SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1006)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro « ad interim » della Marina mercantile
(LATTANZIO)

di concerto col Ministro dei Trasporti
(LATTANZIO)

e col Ministro di Grazia e Giustizia
(BONIFACIO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1977

Modifica degli articoli 156 e 160 del codice della navigazione

ONOREVOLI SENATORI. — Nell'ambito della complessa disciplina, dettata dall'articolo 156 del codice della navigazione in ordine alla dismissione di bandiera per vendita di nave a straniero, la tutela dei diritti non trascritti è assicurata dall'espletamento di una procedura pubblicitaria per un periodo di sessanta giorni, entro cui i diritti stessi debbono essere fatti valere mediante opposizione alla vendita.

La norma in esame stabilisce, altresì, che, ove venga formulata opposizione, l'autorizzazione alla dismissione di bandiera resta sospesa ed è subordinata alla soddisfazione dei crediti, ovvero, nel caso di contestazione di questi ultimi, alla sentenza passata in giudicato.

Alternativamente è ammessa l'esecuzione, da parte del proprietario della nave alienanda, delle provvidenze disposte dall'autorità marittima per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'Amministrazione, e, dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

L'esame della citata norma induce ad osservare che, indubbiamente, il periodo pubblicitario ivi prescritto comporta una grave remora alla sollecita definizione della vendita di navi all'estero.

Invero, la dimensione internazionale del mercato delle navi determina la pratica esigenza dell'adeguamento della relativa procedura amministrativa ai brevi tempi, di norma, a tal fine occorrenti all'estero.

L'interpretazione storica dell'articolo 156 del codice della navigazione determina il rilievo che la complessa e prolissa procedura prescritta ai fini della dismissione di bandiera riflette l'economia autarchica vigente in Italia all'epoca dell'elaborazione di tale normativa, nell'ambito della quale la vendita all'estero di navi era da considerare evento del tutto eccezionale ed, in generale, i regimi protezionistici adottati dagli altri Stati conferivano agli scambi internazionali ritmi certamente non dinamici.

Senonchè, la liberalizzazione di tali operazioni intervenuta nel frattempo, nonchè la stipulazione di accordi internazionali intesi ad istituire libertà di circolazione di beni

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

e servizi in aree geografiche sempre più estese, attribuisce alla norma in esame un carattere anacronistico, che pone in posizione di svantaggio l'armamento nazionale rispetto a quello straniero e che, in definitiva, può causare nocumento all'economia nazionale.

Problemi analoghi a quelli derivanti dall'applicazione dell'articolo 156 si pongono per l'autorizzazione alla demolizione di navi nazionali, per cui l'articolo 160 del codice della navigazione prescrive un uguale procedimento pubblicitario.

Al fine di rispondere alle esigenze di una maggiore speditezza e tempestività nelle operazioni relative alla cessione a cittadini stranieri di una nave battente bandiera italiana, ed evitare tempi morti nell'attività dei cantieri di demolizione, l'Amministrazione aveva ritenuto di poter superare i lunghi tempi della procedura pubblicitaria, prescritta dai sopra menzionati articoli, prevedendo che in caso di urgenza l'autorizzazione alla dismissione di bandiera potesse essere accordata, anche prima della scadenza dei termini di pubblicità, in seguito alla presentazione da parte dell'interessato di fideiussione bancaria nei limiti del valore della nave — per il soddisfacimento di eventuali crediti di terzi — quale titolo sostitutivo della garanzia patrimoniale rappresentata dalla nave stessa.

A tale comportamento l'Amministrazione era stata indotta dalla considerazione delle finalità della procedura pubblicitaria di cui agli articoli 156 e 160 del codice della navigazione; una volta che le medesime finalità di garanzia dei terzi, tutelati dal bene nave, venivano ad essere assicurate per mezzo della fideiussione bancaria, non si vedeva la ragione per creare degli ingiustificati spazi morti nelle operazioni commerciali relative alla nave stessa.

La menzionata prassi, seguita oramai per oltre un ventennio, non ha dato luogo ad alcun inconveniente o controversia; d'altra parte sono state pienamente soddisfatte le esigenze dei settori economici interessati: proprietari di navi, cantieri di demolizione.

Recentemente, però, l'Avvocatura generale dello Stato, chiamata a dare il proprio parere sulla possibilità di estendere la prassi seguita dall'Amministrazione marittima anche all'ipotesi di alienazione di aeromobile a straniero (art. 758 del codice della navigazione, corrispondente per la navigazione aerea all'articolo 156), non solo si è manifestata di avviso contrario, avanzando serie perplessità sulla legittimità — in assenza di una espressa previsione legislativa — della prassi seguita in materia di alineazioni di navi, ma ha rivolto un formale invito all'Amministrazione marittima di voler considerare l'opportunità di non proseguire oltre nella sua applicazione.

L'invito dell'Avvocatura dello Stato veniva in un primo tempo accolto, onde si giungeva alla determinazione di non accettare garanzie fideiussorie nè rilasciare autorizzazioni alla dismissione di bandiera prima che fosse compiuto il prescritto periodo di pubblicità, naturalmente senza alcuna opposizione da parte di eventuali interessati.

Questo orientamento ha però messo in serie difficoltà le aziende interessate; basti considerare il fatto che i cantieri di demolizione, durante i tempi morti della pubblicità prevista dall'articolo 160 del codice della navigazione, si sono visti costretti a porre in cassa integrazione la maggior parte delle maestranze, con evidenti conseguenze di ordine negativo in settori di attività già notoriamente caratterizzati da una pesante situazione finanziaria e occupazionale e sostenuti dallo Stato per reggere in qualche modo la concorrenza internazionale.

Il Ministero della Marina Mercantile è stato perciò indotto, da una attenta valutazione della situazione creatasi, a ripristinare la prassi già seguita, dopo averne informato la Presidenza del Consiglio, che ha comunicato il proprio benestare purchè fosse dato sollecito corso ad una riforma legislativa intesa a risolvere i dubbi di ordine interpretativo.

Sulla base dell'esperienza positivamente fatta per così lungo periodo di tempo con la prassi amministrativa sopra ricordata, si è ritenuto opportuno, pertanto, predisporre l'allegato disegno di legge che, attraverso una modifica degli articoli 156 e 160 del codice della navigazione, valga a dare un supporto legislativo alla prassi stessa e superi così le perplessità esposte dall'Avvocatura generale dello Stato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Dopo il terzo comma dell'articolo 156 del codice della navigazione sono inseriti i seguenti:

« In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, il Ministro può concedere l'autorizzazione a dismettere la bandiera anche prima della scadenza dei termini di cui al secondo comma, subordinatamente, però, alla mancanza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione marittima o di quella dei trasporti. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonchè degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal secondo comma.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello dei trasporti, sono stabilite in via generale le modalità in base alle quali può essere presentata la fideiussione di cui al precedente comma ».

Art. 2.

Il terzo comma dell'articolo 160 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale e all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fideiussione bancaria nonchè adempiute le altre condizioni e modalità previste nel quarto e quinto comma dell'articolo 156 ».