

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 802)

DISEGNO DI LEGGE

Presentato dal Ministro della Marina Mercantile
(JERVOLINO)

di concerto col Ministro dell'Interno
(SEgni)

col Ministro degli Affari Esteri
(PELLA)

col Ministro di Grazia e Giustizia
(GONELLA)

col Ministro ad interim del Tesoro
(TAMBRONI)

col Ministro della Difesa
(ANDREOTTI)

col Ministro dei Trasporti
(ANGELINI)

col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni
(SPATARO)

col Ministro dell'Industria e del Commercio
(COLOMBO)

e col Ministro della Sanità
(GIARDINA)

NELLA SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare

ONOREVOLI SENATORI. — La materia della sicurezza della navigazione non è regolata soltanto dal testo fondamentale, e cioè dal Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare (regio decreto 23 maggio 1932, n. 719), ma anche da altri testi, quali: il Regolamento per l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco delle merci pericolose (regio decreto 13 luglio 1903 n. 361 e successive modificazioni), e il Regolamento sul trasporto marittimo dei passeggeri (regio decreto 20 maggio 1897, numero 178), ai quali bisogna aggiungere, per connessione di materia, la legge 16 giugno 1939 n. 1045, sull'igiene e l'abitabilità degli alloggi degli equipaggi, nonché le norme sul servizio radioelettrico delle navi mercantili che costituiscono materia disciplinata dalla Convenzione di Londra del 1948.

Recentemente, con la legge 27 ottobre 1951, n. 1370, il Presidente della Repubblica è stato autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, in sostituzione della precedente Convenzione del 31 maggio 1929.

La stessa legge ha conferito piena ed intera esecuzione alla Convenzione predetta, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in campo internazionale. Avendo il Governo italiano provveduto a depositare lo strumento di ratifica il 19 novembre 1951, la Convenzione stessa è divenuta vincolante per l'Italia dal 19 novembre 1952.

Da tale data le norme internazionali sono divenute obbligatorie per tutte le navi esercitanti traffici con i paesi vincolati dalla Convenzione: e poichè tali paesi rappresentano la maggior parte degli Stati marittimi, si può dire che la Convenzione è ormai di universale applicazione nei traffici internazionali.

Ciò premesso, si rende ogni giorno più impellente la necessità di aggiornare e coordinare la legislazione interna in materia di sicurezza della navigazione, sia per eliminare i dubbi quotidianamente ricorrenti sulla compatibilità di singole norme interne con quelle internazionali, sia per armonizzare e siste-

mare una materia attualmente sparsa in numerosi testi legislativi.

Infatti, in tutta la complessa e varia legislazione sopra citata, non mancano sfasature di coordinamento, incongruenze, norme superate dal progresso della tecnica e dalla moderna organizzazione dei traffici oltre a delle vere e proprie lacune, tra le quali, ad esempio, quella riguardante i requisiti di sicurezza ai quali devono soddisfare le navi non soggette all'obbligo di classificazione.

Si rende, quindi, necessaria una legge coordinatrice, che sistemi la materia della sicurezza della navigazione e che, seguendo le linee tracciate dall'articolo 164 del Codice della navigazione, enunci le norme di carattere fondamentale e primario, sulle quali dovrà inserirsi la vasta disciplina regolamentare, di carattere prevalentemente tecnico, attinente alla materia medesima in tutti i suoi molteplici e complessi aspetti.

Con tale legge coordinatrice si intende evitare l'attuale inconveniente della coesistenza, allo stesso scopo, di due e più norme di sicurezza, a volte contrastanti e dell'applicazione di controlli previsti da leggi differenti e con metodi difformi per quanto attinenti alle medesime esigenze della sicurezza della nave e della vita umana in mare.

Nel presente disegno di legge, si è ommesso ogni accenno alla materia della classificazione, che trova già in altre fonti la sua specifica disciplina, per evitare la confusione, che ricorre frequentemente nel Regolamento del 1932, tra i requisiti della nave attinenti alla classificazione e quelli attinenti alla sicurezza.

