorte avvenire, che indubbiamente sarebbero causa di grandissimi inconvenienti. Di più la parola *destinare*, proposta dalla Commissione, parrebbe indicare che si abbia l'intenzione che questi ufficiali sieno semplicemente mandati a

prestare servizio senza entrare a far parte del corpo delle capitanerie. Con tale sistema non si potrebbero coprire i posti che questi ufficiali lascierebbero vuoti nei corpi dai quali sarebbero tratti. Ora, siccome nei corpi militari il numero degli ufficiali è determinato dalle esigenze del servizio, accadrebbe che il servizio verrebbe disorganizzato. Io credo quindi che la idea della Commissione potrebbe attuarsi con le modificazioni di dicitura, che spiegherò in seguito.

V'ha ancora un'altra questione, ed è quella che riguarda il numero, la gradazione e l'annuo stipendio, che si vorrebbero fissati da una tabella annessa al Codice. Il Ministero invece aveva proposto che fosse ciò stabilito con reale decreto, perchè ha considerato che tutte queste questioni di paghe e di grado sono questioni soggette a molte variazioni, e quindi non gli pareva prudente di ammetterle in una legge che essenzialmente ha carattere di stabilità. Infatti, dopo che fu presentato questo Codice, le paghe e i gradi di questi ufficiali sono già stati variati cogli organici nuovi proposti ai primi del 1877, e tali organici hanno carattere di legge. V'ha da notare eziandio che il Ministero ha assunto l'impegno di presentare nel 1878 una legge che regoli gli organici di tutti i corpi navali. D'altronde intendimento della Commissione è d'impedire che non sia nella facoltà del Potere esecutivo di cambiare a piacere tutti questi ordinamenti del corpo delle capitanerie di porto; ed a me pare che verrei a soddisfare al desiderio della Commissione, dicendo: « Il numero, la gradazione, l'annuo stipendio del personale predetto, saranno stabiliti per legge; » cioè colla legge degli organici dei corpi civili, oppure con legge speciale.

Come si vede, la mia proposta raggiunge perfettamente lo scopo di far entrare nella composizione del corpo delle capitanerie di porto l'elemento tecnico.

Io spero che la Commissione vorrà accettare questa mia proposta.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onor. Senatore Borgatti abbia chiesta la parola.

Senatore BORGATTI (*della Commissione*). Prego l'onorevole signor Presidente a riservarmi la parola per la discussione sull'emendamento ora

proposto, e che la Presidenza, come è stato detto, comunicherà alla Commissione.

PRESIDENTE. Il proposto emendamento sarebbe così concepito:

« Un quarto dei posti delle categorie degli ufficiali di porto sarà riservato agli ufficiali di vascello della regia marina.

Il numero, la graduazione e l'annuo stipendio del personale predetto, saranno stabiliti per legge. »

Senatore SPINOLA (*della Commissione*). Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SPINOLA. La Commissione desidererebbe potere aver tempo da ben maturare questo emendamento; proporrebbe perciò, se il signor Ministro non ha difficoltà, che si procedesse oltre agli altri articoli, salvo a decidere poi la Commissione se accetta o no l'emendamento di cui è parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Accetto.

PRESIDENTE. Resta perciò sospesa la discussione sull'art. 3, affinché la Commissione abbia agio di esaminare l'emendamento proposto dall'onor. Ministro al secondo comma di questo articolo.

Quanto all'altro emendamento proposto al primo comma, pel quale alle parole *commessi di porto*, si dovrebbe sostituire *applicati di porto*, domando se la Commissione lo accetta.

Senatore SPINOLA. Io credo che la Commissione non abbia difficoltà ad accettare questa sostituzione.

PRESIDENTE. Allora si darà lettura dell'articolo 5.

Art. 5. Nei punti d'approdo, dove non abbia sede alcuna autorità marittima, il servizio della marina mercantile potrà essere affidato ad altri agenti governativi di attribuzioni affini, od anco a persone private, col titolo di delegato di porto, e coll'annua retribuzione che sarà stabilita dal regolamento.

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione, pongo ai voti quest'articolo.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Art. 6. Gli impiegati del corpo delle capitanerie di porto, dal grado di commesso in su, saranno nominati dal Re, sulla proposta del Ministro della Marina.

(Approvato.)

Art. 8. I guardiani e marinari di porto saranno nominati nel modo ed alle condizioni che stabilirà il regolamento.

(Approvato.)

Si passa al Capo II.

CAPO II.

Del personale delle capitanerie di porto.

Art. 11. I capitani di porto esercitano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti loro affidati da questo Codice.

Gli atti da essi ricevuti sono atti pubblici per gli effetti civili e penali.

Questa disposizione si applica anche agli uffiziali di porto quando sono preposti ad un circondario, e adempiono le funzioni di capitano di porto.

(Approvato.)

Art. 14 e 15. I capitani di porto nel circondario dove è posto il capo luogo di un compartimento, e gli uffiziali di porto nel rispettivo circondario decideranno inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria le controversie non eccedenti il valore di lire quattrocento.

a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, o nell'ancorarsi od ormeggiarsi, o nella esecuzione di qualsiasi altra manovra nell'interno dei porti, delle darsene e dei fossi del distretto;

b) Per indennità, mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate;

c) Per mercedi e diritti dovuti ai piloti pratici, rimorchiatori, barcaiuoli e zavorrai del porto, come pure per noli o fitti di pontoni da carenare, ponti di calafati, pegoliere, ponti sospesi, ed in genere, degli ordegni per carenare, spalmare, raddobbare, alberare e disalberare navi;

d) Per salario, vitto ed in genere per lo adempimento dei contratti d'arruolamento fra i capitani, gli uffiziali, e gli equipaggi.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. Su questo articolo la Commissione aveva osservato che le pareva

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

che questa frase di *arbitri necessari* non fosse esatta, poichè quando si dice *arbitri necessari*, importa che gli arbitri debbano dare un giudizio il quale poi è soggetto ad una omologazione che debba farne il Tribunale competente. In altri termini, gli arbitri non giudicano in modo definitivo ed inappellabile.

Pareva dunque alla Commissione che trattandosi di materia la quale deve esser trattata con celerità di procedimento, e che richiede pronti provvedimenti, anche perchè le cifre per cui si giudica non sono forti, poichè la massima cifra giunge a 400 lire, sarebbe stato utile esprimere l'articolo in altri termini, e la Commissione proponeva che si collegassero i due articoli 14 e 15 del Codice attualmente in vigore facendone un solo il quale sarebbe concepito così: « I capitani di porto nel circondario dov'è posto il capoluogo di un compartimento, e gli ufficiali di porto nel rispettivo circondario decideranno inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria le controversie non eccedenti il valore di lire 400 nei diversi casi indicati in questo articolo. »

Pareva dunque alla Commissione che facendo così si arrecherebbe una grandissima utilità all'interesse delle parti in queste controversie speciali che sorgono e per cui debbono decidere i capitani di porto non già come giudici ma come arbitri, il di cui giudizio sarebbe poi soggetto ad una revisione. Io credo che non sia stato questo il pensiero del redattore della legge, ma che invece sia stato quello di dare ai capitani di porto il diritto di decidere senza formalità giudiziarie ed inappellabilmente queste controversie non eccedenti il valore di lire 400.

Quindi la Commissione insiste perchè sia fatta questa modifica, poichè pare a lei che non si possa altrimenti raggiungere questo scopo colla frase attualmente usata di *arbitri necessari*, la quale comprenderebbe una redazione che non è nel senso della Commissione.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Commissario Regio ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. Mi pare che all'inconveniente cui allude l'onorevole Relatore della Commissione fosse provveduto dall'art. 15 del Codice vigente, perchè è vero che in tesi ge-

nerale il pronunziato degli arbitri deve essere soggetto a revisione, ma quando vi è una formale disposizione di legge che abroga questo principio, dicendo espressamente: *contro questo provvedimento* (vale a dire il giudizio degli arbitri) *non si farà luogo ad opposizione od appello*, mi pare che la difficoltà sia risolta. Del resto l'on. Relatore è maestro in questa materia.

PRESIDENTE. Se non ho male inteso, l'on. Relatore vorrebbe che si togliesse la parola *arbitri necessari* e che vi si sostituisse: « Non si farà luogo ad opposizione od appello. »

Senatore CACACE, *Relatore*. Se questo articolo 15 del Codice attuale è conservato, allora l'osservazione della Commissione non sta. Io credeva che nel nuovo progetto s'intendesse surrogare all'art. 15 del Codice attuale questo articolo di cui si è dato lettura. Se per avventura l'art. 15 è conservato, allora naturalmente resta l'opinione della Commissione, poichè appunto qui si parla di giudizio che sia dato in modo inappellabile, e non già di un giudizio che sia dato da arbitri. In conseguenza pareva a me che ci fosse una certa antinomia in queste due disposizioni.

Quando si parla di arbitri necessari, e poi si dice di giudizio inappellabile, queste due frasi e queste due locuzioni non sarebbero, per dire vero, legali. Giacchè quando voi dite *arbitri necessari*, allora supponete di necessità la revisione di questo verdetto arbitrale; quando poi dite giudizi, allora questa voce di *arbitri* va eliminata, poichè l'arbitro non pronunzia un giudizio definitivo, mà benvero un giudizio soggetto ad una revisione o meglio ad una omologazione che deve dare il giudice competente. Quindi sempre eliminerei questa frase di arbitri necessari che non è opportuna.

Posto che voi ammettete che i capitani di porto possono, secondo l'articolo attuale del Codice che è conservato, inappellabilmente giudicare, allora la parola *arbitro* non può conservarsi, e bisogna invece dire che i capitani di porto siano giudici inappellabili di quelle controversie di cui nell'articolo si fa menzione.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Commissario Regio.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

COMMISSARIO REGIO. Io accetto che invece di arbitri necessari si adoperi la parola *decideranno*, ecc. Ma ho un'altra preghiera da rivolgere alla Commissione. Gli autori di questo disegno di riforma del Codice si sono studiati di mantenere l'attuale numerazione degli articoli, di non lasciare cioè alcun numero in bianco, cosa che certamente ha una grande importanza.

So bene che nell'articolo ultimo del progetto di riforma si dà facoltà al Governo di pubblicare un Codice interamente riordinato, secondo il progetto di riforma stesso, ma vi sono altre leggi e decreti che si riferiscono al Codice, ed importa che non venga mutata, possibilmente, questa relazione, in riguardo alla numerazione attuale degli articoli. Io ammetto adunque che si dica *decideranno*, ma prego che si lasci l'articolo 15 come sta.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore Vitelleschi.

Senatore VITELLESCHI (*della Commissione*). Ho domandato la parola solamente per una questione di forma. Mi pare che in questa dizione non sia espressa o sia espressa dubbiamente l'intenzione del legislatore.

Quest' articolo infatti dice così :

« I capitani di porto nel circondario dove è posto il capoluogo di un compartimento, e gli ufficiali di porto nel rispettivo circondario decideranno inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria le controversie non eccedenti il valore di lire quattrocento. »

« a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, ecc. »

Ora l'impressione che si sente è che la controversia non eccedente lire 400 sia uno dei casi sul quale i capitani di porto decideranno inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria: vengono poi altre questioni sopra le quali sembra debbano altresì decidere indipendentemente dalle L. 400, o almeno può sorgere questo dubbio. Mi parrebbe quindi che la dizione riuscirebbe più chiara se suonasse così: « decideranno inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria le controversie non eccedenti le L. 400 nei casi seguenti :

« a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, ecc. »

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'on. Ministro della Marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Se la Commissione non oppone alcuna difficoltà, dichiaro che accetto la proposta dell'onorevole Senatore Vitelleschi.

Senatore SPINOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore Spinola.

Senatore SPINOLA. Anche accettate dal signor Ministro queste variazioni che si vorrebbero fare all'articolo 14, mi pare che resti ancora qualche cosa da coordinare. Infatti, l'onorevole Commissario Regio ci fece testè sentire che accettava la parola « decideranno » ma che al tempo stesso chiedeva che si conservasse l'articolo 15 del Codice attuale per la marina mercantile.

Ora, per conservare l'articolo 15 del vigente Codice per la marina mercantile, pare a me che dall'art. 14 che si discute, bisognerebbe togliere le parole seguenti, cioè: « *inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria* » imperocchè se si mantengono nell'articolo 14, l'art. 15 non avrebbe allora davvero più alcuna ragione di essere conservato.

Io quindi, accettando insieme ai miei Colleghi della Commissione e insieme al Ministero le variazioni che sono state proposte, allo scopo di mantenere, giusta la richiesta del Commissario Regio, l'art. 15, direi che si cancellassero dall'art. 14 le parole: « *inappellabilmente e senza alcuna formalità giudiziaria* ».

