

SENATO DELLA REPUBBLICA
————— VI LEGISLATURA —————

(N. 497-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI ESTERI)

(RELATORE CASSIANI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro della Marina Mercantile

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 OTTOBRE 1972

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la
stazzatura delle navi con Annessi, adottata a Londra il 23 giugno 1969

Comunicata alla Presidenza il 2 marzo 1973

ONOREVOLI SENATORI. — Il valore e il significato della ratifica della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, adottata a Londra, è il primo atto multilaterale che regola la materia a conclusione di una conferenza alla quale hanno partecipato i paesi membri dell'Imco (agenzia marittima delle Nazioni Unite) promotrice della conferenza.

La stazza, cioè la capacità volumetrica di una nave, è un parametro la cui misurazione ha formato oggetto di interesse in tutti i tempi dai più lontani. È da tenere presente che la stazza delle navi riguarda i calcoli delle tariffe (di pilotaggio, di rimorchio, di carico e di transito di canale) e i calcoli del transito (come quelli di ancoraggio, sanitari e diritti consolari).

Lo studio degli elementi raccolti nel corso lungo degli anni fu approfondito nel secolo scorso in Gran Bretagna, la maggiore potenza marittima dell'epoca. E così furono rese obbligatorie per i vascelli britannici alcune regole precise di misurazione.

Sulla base della regolamentazione di stazza inglese si svilupparono le regolamentazioni degli altri maggiori paesi marittimi, non solo in Europa, dando luogo a una fioritura di norme che, pur ispirate agli stessi principi si differenziarono per i modi di applicazione.

La derivazione da concetti fondamentali comuni non bastano a impedire risultati di calcolo di stazza sensibilmente diversi da paese a paese.

Una diversità che era causa di notevoli disagi agli effetti commerciali e fiscali con-

siderato che la stazza è parametro fondamentale per il calcolo di tariffe e di tasse.

Si è dato vita poco alla volta a delle regolamentazioni nazionali ispirate a modelli più o meno uniformi per gruppi di paesi.

La diversità di modelli ha reso necessari accordi di navigazione bilaterali per il riconoscimento reciproco dei certificati di stazza esibiti dalle rispettive navi nei porti dei paesi contraenti.

Da ciò l'insorgere di un problema — non sempre facilmente risolto — di accordi integrativi per l'adozione di criteri di calcolo supplementare nel tentativo di determinare « le equivalenze » dei valori di stazza.

La diversità delle regolamentazioni nazionali di stazzatura ha portato inoltre a sconcertanti effetti per quanto riguarda la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

Si giunse così alla conferenza Imco del 1969 sotto la spinta delle esigenze di unificazione internazionale postulata da ragioni commerciali e fiscali.

La conferenza che ha visto la partecipazione attiva dell'Italia (è da ricordare che fu italiana la presidenza del suo Comitato tecnico) portò alla convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, di cui si sollecita la ratifica perchè si abbiano regole comuni e uniformi in campo internazionale: con beneficio nel campo commerciale e fiscale e in quello della sicurezza della nazione.

La 3^a Commissione ha dato mandato al relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge, del quale si attende l'approvazione da parte dell'Assemblea.

CASSIANI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con Annessi, adottata a Londra il 23 giugno 1969.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore, in conformità all'articolo 17 della Convenzione stessa.