Il provvedimento crea inoltre organi di carattere collegiale con la funzione di assicurare una più spedita ed efficace applicazione delle norme riguardanti la sicurezza della navigazione, traendo profitto da quanto è stato realizzato nelle più progredite legislazioni straniere.

Sono state poi inserite anche norme penali e disciplinari che, inquadrare nel sistema generale del Codice della navigazione e del Codice penale, mirano a reprimere la violazione di quelle disposizioni in materia di sicurezza

della navigazione che attualmente sono prive di sanzione o fornite di sanzione inadeguata.

Infine, nelle disposizioni transitorie e finali, si è determinata la vastissima materia che formerà oggetto dei Regolamenti di esecuzione, disponendosi anche l'espressa abrogazione di tutte quelle norme di sicurezza che attualmente si rinvengono in leggi speciali diverse.

In conclusione, il provvedimento mira a rendere possibile il conseguimento dei seguenti fini pratici:

1) aggiornare il Regolamento di sicurezza, emanato con il regio decreto 23 maggio 1932, n. 719;

2) aggiornare il Regolamento sull'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose, approvato con regio decreto 13 luglio 1903, n. 361 e successive modifiche;

3) aggiornare il Regolamento approvato con regio decreto 20 maggio 1897, n. 178, sul trasporto dei passeggeri (il quale, direttamente o indirettamente, ha riflessi sulla sicurezza della navigazione, compresa anche la definizione delle navi passeggeri, da far rientrare nel sistema generalmente riconosciuto in campo internazionale);

4) uniformare alle disposizioni della Convenzione di Londra del 1948 e del Regolamento delle Radiocomunicazioni di Atlantic City del 1947 le norme contenute nei seguenti testi: regio decreto-legge 5 dicembre 1920 n. 1786, regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1557, regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 380, legge 8 gennaio 1931 n. 17, regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1853; ed in altri testi ancora, tutti relativi al servizio radio elettrico sulle navi mercantili.

5) formulare quelle norme che la Convenzione di Londra lascia ai singoli Governi di definire nel proprio diritto interno per completare il sistema della Convenzione stessa.

Passando all'esame delle singole norme del disegno si nota:

CAPO I

NORME GENERALI

Con l'articolo 1 si stabiliscono i limiti di applicabilità della legge, sia nei riguardi delle navi nazionali, sia nei riguardi di quelle estere che fanno scalo nei porti italiani.

Il secondo e terzo comma riproducono nella sostanza le Regole 16 e 18 del Capo I della Convenzione di Londra 1948. Tali norme ovviamente non si applicano alle navi che battono bandiera di Paesi non partecipanti alla predetta Convenzione e che fanno scalo nei porti italiani.

Le definizioni di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)* ed *e)* riportate nell'articolo 3 sono identiche a quelle considerate nella Regola 2, Capo I della Convenzione di Londra 1948. Nella lettera *d)* viene data una definizione di nave cisterna più ampia di quella fornita dalla lettera *h)* Regola 2 Capo I della Convenzione, che limita la nozione di nave cisterna a quella adibita al trasporto dei carichi infiammabili: naturalmente la definizione più ampia riportata nell'allegato disegno di legge non impedirà che in sede di Regolamento vengano adottate norme particolari per le navi cisterna che trasportano alla rinfusa soltanto liquidi di materia infiammabile.

La definizione della lettera *f)* si è resa necessaria per il fatto che l'Amministrazione della marina mercantile non ha propri organi tecnici periferici e perciò deve ricorrere, per gli accertamenti tecnici relativi alle navi, agli istituti di classificazione. La formulazione adottata è aderente ai nuovi criteri introdotti nell'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1940 n. 340, e che integrano la disciplina della materia contenuta nel vigente Codice della navigazione.

L'articolo 4 contiene l'elencazione dei certificati di sicurezza veri e propri e di quello di bordo libero. Restano naturalmente salve le disposizioni speciali che regolano altri documenti che sono sempre, in certo modo, attinenti alla sicurezza della navigazione, quali

i certificati di classe, idoneità al trasporto di merci pericolose, ecc.