MINISTRO DELLA MARINA. Il Ministero accetta anche questa variazione.

PRESIDENTE. Allora rimarrebbe invariato l'articolo 15 del Codice attuale per la marina mercantile; e invece di dire art. 14 e 15, si direbbe art. 14, che dovrebbe essere concepito così :

Art. 14. I capitani di porto nel circondario dove è posto il capoluogo di un compartimento, e gli ufficiali di porto nel rispettivo circondario decideranno le controversie non eccedenti il valore di lire quattrocento, nei casi seguenti :

a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, o nell'ancorarsi od ormeggiarsi, o nella esecuzione di qualsiasi altra manovra nell'interno dei porti, delle darsene, e dei fossi del distretto;

b) Per indennità, mercedi e ricompense

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate;

c) Per mercedi e diritti dovuti ai piloti pratici, rimorchiatori, barcaioli e zavorrai del porto, come pure per noli o fitti di pontoni da carenare, ponti di calafati, pegogliere, ponti sospesi, ed in genere, degli ordigni per carenare, spalmare, raddobbare, alberare e disalberare navi;

d) Per salario, vitto ed in genere per lo adempimento dei contratti d'arruolamento fra i capitani, gli ufficiali e gli equipaggi.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, lo pongo ai voti.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

Art. 16. Nelle questioni eccedenti il valore di lire quattrocento, i capitani ed ufficiali di porto devono adoperarsi per un amichevole accordo fra le parti, e, questo non riuscendo, ne stenderanno un processo verbale che, colla perizia cui avessero stimato di procedere per l'accertamento dei fatti e col loro parere, trasmetteranno alla competente autorità giudiziaria.

(Approvato.)

Si passa al

TITOLO II.

DEL SERVIZIO MARITTIMO.

CAPO I.

Della gente di mare.

Art. 20. Per essere iscritto nelle matricole della gente di mare, di prima categoria, si richiedono le condizioni seguenti:

- a) essere cittadino dello Stato;
- b) avere compiuto l'età di anni 10;
- c) essere stato vaccinato od avere sofferto il vaiuolo naturale;
- d) trovandosi in età minore di anni 18, avere il consenso della persona che esercita la patria potestà o la tutela;
- e) far constare del domicilio in uno dei Comuni del Regno.
- f) provare che subito dopo l'iscrizione sarà arruolato sopra una nave nazionale.

Se nessuno domanda la parola su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 24. Gli individui della gente di mare i quali vogliono cambiare il domicilio che avevano all'atto dell'iscrizione, devono farne dichiarazione alla Capitaneria di porto presso cui sono iscritti, o ad uno degli uffici da essa dipendenti. Il cambiamento di domicilio non ha per necessaria conseguenza il passaggio dell'iscritto alla matricola di un altro compartimento, salvo che l'iscritto medesimo lo domandi.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. A me pare che avendo accettato la dizione della lettera *e* dell'ora votato articolo 20: *far constare del domicilio in uno dei Comuni del Regno*, l'art. 24 non abbia più luogo di essere, almeno nel modo come è scritto. Perocchè quando la lettera *e* accennava al compartimento, era ragionevole che l'individuo che cambiasse compartimento lo denunziasse; ma non vedo che interesse abbia il servizio di marina di sapere che un individuo cambi il domicilio suo proprio personale.

La fine stessa dell'art. 24 mostra evidentemente che esso non risponde più al concetto, poichè accenna a cambiamento da compartimento a compartimento, e quindi mi pare che questo articolo debba essere tolto o debba essere essenzialmente modificato.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. Darò all'onorev. Senatore Vitelleschi le spiegazioni che ha richieste.

La matricola della gente di mare è un registro di popolazione *sui generis*. Per la grande mobilità che hanno gl'iscritti marittimi, occorre che l'Amministrazione marittima (ed è questo anzi uno dei principali suoi compiti) li segua nella loro vita avventurosa in tutte le parti del mondo.

Ora, si è voluto attenuare i vincoli che avevano, in forza dell'art. 24 del Codice vigente, il quale articolo li costringeva ad avere domicilio, non in un comune qualunque dello Stato, ma nel territorio del compartimento, quale è definito dal Codice, che è territorio assai ristretto.

La disposizione di quell'articolo li obbligava eziandio a dover denunziare i loro cambiamenti di domicilio da un compartimento marittimo ad un altro, cambiamento che aveva per necessaria conseguenza il cambiamento di registro di matricola. Invece, nell'articolo che si propone, si mantiene fermo il principio che l'Amministrazione segua il marinaio in tutta la sua vita sul mare, così per il suo proprio interesse, quanto per l'interesse pubblico; ma si esonera dall'aggravio, assai sensibile alla gente di mare, di dover cambiare di registro di matricola da un compartimento all'altro, dicendo che il cambiamento di domicilio non implica di necessità il cambiamento di matricola, vale a dire che l'individuo resta nella matricola in cui fu iscritto, ma ha l'obbligo di dire dove ha trasferito il suo domicilio, allo scopo di ritrovarlo per una occorrenza qualunque.

Vuolsi notare che è solo l'Amministrazione marittima che tiene questo registro della gente di mare, della quale i Municipi non hanno notizia che per mezzo dei capitani di porto.

Spero che, dopo queste spiegazioni, l'onorevole Senatore Vitelleschi non vorrà persistere nella sua proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Vitelleschi insiste nella sua proposta?

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. Le spiegazioni date dall'on. Commissario Regio tendono a dimostrare le ragioni per le quali è stato così modificato l'articolo 24. Rimane ad ogni modo la dizione della fine dell'articolo che non parmi corretta. Sarebbe forse meglio trovare una forma più appropriata, ma essendo cosa di lieve importanza, io non insisto più oltre.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo 24.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

CAPO II.

Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili.

Art. 25. Niuno potrà costruire bastimenti di portata maggiore di 50 tonnellate, se non è munito di patente che lo qualifichi ingegnere navale o costruttore navale.

(Approvato.)

Art. 26. Gli ingegneri navali possono costruire bastimenti di qualunque portata: essi soli hanno facoltà di costruire bastimenti di ferro.

(Approvato.)

Art. 27. 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 300 tonnellate.

(Approvato.)

Art. 28. Per conseguire le patenti di ingegneri, e di costruttore navale, si richiedono le seguenti condizioni:

a) avere raggiunto la maggiore età;

b) non essere stato mai condannato a pena criminale, per qualunque reato, e neppure a pena correzionale, per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica; od avere ottenuta la riabilitazione;

c) avere subito con buon esito un esame teorico-pratico, secondo i programmi che saranno stabiliti per ciascun grado e classe.

(Approvato.)

Art. 29. Le patenti di ingegnere navale e di costruttore navale sono accordate in nome del Re dal Ministro della Marina.

(Approvato.)

Art. 31. I costruttori, prima di cominciare la costruzione d'una nave, devono farne dichiarazione all'ufficio di porto del circondario, aggiungendo se la costruiscono per conto proprio, o per conto altrui. In quest'ultimo caso essi devono presentare i contratti relativi, risultanti da atto pubblico, o da scrittura privata autenticata da notaio, o riconosciuta giudizialmente; altrimenti la costruzione si intenderà cominciata per conto proprio dal costruttore. Se la costruzione è assunta dal proprietario od armatore, ed il costruttore si limita a locare la sua opera, senza una regolare convenzione scritta, la dichiarazione sarà fatta dal proprietario od armatore in presenza del costruttore.

(Approvato.)

Art. 33. Colui che dopo avere commessa la costruzione d'una nave, intenda associare altri

nella commissione, deve dichiarare all'ufficio di porto i nuovi compartecipi, per atto pubblico, scrittura autenticata da notaio, o riconosciuta giudizialmente, prima di chiedere l'atto di nazionalità. Similmente colui che dopo avere impresa la costruzione per conto proprio, intendesse associare altri nella proprietà della nave in costruzione, deve farne dichiarazione nel tempo e modo sopra indicati.

In mancanza delle suddette dichiarazioni la nave sarà intestata rispettivamente al committente o al costruttore.

(Approvato.)

Art. 34. I maestri d'ascia avranno facoltà di costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate, e dovranno uniformarsi alle prescrizioni degli articoli 31, 32 e 33.

(Approvato.)

CAPO III.

Delle carte di bordo che servono a far fede della nazionalità.

Art. 39. Nessuna nave può essere considerata nazionale, nè inalberare la bandiera dello Stato, se non è munita dell'atto di nazionalità.

Sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità i battelli e le barche che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinati al servizio dei porti e delle spiagge.

Potranno pure esserne esentati per disposizione del Ministro della Marina i battelli che venissero armati all'estero per esservi addetti permanentemente alla pesca costiera, entro limiti determinati.

Ogni nave, munita dell'atto di nazionalità, dovrà avere dipinto a poppa, nel modo da stabilirsi dal regolamento, il suo nome, e quello del compartimento marittimo cui appartiene.

(Approvato.)

Art. 40. Per ottenere l'atto di nazionalità le navi devono appartenere a cittadini dello Stato, od a stranieri che vi abbiano domicilio, o residenza da cinque anni almeno.

Tuttavia gli stranieri anche non domiciliati, nè residenti nello Stato, potranno partecipare alla proprietà delle navi nazionali fino alla concorrenza d'un terzo.

Per gli effetti del presente articolo le società *in nome collettivo*, od *in accomandita*,

anche quando abbiano sede all'estero, si considerano nazionali se alcuno dei soci solidali che dà nome alla ditta, è cittadino dello Stato.

Le società della stessa natura composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato.

Le società *anonime* si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato, ed ivi avvengano le assemblee generali.

Le succursali di società estere autorizzate dal Governo ad operare nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati o residenti nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante munito di mandato generale.

(Approvato.)

Art. 41. Gli stranieri non domiciliati, nè residenti da cinque anni nello Stato che per qualsiasi titolo acquistano la proprietà di una nave italiana per una quota di carati maggiore del terzo, devono, entro il termine di un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente le qualità volute da questo Codice.

Ogniquale volta, per cambiamento di nazionalità, o per qualunque altra ragione, il partecipe alla proprietà di una nave perda la cittadinanza italiana, deve farne dichiarazione all'ufficio di capitaneria, e quando non si trovi nelle condizioni previste dal precedente articolo 40, parte prima, deve cedere, dentro l'anno, a favore di Italiani la parte di carati eccedente il terzo acconsentito agli stranieri.

Le stesse obbligazioni corrono in ogni caso alla donna nazionale che sposa uno straniero ed abbandona lo Stato.

Trascorso l'anno senza che lo straniero, o la donna maritata allo straniero, nella ipotesi dianzi fatta, abbiano compiuta la cessione dei carati della nave che non è loro permesso di possedere, il capitano di porto del compartimento in cui è iscritta la nave promuove la vendita giudiziale dei carati stessi. Dal prezzo si prelevano le spese di vendita, ed il rimanente si deposita nella cassa depositi giudiziali per conto di chi spetta.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. Le osservazioni che faceva qui la Commissione non miravano

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

a dir vero che ad una maggiore proprietà di linguaggio, e ad una più esatta locuzione.

Pareva alla Commissione che la frase adoperata in questo articolo, fosse se non altro una superfluità; imperocchè dice: « Trascorso l'anno senza che lo straniero, o la donna maritata allo straniero, nella ipotesi dianzi fatta, abbiano compiuta la cessione dei carati della nave che non è loro permesso di possedere, il capitano di porto del compartimento in cui è iscritta la nave promuove la vendita giudiziale dei carati stessi *dinanzi al Tribunale civile del luogo, previa citazione del proprietario.* » Pareva dunque alla Commissione che quest'ultima frase fosse inutile, giacchè naturalmente se deve promuoversi il giudizio davanti al Tribunale civile che deve giudicare della vendita dei carati stessi, occorre che si proceda nei modi di legge; e certamente bisogna che sia citato colui contro il quale si propone la domanda.

Io credo che nella redazione di una legge, come diceva il Bentham, le parole si debbano pesare come i diamanti. Dire delle frasi inutili o che sono sottintese mi pare una superfluità. Ora dire, voi dovete agire dinanzi al Tribunale civile, citando il proprietario, mi pare una cosa che sia affatto inutile, poichè s'intende bene che il proprietario debba essere citato.

Per conseguenza la Commissione proponeva che fossero soppresse queste parole: *dinanzi al Tribunale civile del luogo, previa citazione del proprietario*; poichè è inteso che non si possa procedere che innanzi al Tribunale civile, e che il proprietario debba essere citato; sulla qual cosa mi permetto d'insistere, poichè a me pare che nella compilazione delle leggi la prima cosa cui deve mirarsi è che sieno concise ed esatte e che non ci sieno parole inutili nè superflue.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro accetta?