Va precisato che mentre i certificati indicati alle lettere a), b), c), d) ed e) corrispondono a quelli previsti dalla Convenzione di Londra (Reg. 11 Cap. I), il certificato di « idoneità » di cui alla lettera f) riguarda le navi che, pur adibite a viaggi internazionali, non sono soggette alla disciplina posta dalla Convenzione di Londra. Alla lettera g), è stato considerato il certificato di bordo libero previsto dalla Convenzione di Londra del 5 luglio 1930 sulla linea di massimo carico nonché dalle norme del Capo VII del Regolamento di sicurezza del 1932 e dalle Regole sul bordo libero determinate dall'ente tecnico ed approvate con decreto ministeriale 28 febbraio 1933 del Ministro delle comunicazioni.

Per quanto riguarda le navi adibite a viaggi nazionali, si è ritenuto opportuno, distinguere fra le navi uguali o superiori alle 25 t.s.l. e le navi di tonnellaggio inferiore: alle prime la lettera f) dell'articolo 4 estende l'obbligo del certificato di « idoneità », mentre per le seconde sarà provveduto in sede regolamentare.

Per comprendere la portata dell'articolo 5, occorre rifarsi al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, numero 340, che rende obbligatoria la classificazione per tutte le navi specificate nell'articolo 2 del predetto decreto legislativo.

Dato che i certificati di sicurezza veri e propri sono rilasciati sulla falsariga della Convenzione di Londra, in base ad accertamenti circoscritti a determinati aspetti, in quanto le norme sulla sicurezza della navigazione presuppongono, in via normale, che la nave sia iscritta in un registro di classificazione e, quindi, in regola con le norme da tali registri emanate, si è presentata la necessità di sottoporre ad accertamenti speciali le navi che non sono obbligate alla classificazione e che alla medesima non si sottopongono volontariamente.

A sopperire a queste esigenze dovrebbe provvedere il « certificato di navigabilità » che pur previsto nel Capo XII del Regolamento di sicurezza del 1932, non aveva in

questo testo una disciplina compiuta ed una funzione ben definita.

Va comunque chiarito che l'articolo 5 del disegno di legge non si propone affatto di estendere, col camuffamento del certificato di navigabilità, l'obbligo della classificazione delle navi, che è funzione tipica ed esclusiva degli appositi Istituti: il certificato di navigabilità non è sostituito dal certificato di classe, tanto è vero che esso viene rilasciato dagli organi dell'Amministrazione e non già da un registro di classificazione.

In conclusione, il certificato di navigabilità viene ad essere un ulteriore certificato rilasciato dalle Autorità marittime portuali alle navi che non sono munite del certificato di classe e quindi non sono state sottoposte agli accertamenti e controlli che la classificazione comporta.

L'articolo 6 disciplina la procedura per il rilascio e la durata dei certificati di sicurezza in Italia e all'estero, tenendo conto delle varie situazioni che si possono presentare.

Trattandosi di materia di carattere tecnico, che si evolve quasi quotidianamente in seguito ai progressi tecnici, si è ritenuto opportuno rinviare alla sede regolamentare la determinazione dei requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei documenti di sicurezza: questo è il motivo ispiratore dell'articolo 7, che adotta un criterio che è stato, del resto, già seguito da altre legislazioni straniere. Naturalmente, in sede regolamentare, sarà doveroso attenersi alle prescrizioni che su questa materia sono state dettate dalla Convenzione di Londra 1948.

L'articolo 8 che riguarda la proroga dei certificati di sicurezza è la fedele riproduzione dei precetti contenuti nella Convenzione di Londra 1948 (Reg. 13 Capo I); è stata aggiunta, peraltro, la previsione della scadenza dei Certificati in porti di Stati con i quali non esistano accordi in materia di sicurezza.