MINISTRO DELLA MARINA. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 41 letto testè colla soppressione delle parole: *dinanzi al Tribunale civile del luogo, previa citazione del proprietario.*

Chi approva quest'articolo, così modificato sorga.

(Approvato.)

Art. 48. I trapassi di proprietà delle navi

devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini che saranno stabiliti dal Regolamento.

Quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità del proprietario, aggiudicazione o legittimo abbandono, una nave sia passata *per intero* a persona straniera non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti siano stati perduti, pubblica nel giornale degli annunci giudiziari un avviso portante notificazione ai creditori che hanno afficienza sulla nave, che, dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli rilascerà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.

Se sopravvengono opposizioni, o si trovassero iscritti sulla nave contratti di pegno o di cambio marittimo dei quali non si giustificasse la estinzione, l'ufficiale di porto ricuserà il certificato di dismissione di bandiera, e, trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità del proprietario, promuoverà di ufficio la vendita della nave conformemente all'articolo 41.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

Senatore CACACE, *Relatore.* Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Commissario Regio.

COMMISSARIO REGIO. Io volevo fare la stessa preghiera che già feci precedentemente, vale a dire che fosse rispettato l'ordine di numerazione degli articoli, perchè qui si creerebbe un nuovo articolo che cambierebbe tutta la successiva numerazione del Codice. Siccome mi pare che non vi sia inconveniente da una parte, mentre dall'altra si ha un gran vantaggio, spero che la Commissione vorrà aderire alla mia preghiera.

In quanto alla frase che l'onorevole Relatore vorrebbe fosse sostituita alle parole: *fossero interessati nella nave*, vale a dire quella: *hanno afficienza sulla nave*, io certamente riconosco che vi sarà maggior proprietà di linguaggio legale; ma prego di considerare che questo Codice va per le mani di cittadini i quali sono poco pratici delle leggi. Onde io amerei che il linguaggio fosse il più chiaro possibile. Ora, *l'avere afficienza* è un latinismo,

e non è compreso da tutti. Qui nel caso pratico poi si tratta anche di fare una notificazione al pubblico, e chiamare tutti quelli che hanno un interesse nella nave, a dire le loro ragioni. Temerei che dicendo: *tutti quelli che hanno afficienza*, si corra rischio di non essere intesi. Del resto, io mi rimetto alla saviezza della Commissione.

Senatore CACACE, *Relatore*. Su questo articolo mi permetto di fare molte osservazioni. La prima è questa: sembrami che quest'articolo contempri parecchi casi; mi pare poi un articolo così lungo che stanca forse colui che deve leggerlo e colui che dovrà interpretarlo più tardi. Parrebbe a me che vi sia qualche modificazione che meriterebbe di essere apportata a quest'articolo. Comincerò da questa. Esso parla qui del caso in cui si procede alla vendita, e si usa questa frase: *un avviso portante notificazione ai creditori che fossero interessati sulla nave*, ecc. Ora certamente nella vendita della nave vi sono parecchie persone le quali possono avere interesse. Vi sono per avventura coloro i quali rappresentano una parte, un carato di questa nave; vi possono essere i creditori a cambio marittimo, o pe' bisogni della spedizione, o per sovvenzioni fatte nel corso del viaggio.

Per conseguenza io a questa frase: « *che fossero interessati sulla nave* » sostituirei « *quelli che hanno afficienza sulla nave* ». Questa è la voce legale; poichè a simiglianza di quello che si dice per gl'immobili, *ipoteche*, per le cose mobili, per la nave, si dice *afficienza*. Dunque bisogna esprimere questo concetto che abbiano diritto di essere intesi tutti coloro i quali per una ragione qualunque hanno afficienza sulla nave e non si dica quindi *interessati*, perchè la parola *interessati*, è troppo limitativa.

Farei una seconda osservazione: l'articolo prosegue e dice così:

« Se sopravvengono opposizioni, o si trovarono iscritti sulla nave contratti di pegno o di cambio marittimo dei quali non si giustificasse la estinzione, l'uffiziale di porto ricuserà il certificato di dismissione di bandiera, e, trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità del proprietario, promuoverà di ufficio la vendita della nave conformemente all'articolo 41. »

Tutta questa parte dell'articolo 48 riguarda il procedimento che si deve seguire nel caso della vendita della nave.

Prosegue l'articolo, e poi viene anche un poco più lunghetto, e dice:

« Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso di dismissione della bandiera da concedersi nello Stato dall'autorità marittima ed all'estero dall'autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo, ecc. »

Ora, a me pare che questo secondo caso preveduto nel progresso dell'articolo riguardi una materia diversa da quella che è stata trattata nei precedenti paragrafi di questo articolo. Io quindi a dir vero, sia per una maggior proprietà di linguaggio, sia per una più esatta locuzione della legge, proporrei che quest'articolo 48 si facesse finire colle parole: « *conformemente all'art. 41* » e che dell'altra parte dell'art. 48 del progetto ministeriale che comincia colle parole: « *Eccetto il caso di vendite ecc.* » se ne facesse un articolo separato, tanto più che in questa seconda parte si tratta di cosa affatto diversa da ciò che si tratta nella prima.

Queste adunque sarebbero le mie conclusioni.

Senatore SPINOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SPINOLA. Come ha testè spiegato l'onorevole Relatore, la Commissione proporrebbe che si terminasse l'articolo 48 colle parole « *conformemente all'articolo 41* » e che di tutto il rimanente di detto articolo 48 se ne facesse un articolo 49. Ora, a me pare che l'onorevole Commissario Regio abbia fatto un'osservazione che aveva già fatta in occasione di un altro articolo; e cioè, che accettando la proposta della Commissione si verrebbe a manomettere la numerazione degli articoli del Codice attuale, che pur si era cercato per quanto possibile di mantenere. Questa per vero è una questione che merita di essere presa in considerazione; d'altra parte però, essendo pur necessario di conservare, dopo le parole « *conformemente all'art. 41* » tutto quello che segue nel proposto art. 48, potrebbe essere forse

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

opportuno, invece di farne un articolo 49, l'andare a capo, incominciando con nuovo capoverso, là dove si dice: *Eccetto il caso di vendita, ecc.*

Per tal modo si toglierebbe anche l'inconveniente fattoci osservare dall'onorevole Relatore, che cioè l'articolo sia troppo lungo; sarà sempre lungo, ma andando a capo al punto indicato, vi sarà almeno un poco di riposo, e si otterrà una maggiore chiarezza.

Mi pare adunque che la Commissione potrebbe consentire a che l'articolo fosse conservato com'è nel progetto di legge, con questo però, che alle parole: « *Eccetto il caso, ecc.* » si andasse a capo.

PRESIDENTE. Due sono le differenze sorte in quest'articolo fra la Commissione e l'onorevole Commissario Regio; la prima riguarda le parole del progetto ministeriale che dicono: « *creditori che fossero interessati nella nave,* » la Commissione invece propone « *i creditori che hanno afficienza sulla nave.* »

Il Ministro ha osservato che questa espressione potrebbe far confusione ad uomini di mare e del tutto profani alle scienze legali.

Io domando alla Commissione se insiste nel suo emendamento.

Senatore BORGATTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BORGATTI. A me sembra che la Commissione possa aderire al desiderio espresso dal Commissario Regio; poichè dovendo appunto questo Codice servire a persone alle quali non sono famigliari le formole strettamente legali, penso anch'io che le parole del testo ministeriale siano da preferirsi; tanto più che siamo tutti d'accordo che la formula che si legge nell'articolo emendato dalla Commissione equivale in sostanza al testo dell'articolo ministeriale.

PRESIDENTE. La Commissione adunque aderisce alla proposta del Commissario Regio; quindi la prima differenza è eliminata.

Quanto alla seconda, il Ministero propone, che per non suscitare difficoltà nella numerazione degli articoli di questo Codice, non si debbano fare due articoli dell'articolo 48, o tutto al più dopo le parole « conformemente all'articolo 41 » fare un punto a capo, come proponeva il Senatore Spinola. Se invece il Senato credesse, si potrebbe dividere l'articolo 48 in due

paragrafi: § 1. I trapassi di proprietà delle navi ecc. fino alla parola: *Eccetto*; e poi cominciare il §. 2 dalla parola: *Eccetto* ecc.

Senatore SPINOLA. La Commissione accetta perchè era già disposta a contentarsi dell'*a capo*.

PRESIDENTE. Metto ai voti il § 1, di cui do nuova lettura.

(Vedi sopra).

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Si dà lettura del § 2.

« *Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso di dismissione della bandiera da concedersi nello Stato dall'autorità marittima ed all'estero dall'autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo.* »

Se risultassero iscritti sull'atto di nazionalità contratti di pegno o di cambio marittimo, o sorgessero opposizioni da parte dei creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare ricuserà il permesso di dismissione di bandiera, e la vendita che in qualunque modo si facesse senza questo permesso, sarà come non avvenuta.

Prima di dare il permesso di dismissione di bandiera, l'autorità marittima o consolare potrà esigere il deposito di una somma sufficiente a far fronte ai salari, al mantenimento ed alle spese di rimpatrio dell'equipaggio. »

(Approvato.)

Art. 49. Il proprietario od armatore, meno il caso contemplato nell'articolo 175, non può procedere alla demolizione della nave, senza farne dichiarazione all'autorità marittima, se la nave trovasi nello Stato, od all'autorità consolare, se trovasi all'estero.

Tanto in un caso che nell'altro, chi fa la dichiarazione deve consegnare alle indicate autorità il giornale e le carte di bordo.

Se vi sono crediti iscritti sulla nave od opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare si opporrà alla demolizione e deputerà d'ufficio un guardiano alla nave, fino alle provvidenze che, sull'istanza della parte più diligente, verranno date dall'autorità giudiziaria.

(Approvato.)

CAPO IV.

Dei proprietari e degli armatori delle navi.

Art. 54. Quando nè il proprietario, nè l'armatore siano domiciliati nel compartimento in cui è, o deve essere iscritta la nave, o quando vi siano più partecipi nella proprietà della stessa nave, o più armatori, o quando l'armatore fosse l'istesso capitano, dovranno i proprietari od armatori deputare una persona che sia domiciliata nel compartimento in cui la nave è iscritta, perchè li rappresenti dinanzi all'autorità marittima.

I proprietari e gli armatori potranno anche farsi rappresentare per tutti gli effetti di legge, presso le cancellerie dei regi consolati all'estero, nei casi previsti dall'articolo 61, e dall'alinea dell'art. 102.

(Approvato.)

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la facoltà di parlare.

MINISTRO DELLA MARINA. A questo punto del Codice, secondo il progetto ministeriale verrebbe un articolo segnato al N. 56 che l'onorevole Commissione ha soppresso. Questo articolo implica la risoluzione di una questione giuridica molto grave, e siccome questo Codice interessa anche il mio onorevole Collega il Ministro Guardasigilli, che trovasi oggi ammalato, così io prego il Senato, anche a nome dello stesso mio onorevole Collega, di volere rimandare a domani la discussione di questo articolo.

PRESIDENTE. Domando alla Commissione se accetta il chiesto rinvio.

Senatore CACAGE, *Relatore*. La Commissione accetta di buon grado il rinvio; però io vorrei fare osservare che adesso non si tratta di discutere uno degli articoli del progetto di riforma, ma si tratta di sapere se debba esser conservato un articolo del Codice attuale il quale non è riprodotto.

Dunque la questione è diversa. Il Ministro, di questo capitolo 4° del Codice della Marina mercantile attuale, che contiene 4 articoli, ne presenta uno solo, che vorrebbe modificare. Fra gli altri ci è l'articolo 56 che forma il nodo della questione, cioè quella di sapere se gli armatori di un bastimento debbano esser tenuti alle spese occorrenti per il rimpatrio dell'equipaggio quando il bastimento sia naufragato.

Questa disposizione di legge il signor Ministro ha creduto non riprodurla nel Codice attuale. La Commissione è di diverso parere, per cui, ripeto, la questione essendo assai grave, credo sia bene che la discussione di questo articolo venga rimandata a domani.

PRESIDENTE. Se nessuno fa osservazioni, s'intende che verrà rimandata a domani la discussione di quest'articolo.

Viene il

CAPO V.

Dei capitani e padroni.

Art. 59. I capitani di lungo corso possono comandare bastimenti per qualunque destinazione. I capitani di gran cabottaggio possono comandare bastimenti nel Mediterraneo, Mar Nero, Mare d'Azoff, ed uscendo dallo stretto di Gibilterra, sulle coste oceaniche di Spagna, Portogallo, Francia ed Isole Britanniche, nel Mare del Nord, nel Baltico, e sulle coste occidentali d'Africa, sino al Senegal, comprese le isole a non più di trecento miglia da tutte le coste suddette; uscendo dal Canale di Suez, possono navigare nel Mar Rosso, Golfo Persico e coste indiane, sino a Bombay ed isole adiacenti.

I padroni possono comandare bastimenti in tutto il Mediterraneo.

(Approvato.)

Art. 60. I marinai nazionali, i quali abbiano ventun'anno di età, e quattro anni di navigazione, sappiano leggere e scrivere, abbiano conoscenza della bussola, e non siano stati mai condannati a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pene correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od abbiano ottenuto la riabilitazione, possono essere autorizzati, nella forma e dentro i limiti che saranno prescritti dal Regolamento, a comandare bastimenti di una portata non maggiore di cinquanta tonnellate, per il piccolo traffico della costa.

(Approvato.)

Art. 62. Per conseguire le patenti di capitano o padrone, si richiedono le seguenti condizioni:

a) essere cittadino dello Stato;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

b) non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita, o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica; od avere ottenuta la riabilitazione;

c) avere superato con buon esito un esame teorico-pratico secondo i programmi stabiliti.

Oltracciò si richiede per i padroni l'età di ventidue anni compiuti, e tre anni di effettiva navigazione eseguita, almeno per un anno, in viaggi della classe a cui aspira il candidato.

Per i capitani di gran cabotaggio l'età di ventidue anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali, e per un anno intero in qualità di scrivano o sotto-scrivano.

Per i capitani di lungo corso l'età di ventiquattro anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali, e per un anno intero in viaggi fuori del Mediterraneo, e per eguale spazio di tempo in qualità di scrivano o di capitano di gran cabotaggio.

Gli esami per cui vengono conferite le patenti di grado, non possono essere prestati prima che il candidato abbia compiuto l'età e la navigazione richieste per il grado a cui aspira.

(Approvato.)

Art. 64. Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del genio navale, gli ufficiali e sotto-ufficiali macchinisti, i capi e gli allievi di timoneria, i quali avessero cessato d'appartenere alla Real Marina, potranno rispettivamente ottenere la patente di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello quella di lungo corso (colla qualificazione di capitano superiore di cui all'articolo seguente); gli ufficiali del genio navale quella d'ingegnere navale; gli ufficiali macchinisti, o primi macchinisti, quella di macchinista in primo; i secondi macchinisti, o aiutanti macchinisti, quella di macchinista in secondo; i capi di timoneria quella di capitano di gran cabotaggio; e gli allievi di timoneria, quella di padrone.

Il conferimento di tali patenti sarà subordinato all'adempimento delle condizioni rispetti-

vamente stabilite dagli art. 28, 62 e 69, eccettuata quella dell'esame.

(Approvato.)

Art. 65. Le patenti di capitano sono date a nome del Re dal Ministro della Marina, e quelle di padrone dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il candidato.

I capitani di lungo corso che desiderassero far prova del perfezionamento dei loro studi e delle maggiori cognizioni acquistate, saranno ammessi ad un *esame volontario*, in conformità dei programmi espressamente stabiliti.

Riuscendo loro la prova, otterranno dal Ministro della Marina una patente speciale colla qualificazione di capitani superiori di lungo corso.

(Approvato.)

CAPÒ VI.

Degli ufficiali di bordo e degli equipaggi.

Art. 66. Nella composizione degli equipaggi delle navi sono considerati ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano:

1. Il capitano in secondo;
2. Lo scrivano;
3. Il sotto-scrivano;
4. Il medico-chirurgo di bordo;
5. Il macchinista in primo sui piroscafi;
6. Il macchinista in secondo.

Sono considerati sotto-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'attrezzatura della nave;
2. Il pilota pratico per tutto il tempo che gli è affidata la direzione della nave;
3. Il maestro d'ascia per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave.

(Approvato.)

Art. 67. Per ottenere la qualificazione di scrivano si richiedono le seguenti condizioni:

- a) Avere compiuto l'età di venti anni;
- b) Avere trenta mesi di navigazione di cui una metà sopra navi nazionali;
- c) Avere superato un esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti dal regolamento;
- d) Non essere stato mai condannato a pene

criminali ed anche correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuta la riabilitazione.

I certificati d'idoneità per navigare come scrivano, sono dati dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il richiedente.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. Io ho domandato la parola sull'art. 67, per cosa la quale riguarda anche l'art. 68, ma parmi che debba decidersi in questo; ed è perciò che domanderei all'onorevole signor Ministro, perchè sia stata fatta questa differenza tra gli scrivani ed i sotto-scrivani: che allo scrivano si richieda che abbia netta la fedina criminale, che provi cioè di non avere mai riportata condanna criminale correzionale, mentre questa condizione non si richiede per il sotto-scrivano.

Ora, sembra a prima vista che sia cosa poco conveniente per un equipaggio di avere a bordo due individui così prossimi in gerarchia l'uno dell'altro, in condizioni di moralità eventualmente così diverse. Si darà il caso che l'uno non potrà prendere il posto dell'altro, perchè è trattenuto dall'aver sopra di sè una condanna criminale: parrebbe che per il buon andamento dell'equipaggio, dovessero essere tutti e due nella stessa condizione.

O si crede che per esercitare l'ufficio di scrivano e di sotto-scrivano non sia necessario inquirere sopra la loro condotta morale, allora si potrebbe togliere la lettera *e* dell'art. 67; se poi si crede che il grado di scrivano richieda questa garanzia di moralità, si dovrebbe ammettere anche per il sotto-scrivano, per non creare questo paragone cotanto svantaggioso tra due individui così vicini nella gerarchia.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. Ecco la ragione per la quale esiste questa differenza: essa sta nella importanza delle funzioni esercitate dall'uno e dall'altro dei due graduati.

Lo scrivano si trova ad essere il secondo a bordo di molte navi delle quali è possibile che, per malattia o morte del capitano, egli debba anche assumere il comando: lo scrivano deve dunque dare maggiori guarentigie di sè, deve

trovarsi in faccia alla legge in condizione identica a quella del capitano, godere cioè pienamente la pubblica fiducia; mentre per il sotto-scrivano non si dà mai il caso che possa assumere la direzione di un bastimento, se non piccolo o addetto a viaggi brevissimi.

Per altro essendo implicitamente stabilito che colui che imprende la carriera nautica non possa conseguire il grado di scrivano, se non ha la sua fede criminale in perfetta regola, ne consegue che in eguale condizione debba trovarsi colui che aspira al grado di sotto-scrivano: altrimenti egli sa che non potrebbe progredire nella carriera.

Senatore BERTEA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERTEA. Io non potrei ammettere incondizionatamente la teoria del Commissario Regio, che, cioè, i sotto-scrivani abbiano ad essere meno esenti da condanne criminali o correzionali per i reati specificati nella lettera *d* dell'art. 67, e vi abbia così ad essere questa sostanziale differenza di condizione tra gli scrivani ed i sotto-scrivani; ma mi pare che l'ultimo alinea dell'art. 68 parifichi perfettamente le esigenze della legge a tal riguardo.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. Mi pare che quest'alinea ultimo dell'articolo 68 tratti esclusivamente e tassativamente del modo di concedere i certificati.

Ecco l'articolo precedente all'ultimo alinea come dice:

« I certificati d'idoneità per navigare come scrivano sono dati dal capitano di porto del compartimento cui appartiene, ecc. »

Secondo me, quest'ultimo alinea dell'art. 68 si riferisce alle stesse disposizioni dell'ultimo alinea dell'articolo precedente. Per altro io non sarei alieno dall'ammettere che si dicesse che anche i sotto-scrivani debbono sottostare alla condizione di non essere stati mai condannati per i reati stessi che rendono inabili al grado gli scrivani.

E se l'onor. Vitelleschi ne fa una proposta formale, io l'accetto

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. Ma allora è il caso di farla e la farò all'art. 68.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

PRESIDENTE. Chi approva l'art. 67 è pregato di alzarsi.

(Approvato.)

Art. 68. Per ottenere la qualificazione di sotto-scrivano si richiedono le condizioni seguenti:

a) Avere compiuto l'età di diciotto anni;

b) Avere due anni di navigazione;

c) Sapere leggere e scrivere correttamente, e possedere le prime nozioni di nautica, giusta i programmi d'esame stabiliti nel regolamento.

Le disposizioni dell'articolo precedente per la concessione dei certificati da scrivano si osservano pure pei certificati da sotto-scrivano.

La parola è all'onor. Senatore Vitelleschi.

Senatore VITELLESCHI. Mi pare che si dovrebbe dire: La disposizione della lettera *d* dell'articolo precedente, come anche quella dell'ultimo alinea, si osservano pure per i certificati dei sotto-scrivani.

PRESIDENTE. Ripetere quella lettera *d*.

Senatore VITELLESCHI. Allora si ripeta la lettera *d*.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE CESARE. Si può conciliare così l'emendamento dell'onor. Vitelleschi coll'articolo 68. Qui si dice: Per ottenere la qualificazione di sotto-scrivano si richiedono le condizioni seguenti. « Si dica: Per ottenere la qualificazione di scrivano e di sottoscrivano....

Voci. No, no.

Senatore BERTEA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERTEA. Mi pare che non c'è che da aggiungere in quest'articolo la stessa lettera *d* dell'articolo 67, facendola susseguire alla lettera *c*; ogni dubbio così è eliminato.

PRESIDENTE. Io l'ho detto, e mi pareva anche d'accordo il Senatore Vitelleschi.

Ora chiedo il permesso di fare una semplice osservazione, e prego il Ministro, la Commissione ed il Senato di volermi accordare un momento di attenzione.

Nell'articolo 62, lettera *b*, è detto: « non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, ecc. » In questi due articoli 67 e 68 invece si direbbe soltanto: « Non essere stato mai condannato a pene

criminali ed anche correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode ecc. » Di maniera che parrebbe, secondo questa lettera *d*, degli articoli 67 o 68, che anche per le pene criminali fosse limitata la condizione a quelle che sono inflitte per furto, truffa, ecc.

Dunque, ripeto, se mi è permesso, proporrei che si aggiungessero queste parole « per qualunque reato » anche negli articoli 67 e 68.

Voci. È giusto.

PRESIDENTE. Il signor Ministro accetta?

MINISTRO DELLA MARINA. Accetto.

PRESIDENTE. La Commissione?

Senatore CACACE, *Relatore*. La Commissione accetta.

PRESIDENTE. Interrogo il Senato se approva questa brevissima aggiunta.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 68 con questa semplice aggiunta delle parole: *per qualunque reato*.

Chi l'approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Art. 69. Le condizioni per esercitare l'arte di macchinista tanto in primo che in secondo, sono determinate dal regolamento, e le patenti relative vengono date dal Ministro della Marina.

I piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari del Regno, la costa di Francia in Mediterraneo, le isole di Corsica, Malta e Corfù, la costa di Tunisi, e le coste Dalmate ed Istriane devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali, ed un macchinista in primo se le macchine sono di maggior forza.

I piroscafi destinati a viaggi fuori dei limiti sopra indicati devono imbarcare almeno un macchinista in secondo se la forza delle macchine è minore di cento cavalli nominali come sopra, e due macchinisti, uno in primo e l'altro in secondo, se le macchine sono di maggior forza.

(Approvato.)

Art. 70. Le navi di portata maggiore di cento tonnellate, ed i piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri lungo le coste del Regno, oltre al capitano o padrone, devono im-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

barcare un secondo che abbia almeno il grado di sotto-scrivano.

Le navi che imprendono viaggi di gran cabotaggio, ed i piroscàfi che fanno il trasporto di passeggeri nel Mediterraneo fuori delle coste del Regno, devono, oltre il capitano, imbarcare un secondo che abbia almeno la qualificazione di scrivano, ed un terzo che abbia almeno quella di sotto-scrivano.

Le navi che imprendono viaggi di lungo corso, ed i piroscàfi che fanno il trasporto dei passeggeri fuori del Mediterraneo, oltre al capitano devono imbarcare un secondo che abbia il grado di capitano, ed un terzo che abbia almeno il grado di sotto-scrivano.

(Approvato.)

Art. 71. La forza minima dell'equipaggio per ciascuna classe di navi, sarà stabilita dal Regolamento.

Nell'armamento della nave il capitano o padrone, e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere nazionali.