L'articolo 9, comminando la decadenza dei certificati di sicurezza nel caso di gravi avarie subite dalla nave o di notevoli mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore o alle dotazioni della nave medesima, afferma un principio tradizionale, che la stessa Con-

venzione di Londra, pur non enunciandolo esplicitamente, presuppone allorchè prescrive l'obbligo di una visita supplementare nei casi in cui si verifichi un sinistro o si manifesti un difetto compromettente la sicurezza della nave o l'efficienza e l'integrità dei mezzi di salvataggio o di altri apparati, nonchè nei casi di riparazioni o innovazioni importanti della nave (Reg. 7 lett. *iii*, Capo I). Lo stesso principio è presupposto anche nella Reg. 10 Capo I che vieta, dopo l'effettuazione delle visite, di apportare cambiamenti alle sistemazioni strutturali, alle macchine, all'armamento, ecc.

L'articolo 9 amplia la portata dell'articolo 182 del Codice della navigazione, estendendo l'obbligo della denuncia anche nel caso in cui la nave abbia subito modifiche sostanziali, indipendentemente dal verificarsi di avvenimenti straordinari.

L'articolo 10 riproduce, sostanzialmente, la norma contenuta nell'articolo 18 n. 2 del vigente Regolamento di sicurezza, con estensione anche al caso di disarmo e di demolizione.

Gli articoli 11 e 12 regolano l'uso e la sistemazione a bordo dei materiali o apparecchiature aventi determinati speciali requisiti, o di altri materiali equivalenti.

L'articolo 13 consente al Ministero della marina mercantile di esentare dall'applicazione delle norme della sicurezza della navigazione in viaggi internazionali le navi che eccezionalmente siano adibite ad un viaggio internazionale. In tal caso però dovranno essere determinate caso per caso le misure da adottare per garantire la sicurezza della nave.

CAPO II

BORDO LIBERO

Gli articoli da 14 a 20 sono stati formulati tenendo presente il testo della Convenzione di Londra del 5 luglio 1930 (approvato e reso esecutivo con regio decreto 1 maggio 1932, n. 524) nonchè le disposizioni contenute nel Codice della navigazione, nel Regolamento di sicurezza del 1932 e nelle regole sul bordo li-

bero adottate dall'ente tecnico ed approvate a suo tempo dal Ministro delle comunicazioni con il decreto ministeriale del 28 febbraio 1933.

Sono state così riunite e organicamente coordinate nell'allegato disegno di legge tutte le norme sul bordo libero, in modo da renderne agevole l'applicazione da parte delle Autorità marittime e del Registro italiano navale.

Questa nuova sistemazione si è resa necessaria soprattutto perchè le norme contenute nel Capo VII del Regolamento di sicurezza del 1932, erano state redatte prima della ratifica della Convenzione di Londra. Per questo motivo esse presentavano notevoli lacune, che si tentò di colmare, ricorrendo ad un procedimento certamente non ortodosso, con il citato decreto ministeriale del 1933, che finì con l'introdurre, in un regolamento che doveva essere prettamente tecnico, norme di carattere amministrativo.

L'articolo 14, sulla base dell'articolo 2 della Convenzione internazionale e degli articoli 71 e 83 del Regolamento di sicurezza del 1932, stabilisce i casi nei quali è obbligatoria l'assegnazione della linea di massimo carico.

In conformità della facoltà riconosciuta dal comma secondo dell'articolo 2 della Convenzione internazionale ed in analogia a quanto disposto dal paragrafo 4° dell'articolo 83 del Regolamento di sicurezza, l'articolo 15 contempla i casi nei quali l'Amministrazione ha facoltà di dispensare dall'osservanza degli obblighi comminati con il precedente articolo.

L'articolo 16 riproduce nella sostanza l'articolo 4 della Convenzione, il cui ambito di applicazione era stato limitato alle navi straniere dall'articolo 81 del Regolamento di sicurezza del 1932.

L'articolo 17, corrispondente all'articolo 78 del Regolamento di sicurezza, oltre a rinviare alla sede regolamentare la determinazione delle marche di bordo libero, delle scale d'immersione, gli accertamenti relativi e le norme per il rilascio dei certificati di bordo libero, reca una più compiuta disciplina del certificato di bordo libero soprattutto in relazione alla sua durata ed alla sua validità.