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

Quanto al capitano o padrone ed al secondo di bordo, non sarà permesso di far ricorso ad esteri se non quando ciò divenisse necessario per impossibilità di provvedersi di nazionali.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro della Marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Nel primo comma di quest'art. 71 è detto che la forza minima dell'equipaggio per ciascuna classe di navi sarà stabilita dal regolamento. Questa disposizione è perfettamente conforme a quella che si legge all'art. 71 del Codice attuale; però il fatto è che quantunque il Codice attuale accennasse al regolamento, questo regolamento non è stato mai pubblicato e così non venne mai fissata dal Governo la forza minima dell'equipaggio per le navi della nostra marina mercantile.

Inconvenienti, per verità, non ne accaddero mai, anzi, uno dei vantaggi, una delle forze della nostra marina mercantile consiste, appunto nel navigare con poco equipaggio. Ora il volere che il Governo pubblici tale regolamento, sarebbe, l'addossargli una responsabi-

lità enorme, perchè potrebbe succedere che con un regolamento emanato dal potere esecutivo si arrivasse al risultato di obbligare la nostra marina a portare degli equipaggi troppo numerosi. D'altra parte mi pare che sia inutile emanare disposizioni legislative quando non se ne senta realmente il bisogno.

Per queste ragioni io crederei opportuno che si abbandonasse addirittura questa prescrizione compresa nel primo comma dell'art. 71.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. Relatore.

Senatore CACACE, *Relatore*. A me pare che l'art. 71, com'era concepito stia bene e si debba conservare. È un fatto, e lo ha affermato lo stesso onorevole Ministro, che la nostra marina mercantile naviga con un equipaggio non rispondente ai bisogni attuali della navigazione e specialmente della navigazione di lungo corso. L'inconveniente non dipende certo dalla legge, anzi il nostro Codice per la marina mercantile già prometteva un Regolamento, il quale poi non è stato mai pubblicato, ed appunto perchè questo inconveniente non si ripeta, la Commissione propone che nelle disposizioni finali sia posto un articolo con cui si dica che la legge non deve essere pubblicata che unitamente al regolamento, poichè vi sono tante cose che non vanno esplicate dalla legge, ma dal regolamento.

Il regolamento dovrà dire quale debba essere la forza minima dell'equipaggio di ogni nave, e la Commissione non può acconsentire che quest'articolo venga soppresso.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Io posso dichiarare all'onorevole Relatore, che per quanto a me consti, non si sono mai verificati inconvenienti per la mancanza di questa prescrizione regolamentare, anzi una delle ragioni per cui la nostra marina mercantile sostiene la concorrenza con le marine estere, è appunto perchè generalmente naviga con equipaggio molto ridotto.

Io mi rammento che il signor Rubattino ha comprato un vapore inglese e ne diminuì sensibilmente l'equipaggio, senza che avvenissero inconvenienti di sorta. Uno dei motivi di decadenza di alcune marine, è appunto quello di impiegare equipaggi troppo numerosi, di modo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

che non possono sostenere la concorrenza delle altre marine.

Faccio ancora notare che l'introduzione di perfezionamenti meccanici a bordo delle navi può determinare la riduzione dei loro equipaggi; e la tendenza è appunto in questo senso.

Così, per es., si impiegano ora sui piroscifi gli argani a vapore, su taluni vi hanno degli arganelli per manovrare i pennoni; l'impiego delle doppie-gabbie, quasi generalizzato ora, ha anche in parte questo scopo. Si vede adunque come sarebbe necessario di modificare le prescrizioni del regolamento tutt'al più che questi progressi si realizzassero.

Ora, dal momento che questa prescrizione non ha mai esistito, e che da ciò non sono mai derivati danni, mentre che l'attribuire e prescrivere ad ogni nave il relativo numero d'equipaggio potrebbe cagionarne; mi è forza insistere nella mia preghiera, affinché il Senato non voglia addossarmi una responsabilità così grave.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola:

Senatore VITELLESCHI. Io faccio gran caso delle osservazioni che ha fatto l'onor. Ministro della Marina, perchè certamente è competentissimo in questa materia, per altro parmi che si potesse soddisfare alle esigenze della marina italiana; anche lasciando che si faccia un Regolamento; ciò dipende dalla maniera di farlo. Per ora, dice l'onor. Ministro, non hanno nessun inconveniente nel non avere limite al numero degli equipaggi.

Ma se alcun inconveniente venisse a verificarsi in avvenire per eccessiva avidità degli armatori o dei capitani, a mio avviso sarebbe una cosa troppo grave il trovarsi privi d'ogni mezzo per provvedere ad un punto così importante per la sicurezza delle persone e delle sostanze confidate alla discrezione degli armatori o dei capitani.

Ora, i Regolamenti hanno questo di utile, che si possono cambiare, si possono modificare: se si crede che le attuali condizioni della marina mercantile non diano luogo a lamenti; il limite sia posto per ora al minimo; si aumenterà quando l'avidità dei capitani darà luogo a nuove provvisioni. Ma per lo meno credo convenga lasciare al Governo la facoltà di fare un Regolamento; è un'arma necessaria per premunirsi contro i pericoli possibili.

Io faccio solamente richiesta all'on. Ministro s'egli non crede che sia utile di conservare nel Codice almeno la facoltà di fare un Regolamento per provvedere quando occorresse alla sicurezza della nostra marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Io credo che si potrà conseguire quanto consiglia l'onorevole Vitelleschi dicendo: *potrà essere stabilita*; allora si avrà modo di ovviare a questi inconvenienti, che io però credo non succederanno mai, poichè ciò mi insegna l'esperienza degli 11 anni da che l'attuale Codice della marina mercantile è in vigore; senza che siensi mai elevati reclami per sollecitare rimedi ad inconvenienti successi per mancanza di disposizioni a questo riguardo. Io perciò direi: « *Potrà essere stabilita dal regolamento.* »

PRESIDENTE. La Commissione accetta questa modificazione?

Senatore CACACE, *Relatore*. La Commissione l'accetta.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'art. 71, di cui si è data lettura, con questa modificazione che; cioè invece di dire: « *sarà stabilita dal regolamento* » sia detto: « *potrà essere stabilita dal regolamento.* »

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 73. Il contratto d'arruolamento fra il capitano o padrone od armatore e le persone dell'equipaggio deve, a pena di nullità, essere fatto per scrittura, ed essere firmato anche dalla persona arruolata.

Se l'arruolato non sa scrivere, l'ufficiale di porto deve farne menzione nell'atto d'arruolamento e fare intervenire due testimoni estranei all'equipaggio.

Nel contratto d'arruolamento i minori d'età, i quali abbiano compiuto gli anni diciotto, si considerano come emancipati, e possono firmare senza intervento di genitori o di tutori.

L'arruolamento dei minori di diciotto anni deve essere fatto dai rispettivi genitori o tutori sia col loro intervento personale all'atto di arruolamento, sia mediante autorizzazione da depositarsi all'ufficio di porto, e risultante da atto ricevuto da un notaio, o, in carta libera, dal sindaco del Comune.

L'arruolamento dei giovanetti indicati nell'art. 262 del Codice civile, può farsi col consenso dell'amministrazione dell'ospizio prestato nella forma stabilita nel regolamento.

(Approvato.)

Si passa al

CAPO VII.

Delle visite delle navi e delle partenze.

Art. 77. Ogni nave che imprende la navigazione deve trovarsi in buono stato di navigabilità, ed essere munita degli attrezzi, corredi ed istrumenti che saranno determinati dal Regolamento.

I piroscafi che trasportano passeggeri, e le navi così a vela che a vapore, che imprendono viaggi di lungo corso e di gran cabottaggio fuori del Mediterraneo, eccetto quelle contemplate negli articoli 61 e 149, non possono fare partenza se la loro navigabilità non consti all'autorità marittima nello Stato, ed all'autorità consolare all'estero, per mezzo di una speciale visita e perizia da farsi a spese del proprietario od armatore, almeno una volta all'anno se trattasi di navi in legno o miste in ferro e legno, e ad ogni biennio se trattasi di navi in ferro.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. L'articolo che ora si è letto, è posto sotto il titolo VII, il quale parla della visita della nave alla partenza, ed è conforme a quello del Codice attuale, il quale porta la stessa epigrafe.

Ora nel Codice attuale della marina mercantile, all'art. 80, si dice così :

« Le navi subiranno alla partenza una seconda visita, la quale sarà principalmente diretta a verificare che la nave non sia eccessivamente caricata, ed accertare che sia munita degli oggetti di corredo ed altri attrezzi, di cui all'art. 77. »

Pare dunque a me che, secondo l'economia del Codice attuale, non era una sola visita che si doveva fare alla nave, ma erano due. La prima avea per iscopo di giudicare dello stato di navigabilità del bastimento; la seconda avea uno scopo più interessante, quello cioè

di conoscere come la nave fosse stata stivata e caricata.

E quest'articolo del Codice della marina mercantile era ed è perfettamente uniforme a quello che prescrive l'articolo 322 del Codice di commercio; il che è conforme alle regole di una buona codificazione, giacchè nelle leggi che sono uniformi nei principî e per lo scopo a cui sono dirette, bisogna che le disposizioni sieno armonizzate e che non ve ne sia una che sia discorde dall'altra.

Ora noi abbiamo che questa seconda visita che richiede il Codice della marina mercantile era ed è prescritta dal Codice di commercio, benvero con una variante di cui occorre di parlare.

L'articolo 322 dice così :

« Il capitano deve fare visitare la nave nei modi stabiliti dal Codice della marina mercantile. »

Questa è la prima visita che il Codice richiede, e che ha per iscopo di conoscere lo stato di navigabilità del bastimento. Questo stesso articolo soggiunge :

« Egli deve, prima di far vela, verificare se la nave è stata ben stivata e caricata, se è ben corredata di catene, àncore, attrezzi e di ogni altra cosa necessaria alla navigazione, salvo inoltre ciò che è stabilito dall'art. 80 del detto Codice. »

L'articolo 80 del Codice della marina mercantile attuale spiega assai meglio di quello che fa il Codice di commercio, qual è lo scopo di questa seconda visita, poichè dice :

« Le navi subiranno alla partenza una seconda visita, la quale sarà principalmente diretta a verificare che la nave non sia eccessivamente caricata, e ad accertare che sia munita degli oggetti di corredo e di altri attrezzi, di cui all'art. 77. »

Secondo il mio modo di vedere, debbo dire francamente che di queste due visite io attribuisco maggiore importanza alla seconda anzichè alla prima, imperocchè a giudicare della navigabilità della nave è agevole cosa: non si tratta che di vedere se la nave sia fornita di attrezzi, corredi ed istrumenti, mentre il conoscere se la nave sia bene stivata e caricata è una cosa che richiede maggiore studio e che è di maggiore importanza, imperocchè avviene talora che i capitani per avidità di fare un

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

nolo maggiore caricano le navi strabocchevolmente ed espongono in conseguenza a maggiori rischi le mercanzie che trasportano, ed è perciò che questa necessità della seconda visita a me pare indispensabile.

Io feci questa osservazione nel seno della Commissione, ma i miei onorevoli Colleghi furono di contrario avviso. Abituato ad arrendermi all'autorità di uomini che giustamente reputo a me molto superiori, mi acchetai a quello che volle la Commissione; però, siccome non posso tradire il mio sentimento, debbo dire francamente al Senato la mia opinione. Io credo che sopprimere quest'articolo 80 del Codice attuale della marina mercantile importi arrecare grandissimo danno al commercio per le considerazioni che dianzi ho avuto l'onore di esprimere. D'altronde non so intendere quale potrebbe essere la ragione per cui non si dovrebbe riconoscere il bisogno di questa seconda visita.

Si dice: ma la visita sarà difficile quando il bastimento sarà completamente caricato. Come volete allora che si vada a vedere se la nave sia bene stivata e caricata? Ma appunto quando il carico è compiuto bisogna fare questa visita per vedere se il carico non sorpassi la forza della nave e se non sia troppo eccessivo in modo che possa correre gravi pericoli nella navigazione, imperocchè voi, o Signori, concepite bene che una nave viaggia meglio se il suo carico è leggero ancorchè sovrabbondante. Quindi mi pare che il non riportare nel Codice attuale quest'art. 80, e anzi l'abolirlo, è una cosa la quale non possa ammettersi, perocchè non parmi ragionevole che si limiti la visita unicamente a conoscere la navigabilità della nave, escludendola poi per una causa più importante qual è quella di conoscere il modo del caricamento, che serve specialmente a tutelare gl'interessi de' noleggiatori.

In quanto a me adunque, insisto perchè l'articolo 80 del Codice attuale dalla marina mercantile sia conservato.

PRESIDENTE. Osservo che attualmente la discussione verte ancora sull'art. 77; quindi prima di tutto dobbiamo esaurire la discussione su quest'articolo. Quando saremo all'art. 80, sarà allora il momento di parlarne.