Tale disciplina, che assorbe talune norme inserite nelle regole sul bordo libero approvate con decreto ministeriale 28 febbraio 1933, è stata dettata soprattutto per assolvere agli obblighi che derivano dal Capo III della Convenzione internazionale, la quale esplicitamente afferma la responsabilità dei Governi aderenti nel rilascio dei certificati di bordo libero.

L'articolo 18, corrispondente agli articoli 72 e 73 del Regolamento di sicurezza del 1932 e dagli articoli 2-3-4-5 e 6 delle regole del R.I.Na. sul bordo libero, delinea, in stretta aderenza alle Regole VI e VII della Convenzione, il procedimento per il tracciamento e verifica delle marche di bordo libero. L'articolo 19 infine integra le previsioni dell'attuale articolo 81 del Regolamento di sicurezza, prevedendo l'applicabilità delle norme sul bordo libero alle navi estere sulla falsariga delle prescrizioni contenute nell'articolo 16 della Convenzione.

CAPO III

COMITATO CENTRALE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Il Capo III del presente disegno di legge, dedicato al Comitato centrale per la sicurezza della navigazione (articoli 21-25), contiene l'innovazione più rilevante, provvedendo alla creazione di un organo consultivo formato da funzionari ed esperti, nonché da esponenti delle categorie interessate alla navigazione marittima e alla vita dei traffici, col compito precipuo di dare parere all'Amministrazione su questioni di ordine generale o di particolare importanza. La necessità di tale organo risulta dalla complessità e dal tecnicismo della materia relativa alla sicurezza della navigazione. Tale necessità affiora con ricorrenza sempre più frequente e finora essa è stata soddisfatta con la creazione saltuaria e temporanea di speciali Commissioni interministeriali, incaricate dell'esame e dello studio di problemi particolari. Si possono qui citare: il C.I.S.Na. per la riforma delle disposizioni sulla sicurezza della navigazione in

esecuzione degli obblighi derivanti dalla Convenzione di Londra 1948; la Commissione per lo studio della riforma della materia relativa all'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose; la Commissione per lo studio del nuovo regolamento per il trasporto passeggeri. L'esperienza finora acquisita ha reso palese la necessità di riunire tutte queste Commissioni in un unico organo di carattere permanente, suddiviso in due distinte sezioni, una per la materia strettamente attinente alla sicurezza della navigazione, e l'altra per la materia relativa alla classificazione, imbarco, trasporto, per mare e sbarco delle merci pericolose. A questo riguardo, non è superfluo ricordare che Commissioni del genere esistono presso le Amministrazioni di quasi tutti i grandi Paesi marittimi: basti qui menzionare l'esempio del Paese a noi più vicino, non solo geograficamente ma anche per il sistema giuridico in esso vigente, la Francia, dove esiste una « Commissione centrale di sicurezza », che ha composizione e funzioni più o meno analoghe a quelle conferite nel presente schema al Comitato centrale per la sicurezza della navigazione. Il nuovo organismo è tanto più necessario in quanto la competenza specifica del Registro italiano navale, nella sua veste di ausiliario dell'Amministrazione, è limitata alla parte esecutiva delle norme di sicurezza, benchè tale Istituto, per i rapporti di cordiale collaborazione costantemente mantenuti con l'Amministrazione, non si sia mai rifiutato di fornire il suo parere tecnico sulle questioni di carattere generale.

In secondo luogo, la consulenza tecnica in materia di merci pericolose era richiesta occasionalmente e parzialmente ad enti ed a ministeri, presso i quali mancava tuttavia un personale particolarmente esperto nei problemi della marina mercantile. Il nuovo organismo prevede la collaborazione dei Ministeri della difesa-marina, dell'industria e commercio, degli interni, dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni e della sanità i quali, ciascuno per la propria parte, contribuiranno a dare una visione veramente unitaria dei problemi sottoposti all'esame del Comitato.