Se nessun altro domanda la parola sull'articolo 77, lo metto ai voti.

Chi intende approvarlo, sorga.

(Approvato).

Art. 78. La visita sarà fatta da ispettori governativi o da periti nominati dalle suddette autorità, i quali accerteranno, secondo le regole, e con tutti i mezzi dell'arte, se la nave sia atta alla navigazione, determinando i viaggi che essa può fare, e il tempo in cui dovrà nuovamente essere visitata, qualora giudichino che ciò debba effettuarsi prima dell'anno, o del biennio, indicati nel precedente articolo.

Il Ministro della Marina potrà disporre che le visite e perizie fatte alle navi dalle istituzioni di Registro marittimo da lui designate con particolare disposizione, si considerino equivalenti alle visite e perizie ufficiali, per tutto ciò che sia sotto la vigilanza delle medesime istituzioni.

(Approvato.)

Art. 79. La relazione della visita ufficiale, e il certificato del Registro, saranno presentati all'autorità marittima o consolare nella forma ed agli effetti da stabilirsi dal Regolamento.

(Approvato.)

Art. 80. Le navi, di cui nell'art. 77, vanno soggette a rinnovazione della visita ogni qual volta nella loro navigazione dovessero appoggiare per gravi danni sofferti.

Quando la nave che sta per cominciare il viaggio si trovasse prossima al tempo in cui, secondo il disposto dai precedenti articoli 77 e 78, essa dovrebbe essere nuovamente visitata, l'autorità marittima o consolare esigerà l'adempimento di questa formalità, salvo che la nave fosse diretta ad un porto in cui la visita potesse farsi più convenientemente.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il Relatore della Commissione, a nome proprio, proporrebbe che invece dell'art. 80 dell'attuale progetto di legge, si mantenesse l'art. 80 del Codice di marina mercantile.

Senatore SPINOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SPINOLA. La Commissione non ha trascurato, quando si è trattato della riforma di questo articolo, di tener conto delle osservazioni che sono state esposte testè dall'onorevole Relatore.

Tuttavia, ritenendo che veramente non è cosa la più facile il visitare opportunamente ed efficacemente una nave quando è già stivata e caricata, ed avuto anche riguardo alle gravi spese, che senza un vero profitto derivano da una nuova visita ad ogni partenza, ha creduto che se ne potesse prescindere, e che le disposizioni contenute nel nuovo articolo 80 fossero sufficienti per garantire così la sicurezza delle merci come delle persone.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. Uno dei lamenti più gravi della nostra marina mercantile concerne la formalità della visite che si fanno per guarentire la navigabilità dei bastimenti, e la visita veramente più grave è quella della partenza, non tanto nello Stato, quanto all'estero.

Ogni volta che una nave ha formato il carico, bisogna fare una visita per vedere se questo carico è bene stivato per dare alla nave il permesso della partenza.

Ora all'estero la cosa non è indifferente, perchè in talune parti la mercede da pagare ai periti è molto elevata.

Non vi sarebbe altro che il supremo interesse pubblico per mantenere questa formalità, quello cioè di tutelare la vita degli equipaggi e dei passeggeri. Per quel che riguarda i bastimenti che portano passeggeri è provveduto in seguito, e la visita è mantenuta. In quanto agli altri (se noi esaminiamo) hanvi marine grandi e floride che non hanno queste visite, eppur godono la migliore reputazione. Tali sono la marina austriaca, germanica ed americana.

La visita poi è assolutamente inefficace, perchè, per poco che si abbia soggiornato nei nostri porti di mare, si sa che si riduce ad una semplice formalità, cui il commercio non attribuisce assolutamente alcuna importanza. Nell'Inghilterra, ove fu una certa agitazione appunto a questo riguardo, la visita di cui parliamo non esiste. Ultimamente, dopo l'agitazione promossa dal signor Plimsoll, si è cercato di provvedere in qualche modo, ma, ciò non ostante, non si è creduto di stabilire questa visita alla partenza. Si è fatta una nuova legge, ma duratura per un anno, e dalle informazioni che ho, credo, che passato l'anno, si abolirà, malgrado che non si sia imposta questa visita. Ho veduto una statistica dei

naufragi succeduti nella marina inglese dal 1856 al 1872. Ora, sopra 800 naufragi avvenuti, 60 sono stati prodotti da difetto di cattivo caricamento, e 711 sono stati prodotti o da negligenza o da errori di navigazione. Di modo che se lo Stato veramente volesse addossarsi questo mandato di guarentire gli averi e la vita di tutti, il mondo dovrebbe preoccuparsi molto più di queste negligenze, di questi errori di navigazione. Io non so dove si dovrebbe arrivare.

Soggiungerò che anzi questo progetto di riforma nel sistema delle visite è quello che è stato più favorevolmente accolto dalla marina mercantile, ed in tutte le occasioni i capitani e gli armatori hanno ringraziato vivamente il Ministero di aver tolto questo carico della visita, che si traduce per la marina mercantile in una tassa; essi hanno domandato altresì che si levassero le tasse; ma siccome il Governo non ha potuto entrare in questa via, trova giusto che almeno si tolgano queste visite che non tutelano niente, e che sono di aggravio alla marina mercantile.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. Mi permetta il Senato che io insista pochi altri minuti su queste idee.

Io dico: abbiamo ormai una disposizione legislativa, la quale è compresa in due leggi, nel Codice della marina mercantile, e nel Codice di commercio, il quale attualmente ci regola, salvo le riforme che avverranno di qui a poco, dopo tutte queste Commissioni e Sotto-Commissioni, che il Governo ha nominate per l'esame di questo Codice.

Dunque nel Codice attuale di commercio sta una disposizione, e non la possiamo cancellare; bisogna che questa disposizione abbia il suo effetto. Le leggi non si fanno per giuoco, non si fanno per diletto, ma perchè sieno eseguite. Ora la legge impone queste visite, ma, notate, le impone in un modo imperfetto, perchè la legge dice: « Il capitano deve, prima di far vela, verificare se la nave è bene stivata e caricata. » Dunque il Codice di commercio ha creduto indispensabile che vi sia bisogno di verificare se la nave è bene stivata e caricata. Però è incompleta questa disposizione,

imperocchè rimette questo, che deve essere ufficio, dirò così, del Governo, al beneplacito del capitano; poichè, una volta che dice: *il capitano ha il dovere di far verificare, ecc.*, se il capitano non lo farà, quale è la conseguenza?

Ora, quando la legge riconosce il bisogno di questa visita, è necessario che si trovi modo che questo bisogno sia attuato. Quindi provvedeva il Codice della marina mercantile a quello cui non provvede esattamente il Codice di commercio; e sebbene il Codice riconosca il bisogno di questa visita, la rimette però così indefinitamente alla buona volontà del capitano, il quale, se per avventura la faccia o non la faccia, nessuno ne sa nulla.

Quindi ragionevolmente, acconciamente, logicamente il Codice della marina mercantile ha provveduto ed ha ampliato ed applicato questa disposizione inesatta del Codice di commercio, poichè, ha detto, il Codice vuole che sia fatta questa visita, però la rimette al beneplacito del capitano; io voglio che si faccia, come è ragionevole, da coloro i quali hanno il diritto e il dovere di tutelare gl'interessi di tutto il commercio in generale; quindi non la rimetto più questa visita al beneplacito del capitano, ma voglio che si faccia dall'Autorità governativa.

Io per dire il vero non mi persuado....

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*.... di questa grave difficoltà che si mette innanzi per questa seconda visita, ma se veramente ci fosse non avrebbero certamente i precedenti legislatori imposto questo dovere.

Nè poi me ne faccio influire dagli esempi citati dall'onorevole Ministro; noi non dobbiamo regolarci da ciò che fanno le altre nazioni più civili, giacchè io credo che l'Italia non sia tra le nazioni più abbiette; e in Italia, la quale ha sempre dato prova di sapienza in quel che si attiene al commercio marittimo, non credo si possa criticare una disposizione che tende a tutelare gli interessi del commercio. Ed io, ripeto ancora una volta, reputo assai più importante questa visita la quale riguardi lo stivaggio del bastimento ed il modo del suo caricamento, che non sia quella della sua navigabilità, imperocchè la prima è di

poca importanza, e la seconda è d'importanza grandissima, giacchè tende a tutelare gli interessi di coloro, i quali affidando talvolta al capitano merci di eccessivo valore, hanno il diritto di chiedere che egli compia i doveri che gli vengono imposti dalla legge.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Ministro della Marina.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole Senatore Cacace aveva detto che le disposizioni del progetto del Ministero erano in contraddizione con un articolo del Codice di commercio; poi ha soggiunto egli stesso che veramente non è in contraddizione, poichè mentre il Codice dice che il capitano deve far visitare la nave, aggiunge che egli stesso, prima di far vela, deve verificare se la nave è bene stivata. Dunque il Codice di commercio dà quest'obbligo al capitano, il quale d'altronde è interessato più d'ogni altro ad evitare un disastro.

E lo fece giustamente, perchè questa verifica del buono stivaggio non è possibile che a coloro che hanno assistito allo stivaggio, e dopo che la nave ha fatto il completo suo carico non vi è più modo di verificare se questo stivaggio fu bene eseguito. Quindi se il Governo volesse addossarsi questo compito, bisognerebbe che i periti andassero ad assistere allo stivaggio, ciò che porterebbe poi gravissimi inconvenienti.

L'onorevole Cacace dice: È incaricato il capitano, e se il Capitano non fa bene e succederanno degli inconvenienti, il Governo provvederà. Ma, se il Governo poi avesse da provvedere, e vedere che tutti gli obblighi che le leggi impongono ai cittadini, fossero da questi eseguiti, e se per timore che non li eseguiscono, dovesse esso incaricarsene, mi pare che davvero si andrebbe in una via pericolosa.

Io quindi insisto nuovamente perchè si tolgano queste due visite; del resto, l'esperienza ha dimostrato da noi, come presso altre marine prospere ed anche più numerose della nostra, che queste verificazioni dello stivaggio sono assolutamente inefficaci da una parte e gravose pel commercio dall'altra, specialmente all'estero.

E sono per vero gravose al commercio, perchè ad ogni partenza si deve fare questa visita, quindi se un bastimento tocca molti porti, sono

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

molte tasse successive che esso deve pagare.

In oltre, noti il Senato, che dopo fatto lo stivaggio in un porto, il bastimento va in un altro, scarica della merce, ne carica dell'altra; bisognerebbe dunque che ad ognuna di queste operazioni ci fossero dei periti che andassero ad assistervi. Io credo che tutti quelli che sono stati nei nostri porti di mare, che si sono occupati un poco di queste cose, conoscono quanto queste visite sono, non voglio dire ridicole, ma di sola apparenza, e che sono pochissimi i casi in cui la Commissione abbia seriamente verificato lo stivaggio. Tutto si riduce a pagare una tassa.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore De Cesare.

Senatore **DE CESARE.** Mi pare che le disposizioni di riforma al Codice di marina mercantile siano state dettate da uno spirito liberale; almeno così leggo tanto nella Relazione dei Ministri Saint-Bon e Vigliani, quanto nel lavoro della Commissione; cioè, che per isciogliere la marina mercantile dalle pastoie e dalle infinite formalità a cui è sottoposta, si sono fatte le modificazioni che ora discutiamo.

L'egregio Ministro della Marina afferma che l'esperienza ha dimostrato che le visite o non si fanno, o non giovano. Se questi fatti sono veri, come sono veri quelli delle marine straniere, dell'Olanda; della Germania, dell'America e degli altri Stati che abolirono codeste visite, io non so capire perchè il mio amico Cacace insista nella sua idea di reputare utilissime al commercio le visite, le quali si risolvono, come ha detto l'egregio Ministro, in un pranzo a bordo. Io quindi accetto intieramente le idee espresse dall'onorevole Ministro della marina, e prego il Senato ad accoglierle ed approvarle.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 80 testè letto:

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 81. Le autorità marittime e consolari potranno far visitare straordinariamente d'ufficio qualunque nave, ogni qualvolta vi fossero lagnanze d'interessati, e dovranno ordinarla quando le lagnanze venissero fatte dalla maggioranza dell'equipaggio, prima però che la nave sia caricata.

Se dai risultati della visita conterà che le lagnanze della maggioranza dell'equipaggio non avevano fondamento, coloro che le fecero saranno puniti con pene disciplinari.

Le autorità suddette e i comandanti delle regie navi potranno in qualunque tempo e luogo visitare e far visitare le navi nazionali per riconoscere se siano provvedute, e se mantengano a dovere, tutti gli articoli di corredo prescritti dai regolamenti, procedendo, se occorra, all'accertamento della contravvenzione.

(Approvato.)

Art. 82. Ogni nave a vapore, oltre alla visita di cui all'art. 77, va soggetta alla ispezione della macchina almeno una volta all'anno, se è addetta esclusivamente al trasporto di mercanzie, e di sei in sei mesi, se è addetta al trasporto dei passeggeri.

L'ispezione è fatta a spese del proprietario e per cura delle autorità marittime nello Stato, e delle autorità consolari all'estero.

I periti accertano:

a) se le caldaie, le macchine e gli accessori sono in buono stato e convengono alla navigazione a cui si destina la nave;

b) il peso massimo che si può mettere sulle valvole di sicurezza;

c) il tempo in cui la macchina avrà bisogno di una nuova ispezione se questo tempo fosse minore di un anno o di sei mesi, rispettivamente.

Le disposizioni dell'articolo 79 si applicano anche all'ispezione delle macchine.

(Approvato)

Art. 83. I capitani e padroni non potranno ottenere le carte di bordo se non giustificheranno che fu adempiuto al prescritto degli articoli precedenti.

(Approvato.)

CAPO VIII.

Del trasporto dei passeggeri.

Art. 85. Il trasporto dei passeggeri su navi a vela ed a vapore, è soggetto a particolare ispezione e vigilanza per parte dell'autorità marittima nello Stato, e delle autorità consolari all'estero, secondo le norme prescritte dai successivi articoli.

(Approvato.)

Art. 86. Il Regolamento determinerà il numero massimo dei passeggeri secondo la qualità delle navi e dei viaggi; e stabilirà le condizioni per l'assetto interno della nave, per le provviste e la conservazione dei viveri, per la dotazione di battelli ed attrezzi di salvamento, e tutte le altre regole e cautele opportune.

(Approvato.)

Art. 88. L'imbarco ed il trasporto in viaggi marittimi di lungo corso o di gran cabotaggio di individui mentecatti, idioti, sordo-muti, ciechi o storpi, o di giovinetti minori degli anni diciotto, non sarà permesso, se non quando siano accompagnati da parenti, tutori, o vi sia persona che offra guarentigia per la dovuta assistenza durante il viaggio, e per la loro sussistenza all'arrivo nel luogo di destinazione.

Salvo l'esercizio dei poteri disciplinari di cui agli art. 92 e 451, il capitano, caso che una persona imbarcata commetta gravi disordini, o rechi molestia, o possa far male alla gente di bordo, ne fa rapporto all'autorità marittima o consolare nel luogo del primo approdo, e queste autorità ne potranno ordinare lo sbarco.

La persona così sbarcata non avrà diritto alla restituzione del nolo che già avesse pagato.

Tutti i passeggeri, all'atto dell'imbarco, devono consegnare le armi che avessero con loro, al capitano, il quale le custodirà, per restituirle al momento dello sbarco.

(Approvato.)

Art. 90. Il modo con cui l'autorità marittima eserciterà la sua ispezione e vigilanza sul trasporto dei passeggeri sarà determinato dal Regolamento.

(Approvato.)

Art. 91. Le precedenti disposizioni si applicano anche alle navi estere che imbarcano passeggeri nello Stato.

E saranno esse soggette a particolare ispezione da eseguirsi però previo avviso al rispettivo agente consolare.

Per guarentire l'adempimento delle obbligazioni e degli impegni assunti, i capitani di navi estere dovranno dare cauzione nei modi

e per la somma da determinarsi dal Regolamento.

(Approvato.)

CAPO IX.

Della polizia di bordo.

Art. 92. I capitani e padroni devono mantenere l'ordine e la polizia sulla propria nave; e tutte le persone che vi sono imbarcate in qualsivoglia qualità devono loro rispetto ed ubbidienza in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie ed il successo della spedizione.

A questo effetto i capitani e padroni possono valersi del potere disciplinare loro concesso dagli art. 450 e seguenti.

In nessun caso, salvo un'urgenza del servizio di bordo, il capitano o padrone potrà impedire che la gente del suo bordo si presenti alle autorità marittime o consolari per porgere reclami.

(Approvato.)

Art. 96. Le persone dell'equipaggio, in numero non minore del terzo, potranno reclamare contro la qualità o l'insufficienza dei viveri presso l'autorità marittima nello Stato, ed all'estero presso l'autorità consolare, e in difetto presso i comandanti delle regie navi, ed in mancanza di questi presso l'autorità locale.

Egual reclamo potrà essere fatto da qualunque passeggero.

Le suindicate autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, ingiungeranno, ove ne sia il caso, al capitano o padrone di provvedere immediatamente, e, questi non ottemperando, provvederanno d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave o facendo vendere e dando in pegno merei nel limite dei bisogni.

Senatore CACACE, *Relat.* Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore.* Questo articolo che contiene savi provvedimenti, mi pare che nella seconda parte non sia troppo consentaneo ai principi di giustizia. Io ammetto che vi siano dei casi urgenti in cui, ove non si voglia sovvenire ai bisogni del bastimento, l'autorità marittima possa provvedere d'ufficio: « Pren-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

dendo, soggiunge l'articolo, la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo o sugli attrezzi della nave, o facendo vendere e dando in pegno merci nei limiti del bisogno. »

Ora, a quest'ultima parte dell'articolo non posso assentire per una semplicissima ragione. Il bisogno di provvedere al sostentamento dell'equipaggio, se i viveri mancano, è cosa la quale appartiene unicamente al capitano, come mandatario dell'armatore.

Dunque è un dovere, al quale, ove per avventura egli venga meno, l'autorità giudiziaria, l'autorità consolare, il Governo, suppliscono col loro intervento. Io sono perfettamente d'accordo, e quando per avventura il capitano non ottemperi all'ingiunzione dell'autorità, l'autorità consolare o l'autorità governativa o locale, ove occorra, avrà il diritto di prendere la somma occorrente a questi bisogni anche a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave. Il che è giustissimo, perchè, mi sia permesso di ripeterlo, questo è un dovere del capitano come mandatario degli armatori.

In conseguenza è giusto di permettere che si prenda la somma a carico della nave che costituisce la proprietà dell'armatore, ma non è giusto del pari che si permetta di prendere il cambio marittimo sulla merce la quale non costituisce la proprietà del capitano né dell'armatore, ma di un terzo al quale la legge non impone alcun obbligo verso l'equipaggio.

Naturalmente la nave caricata che va in Australia, a Buenos-Ayres, a New-York deve rispondere ai bisogni dell'equipaggio. Io certamente, che sono il caricante, non devo aver altro obbligo che quello di pagare il nolo, perchè le mie merci si trasportino da un luogo ad un altro; ma tranne questo, non posso essere sottoposto ad altri doveri che a me non incombono.

Per conseguenza, dar questa facoltà ad una autorità locale, sia consolare, sia amministrativa, di prendere o dare a pegno merci per sopperire a questi bisogni, mi pare che sia una cosa non consona ai principî di giustizia, imperocchè non possono le merci che appartengono ai terzi, rispondere di obblighi che non sono loro imposti dalla legge. Se avete diritti contro il capitano, se avete diritti contro la nave, fate che sulla nave sia fatto un cambio

marittimo, sia fatta un'obbligazione la quale abbia afficienza sul legno o sugli attrezzi, ma non potete avere il diritto di vendere la mia merce per fatti di cui io non sono tenuto a rispondere. Quindi, secondo me, questa seconda parte dell'articolo dovrebbe essere soppressa, perchè, ripeto, non mi pare consona a' principî di giustizia e di equità.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. L'osservazione fatta dall'onor. Relatore della Commissione riguarda l'ultima parte dell'articolo 96, la quale permetterebbe che nel caso in cui il bastimento avesse da rinnovare le proprie vettovalgie, l'autorità consolare possa vendere anche le merci nei limiti dei bisogni.

Questa disposizione è identica a quella sancita dal Codice vigente; non vi è nulla d'innovato.

Dobbiamo dunque ricercare la ragione che avrà indotto il primo legislatore a stabilire questo principio.

La ragione secondo me è questa. Vi può essere il caso in cui la vendita degli attrezzi del bastimento non sia possibile. In molti porti, in molte rade gli attrezzi di un bastimento poco valgono, e difficilmente si troverebbe a venderle: mentre che per le merci sarebbe assai più facile la vendita.

Ora, la legge ha voluto provvedere a questo caso, cioè ad una suprema necessità, che è quella del sostentamento dell'equipaggio. Io però riconosco che questa parità di trattamento, fatta dalla legge vigente, agli attrezzi, ed alle merci, è forse eccessiva, e che si potrebbe invece disporre che l'autorità possa prendere la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo ed attrezzi della nave; e solo subordinatamente quando questa operazione non sia possibile, o non sia sufficiente, abbia facoltà di vendere le merci. Tanto più non tutti gli attrezzi del bastimento si possono vendere, altrimenti non naviga più.

PRESIDENTE. Favoriscano di mandare l'emendamento al banco della Presidenza.

Senatore DE CESARE. Non si tratta di vendere gli attrezzi, ma prendere la somma a cambio marittimo.

COMMISSARIO REGIO. Una difficoltà maggiore;

un cambio marittimo in molte piazze è impossibile.

Senatore ASTENGO. Si proporrebbe di dire: *o sussidiariamente*, quando non sia possibile quel mezzo primo. Si tratta di mangiare, e in qualche maniera bisogna provvedere.

PRESIDENTE. Il signor Ministro accetta l'aggiunta della parola *sussidiariamente*?

MINISTRO DELLA MARINA e COMMISSARIO REGIO. Accettiamo.

PRESIDENTE. Per cui l'ultimo paragrafo dell'articolo 96 sarebbe così concepito:

« Le suindicate autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, ingiungeranno, ove ne sia il caso, al capitano o padrone di provvedere immediatamente, e, questi non ottemperando, provvederanno d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave o sussidiariamente facendo vendere e dando in pegno merci nel limite dei bisogni. »

Se non si fa opposizione, pongo ai voti l'articolo così modificato.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Si passa al

CAPO X.

Della polizia della navigazione.

Art. 101. Le navi della marina mercantile inalberano la bandiera nazionale secondo il modello e nei casi stabiliti dal Regolamento.

Esse in corso di navigazione devono avere a bordo i ricapiti marittimi indicati agli articoli 36, 102 e 144; i certificati relativi agli atti prescritti dagli articoli 77, 78, 79, 82 e 85, ed il certificato di stazzatura.

(Approvato.)

Art. 111. Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica.

In ogni caso, la nave non dovrà essere abbandonata senza che il capitano o padrone abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due almeno dei più provetti marinari.

Il capitano o padrone deve sempre essere l'ultimo a scendere da bordo, ed è in obbligo di salvare con sé il giornale e le altre carte di bordo, e quanto può degli oggetti preziosi.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACACE, *Relatore*. L'inserire nel Codice della marina mercantile che il capitano non può, in qualunque caso, abbandonare la nave, senza che abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, parmi superfluo, giacchè questa non è che una ripetizione letterale di altro articolo del nostro Codice di commercio.

Nell'articolo 337 infatti del Codice di commercio è detto così:

« Il capitano, qualunque sia il pericolo, non può abbandonare la nave se non ha prima sentito il parere degli ufficiali di bordo e di due almeno dei marinai più anziani.

« Il capitano dev'essere sempre l'ultimo ad abbandonare la nave e salvare con sé il giornale, le carte, e quanto può degli oggetti preziosi.

« Se gli oggetti in tal modo salvati sono poscia perduti per qualche caso fortuito, il capitano è liberato. »

Se dunque abbiamo una disposizione analoga, forse più ampia, nel Codice di commercio, perchè ripeterla nel Codice della marina mercantile?

Dal momento che abbiamo nell'articolo del Codice di commercio, di cui ho dato lettura, una disposizione testuale, la quale riproduce presso a poco, e quasi colle stesse parole, quello che è detto nell'articolo dell'attuale progetto di legge, mi pare sia una superfluità che debba evitarsi.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COMMISSARIO REGIO. L'onorevole Relatore della Commissione sa come è avvenuto che vi siano queste ripetizioni fra i due Codici, pubblicati contemporaneamente.

Però l'uno dei due Codici completa l'altro. Ora nel caso nostro il Governo ha creduto di aggiungere una disposizione importantissima, che è questa:

« Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata, se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla,

esaurito tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica. »

È questa la disposizione essenziale che mancava tanto nel Codice di commercio, quanto nel Codice della marina mercantile. Le rimanenti sono disposizioni che hanno la loro importanza, ma non hanno certamente la importanza di questa disposizione, la quale può essere una base sicura ad un processo nei casi d'abbandono, che finora mancava.