CAPO IV

COMMISSIONI DI VISITA

Un'altra innovazione di particolare rilievo, contenuta nel presente disegno di legge, è costituita dall'istituzione di Commissioni locali di visita presso le Capitanerie di porto (articolo 26).

La creazione di queste Commissioni, che già all'estero funzionano egregiamente, va ricercata nella necessità di semplificare tutto il complesso di formalità risultanti dalla legislazione vigente e che si sono venute gradualmente accumulando.

Le commissioni di visita sono composte in modo tale da poter essere utilizzate anche per l'espletamento di altri compiti, che, pur non definiti nel presente provvedimento, potrebbe apparire opportuno affidare alle medesime, in occasione della futura elaborazione legislativa e regolamentare di materie affini.

Il risultato concreto che si vuole conseguire è quello di ridurre al minimo indispensabile le varie visite, permettendo un più efficace controllo delle condizioni di idoneità della nave. Il sistema previsto attribuisce all'autorità marittima la competenza per il rilascio ed il rinnovo dei certificati sulla base del verbale degli accertamenti redatto dalla Commissione. Per evitare inutili duplicati, l'articolo 28 dispensa dai controlli e dalle visite per la parte comunale le navi che hanno già subito visite e accertamenti da parte degli Istituti di classificazione in occasione del rilascio, convalida, o rinnovo del certificato di classe.

CAPO V

NORME PENALI

Gli articoli da 30 a 35 costituiscono il risultato della revisione delle norme penali contenute nel Regolamento di sicurezza del 1932. La revisione è stata condotta su un duplice binario: da un lato si è avuto cura di eliminare le norme che ormai costituiscono un duplicato di quelle inserite nel Co-

dice della navigazione, mentre dall'altro si sono colmate alcune lacune della normativa del Codice stesso, rilevatesi nell'applicazione pratica delle disposizioni in materia di sicurezza ovvero nella rielaborazione della materia contenuta nel presente disegno di legge.

In particolare, gli articoli 30 e 31 mirano a disciplinare taluni aspetti della materia concernente le marche di bordo libero.

L'articolo 30 comporta l'espressa sostituzione dell'articolo 1217 del Codice della navigazione. Tale provvedimento trova la sua ragione d'essere nel fatto che la formulazione dell'articolo 1217 non sembra riprodurre l'intenzione del legislatore, come essa è riportata nella Relazione al Codice stesso, dalla quale si rileva che con la norma penale predetta si intendeva tutelare, non unicamente l'ipotesi dell'ottenimento delle spedizioni da parte del comandante con la nave carica oltre la linea di bordo libero, bensì l'interesse della sicurezza della navigazione, nella sua accezione più ampia, che può essere turbato nel caso che la nave non abbia ottemperato agli obblighi e limitazioni consentiti dalla linea del bordo libero.

Perciò, mentre l'articolo 1217 del Codice della navigazione si preoccupa di punire la mera formalità amministrativa del rilascio delle spedizioni e trascura l'ipotesi della effettiva navigazione della nave carica oltre la linea di massimo carico, nell'articolo 30, invece, sia per le navi nazionali che per quelle estere, è stato adottato il criterio sostanziale della navigazione con la nave carica oltre la linea di massimo carico. La norma che determina la misura dell'ammenda secondo il grado dell'infrazione commessa, è analoga a quella di altri Paesi.

Con l'articolo 31 si è voluta prevedere anche l'ipotesi dello spostamento abusivo delle marche stesse, togliendo qualsiasi dubbio interpretativo circa la qualificazione del reato, inquadrandolo e collegandolo con la analoga disposizione del Codice penale.

Nell'articolo 33 è stato considerato il caso della omessa denuncia di avaria che può

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

avere gravi conseguenze nel campo della sicurezza della navigazione: è appunto in vista di tali conseguenze che si è ritenuto opportuno di munire di sanzione penale il precetto posto dall'articolo 9 del presente disegno di legge.