Perciò io spero che l'onor. Relatore si terrà pago di queste spiegazioni, e lascerà questa disposizione come è proposta dal Ministero.

Senatore ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ASTENGO. Dal momento che, come ha osservato benissimo l'onorevole Regio Commissario, l'articolo del Codice della marina mercantile che ci si propone, ha una disposizione di più che non è nell'articolo del Codice di commercio invocato dall'onorevole Relatore, e ritenuto che la nuova disposizione non converrebbe abbandonarla, a me pare ottimo consiglio quello di completare l'articolo medesimo, anche con quelle disposizioni che già si trovano nel Codice di commercio.

Difatti tanto nella prima parte, quanto nelle altre, si parla dell'abbandono della nave, e conseguentemente è bene che il capitano abbia sott'occhio tutto ciò che deve fare al momento del pericolo, senza obbligarlo a consultare contemporaneamente due leggi diverse.

Quindi mi pare conveniente approvare come sta l'articolo che cade in discussione.

PRESIDENTE. Io credo opportuno di leggere al Senato i due articoli relativi: cioè, l'art. 337 del Codice di commercio e l'art. 111 dell'attuale progetto di legge. L'articolo 337 del Codice di commercio è così concepito:

« Il capitano, qualunque sia il pericolo, non può abbandonare la nave, se non ha prima sentito il parere degli ufficiali di bordo e di due, almeno, dei marinai più anziani.

« Il capitano deve essere sempre l'ultimo ad abbandonare la nave, e salvare, con sé, il giornale, le carte e quanto può degli oggetti preziosi. Se gli oggetti in tal modo salvati sono poscia perduti per qualche caso fortuito, il capitano è liberato. »

Ora, l'art. 111 dell'attuale progetto dice:

« Qualunque sia il pericolo, la nave non deve

essere abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica. »

Per altro, se quell'art. 337 dice: « Il capitano deve essere sempre l'ultimo ad abbandonare la nave e salvare, con sé, il giornale, le carte e quanto può degli oggetti preziosi. Se gli oggetti in tal modo salvati sono poscia perduti per qualche caso fortuito, il capitano è liberato; » il nostro articolo 111 del progetto dice:

« In ogni caso la nave non dovrà essere abbandonata senza che il capitano o padrone abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due almeno dei più provetti marinai. »

Anche questo è un'aggiunta. Quindi c'è qualche differenza notevole fra l'uno e l'altro.

Se il signor Relatore non insiste io pongo ai voti l'art. 111.

Chi intende approvarlo, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 112. Se una nave abbia naufragato, o per qualunque altro sinistro si sia perduta, o sia stata abbandonata, come pure ogniquale volta, in seguito ad uno scontro o altro accidente occorso alla nave, ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, verrà redatto analogo processo verbale, e si procederà dall'autorità marittima nello Stato, e dall'autorità consolare all'estero, a sommarie informazioni sulla causa del sinistro, e sulla condotta del capitano o padrone, nei modi e nelle forme stabilite dal Regolamento.

Qualora risultino motivi di sospetto sulla condotta del capitano o padrone, e di altra persona implicata nel fatto, saranno le informazioni e i documenti spediti all'autorità competente per l'opportuno procedimento.

(Approvato.)

Art. 114. Salvo il disposto dell'art. 375, sui trasporti dei detenuti, i capitani o padroni delle navi nazionali devono dare ricovero agli individui della marineria nazionale che si trovassero abbandonati in paese estero, dove non risiedesse alcun regio ufficiale consolare.

Sono pure in obbligo di ricevere al loro bordo quegli individui nazionali che gli ufficiali consolari fossero, per qualunque ragione, nella necessità di far ritornare in patria, pur-

chè il numero di detti individui non ecceda la proporzione di uno per cinquanta tonnellate di portata.

Le spese di mantenimento e del nolo, così degli uni come degli altri, quando ne sia il caso, saranno regolate e rimborsate nel modo che verrà stabilito dal Regolamento.

(Approvato.)

CAPO XI.

Degli arrivi delle navi.

Art. 115. All'arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l'uffiziale incaricato della visita sanitaria si farà presentare il giornale di bordo, e vi apporrà il suo *visto*, pagina per pagina, empiendo con fregghi gli spazi bianchi, cominciando dal giorno in cui principiò il viaggio, oppure dall'ultimo *visto*, in modo da assicurare l'inalterabilità del giornale stesso.

Nello stesso tempo l'uffiziale che procede al *visto* domanderà al capitano o padrone se gli siano occorse avarie, ed in caso di negativa aggiungerà al *visto* la certificazione: *nessuna dichiarazione d'avarìa*.

Se il capitano o padrone dichiara essere occorsa avaria, l'agente ritira copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale che si riferisce ad essa avaria: che se nel giornale non ne fosse fatta menzione, l'agente esigerà e riceverà la dichiarazione giurata del capitano sull'avarìa occorsa.

Dell'adempimento di questa formalità sarà fatta dall'agente menzione nel giornale che restituirà al capitano.

Detta copia, o dichiarazione, viene poi dall'uffiziale consegnata al capo dell'ufficio di porto, il quale, in caso di avaria generale, procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione, e causa della avaria medesima, e trasmette poscia tutti gli atti della pratica all'autorità giudiziaria incaricata di ricevere la relazione prescritta dalle leggi commerciali.

Nei porti esteri, le operazioni indicate nei precedenti alinea saranno fatte dall'autorità locale, cui prima si presenterà il capitano, se quell'autorità sia a ciò autorizzata dalle leggi del paese, o da trattati internazionali: altrimenti saranno eseguite dai R. consoli.

COMMISSARIO REGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Commissario Regio.

COMMISSARIO REGIO. Per maggior esattezza di linguaggio, e anche per mettere questo Codice in armonia col Codice sanitario, io proporrei che dove si dice: *l'uffiziale incaricato della visita sanitaria*, si dicesse: *l'uffiziale incaricato di ricevere il costituito*, che è anche la frase adoperata dal Codice sanitario.

PRESIDENTE. Il Commissario del Re propone che all'art. 115 nelle prime linee dove dice: « All'arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l'uffiziale incaricato della visita sanitaria, ecc., si dica invece: l'uffiziale incaricato di ricevere il costituito. »

La Commissione accetta questa proposta?

Senatore CACACE, *Relatore*. La Commissione accetta.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'art. 115 con questa modificazione.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Art. 116. I capitani o padroni delle navi nazionali sono obbligati di presentarsi personalmente, eccetto il caso di legittimo impedimento, non più tardi di ventiquattro ore, all'ufficio di porto nello Stato, ed all'uffiziale consolare in porto estero, e di consegnargli le carte ed il giornale di bordo, e le carte processuali di cui agli articoli 440 e 441.

I padroni delle navi che non hanno giornale devono nell'ugual termine denunciare all'autorità marittima o consolare i reati commessi al loro bordo.

Nei porti esteri, in caso d'avarìa generale, la cui dichiarazione non sia stata già ricevuta dall'autorità locale, come dal precedente articolo, i capitani o padroni dovranno presentare il giornale di bordo al Regio uffiziale consolare immediatamente dopo la loro ammissione a pratica.

(Approvato.)

Art. 117. I capitani o padroni delle navi estere, che approdano nei porti o rade dello Stato, possono depositare le loro carte di bordo presso il rispettivo console, ma devono fare pervenire all'ufficio di porto, entro ventiquattro ore dalla ammissione a pratica, un certificato

di esso console in cui si accerti il deposito di tali carte.

Questa disposizione non si applica ai capitani e padroni di nazioni estere, nei porti delle quali ai consoli italiani non fosse permesso di avere in custodia le carte delle navi italiane. Essi devono depositare le loro carte di bordo all'ufficio di porto.

I capitani o padroni di ogni nave così nazionale che estera, devono inoltre, all'arrivo in un porto o rada dello Stato, anche in caso di rilascio volontario o forzato, consegnare o far consegnare all'ufficio di porto, entro il termine sovra stabilito, una nota da cui risulti il nome, il tonnello, e la linea di immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e quantità del carico, e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggeri.

Senatore CACACE, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'on. Relatore.

Senatore CACACE, *Relatore*. Tutte le disposizioni che si leggono in questo capitolo del progetto di legge per riforme al Codice della marina mercantile, hanno avuto per iscopo il raggiungimento di un grandissimo concetto, per cui si sono fatte sempre gravi questioni, quello cioè di trovar modo da prevenire la possibilità di simulazioni di avarie.

L'onorevole Castagnola, allorchè reggeva il Dicastero del Commercio, pubblicò una pregevole monografia intorno a questo che è gravissimo danno del commercio, poichè avviene pur troppo spesso che capitani infedeli facciano dichiarazioni di avarie simulate, e talvolta nel farle essi si credono quasi giustificati. Per ovviare al danno o allo scarso lucro che loro deriva dai bassi noli che hanno patteggiato, essi intendono di compensarsi, e di trarre anzi guadagno, simulando un'avaria che effettivamente non hanno sofferto.

Quale è, o Signori, il modo più pratico di simulare queste avarie?

Il capitano, al suo arrivo nel porto, fa la sua relazione all'Autorità giudiziaria ed all'Autorità marittima, e dice: « Nei paraggi tali ho sofferto l'avaria tale, la quale mi ha distrutto una buona parte degli attrezzi; ho dovuto gettare in mare le mie àncore, le mie catene, ed ho sofferto un danno di lire . . . per la sal-

vezza comune del carico e del bastimento, e per conseguenza i signori proprietari della merce e del bastimento hanno l'obbligo di concorrere a rifarmi di questo danno, che ha avuto luogo per la salvezza comune. »

Or dunque, per ovviare a questo, che è gravissimo danno del commercio, per ovviare a questa frode scandalosa, che, a vero dire, i nostri capitani italiani difficilmente commettono, si sono escogitati parecchi mezzi.

Allorchè venne presentato questo progetto di legge fu nominata una Commissione, di cui ebbi l'onore di assumere la presidenza, e ai di cui lavori prese parte il mio onorevole amico Randaccio. Nel seno della Commissione la questione venne ampiamente discussa, e parve alla maggioranza che i mezzi adottati dal presente disegno di legge non fossero sufficienti per impedire questa frode.

La Camera di commercio di Napoli, che ho l'onore di presiedere, si occupò di questa grave questione, e se ne occuparono anche le altre Camere di commercio per vedere se per avventura si potesse, con qualche provvedimento efficace, evitare queste frodi, adottando tali espedienti mercè i quali venisse incontestabilmente provato che al tempo della denunciata avaria il capitano avesse veramente a bordo le catene, le àncore, e tutti gli altri attrezzi che egli dichiarava di aver dovuto gettare in mare per la salvezza comune del bastimento e del carico. Quindi parve alla Camera di commercio di Napoli che se si adottassero quegli articoli i quali stabilirebbero che il capitano dovesse avere un inventario esatto dei suoi attrezzi a bordo, questi inconvenienti non si verificherebbero più; e quest'inventario si dovrebbe fare e verificare tanto alla partenza che all'arrivo della nave sia in porto straniero, sia nel porto del suo armamento. E questo pareva che fosse il solo modo di evitare queste frodi scandalose, di cui giustamente il commercio si duole.

Non so quale sarà in proposito l'opinione del mio onorevole amico Randaccio, nè se egli possa accogliere la mia proposta. Prego per ciò l'onorevole Ministro della Marina a dirmi se è persuaso che sia necessario qualche acconcio provvedimento per evitare questi gravi inconvenienti al commercio, giacchè queste avarie simulate non sono in fin de' conti che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MARZO 1877

frodi audaci e scandalose che dovrebbero portare innanzi alla Corte d'Assise coloro che le commettono.

È questa una questione che mi pare che si dovrebbe trattare profondamente, onde tutelare nel modo più acconcio gli interessi dei poveri commercianti, i quali sono traditi da queste frodi di capitani disonesti. Io mi attendo quindi dall'onor. Ministro una risposta affermativa, e se egli per avventura entrasse nelle mie idee, io mi permetterei di dar lettura al Senato di taluni articoli che vennero formulati in una Relazione approvata dalla Camera di commercio.

PRESIDENTE. Siccome il numero degli onore-

voli Senatori è molto assottigliato, così mi pare opportuno di sospendere questa discussione, e la votazione dell'art. 117.

Frattanto il signor Ministro e il Commissario del Re potranno prendere gli opportuni accordi colla Commissione.

La discussione adunque è sospesa, e domani si terrà seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del progetto di legge:
Riforma del Codice per la marina mercantile;
Relazione di petizioni.

La seduta è sciolta (ore 6).