Di nuova formulazione sono gli articoli 34 e 35, che rafforzano con una adeguata sanzione penale le norme che riguardano l'esecuzione di lavori ordinati per la sicurezza della navigazione e l'installazione di apparecchi e materiali di «tipo approvato».

CAPO VI

NORME FINALI E TRANSITORIE

L'articolo 36 integra il disposto dell'articolo 7 del presente disegno di legge; l'ar-

ticolo 37, sulla falsariga dell'articolo 1328 del Codice della navigazione, condiziona all'emanazione delle norme regolamentari la entrata in vigore di quelle norme della legge che presuppongono per la loro applicabilità l'esistenza appunto delle previste norme regolamentari. Ed infine l'articolo 38 contiene l'espressa indicazione delle norme che devono considerarsi abrogate in forza delle disposizioni previste dal presente disegno di legge.

Restano salve, comunque, le disposizioni contenute nelle leggi o regolamenti speciali, attinenti alla materia. Quest'ultima precisazione riguarda, principalmente, la disciplina vigente in materia di sostanze esplosive (testo unico delle leggi di Pubblica sicurezza e relativo regolamento) e le disposizioni di legge in materia di prevenzione antincendi.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

NORME GENERALI

Art. 1.

Applicazione della legge

Le norme della presente legge si applicano alle navi mercantili nazionali adibite alla navigazione marittima ed alle navi mercantili straniere che toccano porti italiani.

Per comprovare l'adempimento delle norme relative alla sicurezza della navigazione, il comandante della nave straniera può esibire la documentazione rilasciata dal governo di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, in conformità degli accordi medesimi.

La documentazione di cui al comma precedente è considerata sufficiente, salvo che l'autorità marittima, nell'esercizio dei suoi poteri di controllo, accerti che le condizioni di sicurezza della nave non corrispondono alle condizioni inserite nei documenti e che la nave non possa intraprendere la navigazione senza pericolo per i passeggeri e per l'equipaggio. In tali casi, l'autorità marittima adotta le misure convenienti per impedire la partenza della nave, dandone immediata comunicazione scritta al console dello Stato al quale appartiene la nave.

Art. 2.

Organi competenti

All'applicazione delle norme contemplate nei primi 4 capi della presente legge provvedono gli organi centrali e periferici del Ministero della marina mercantile e all'estero, limitatamente alle norme contemplate nei primi due capi, le autorità consolari.

Art. 3.

Definizioni

Ai fini dell'applicazione della presente legge si intende:

a) *per viaggio internazionale* il viaggio che si effettua tra porti di Stati diversi. A tale effetto le colonie, i territori d'oltremare e le zone soggette ad amministrazione fiduciaria di organismi internazionali sono da considerarsi come Stati autonomi;

b) *per nave da passeggeri* qualsiasi nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

c) *per nave da carico* qualsiasi nave che non sia da passeggeri;

d) *per nave cisterna* qualsiasi nave da carico adibita al trasporto di liquidi alla rinfusa;

e) *per passeggero* qualsiasi persona imbarcata sulla nave, che non faccia parte dell'equipaggio. Non sono computate nel numero dei passeggeri le persone di età inferiore ad un anno, le persone imbarcate per disposizione dell'autorità marittima o consolare nonchè le persone imbarcate per particolari esigenze della nave;

f) *per ente tecnico* l'istituto di classificazione al quale sono devolute dal Ministro per la marina mercantile le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947 n. 340.

Art. 4.

Documenti relativi alla sicurezza della navigazione

I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:

a) *certificato di sicurezza*: per le navi da passeggeri in viaggi internazionali;

b) *certificato di sicurezza per le dotazioni d'armamento*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

c) *certificato di sicurezza radiotelegrafica*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali;

d) *certificato di sicurezza radiotelefonica*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 1.600 e uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

e) *certificato di esenzione*: per le navi indicate nelle lettere precedenti, per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge;

f) *certificato di idoneità*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonché per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi internazionali.

Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti radioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura della autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) *certificato di bordo libero*: rilasciato a norma del Capo II della presente legge.

Art. 5.

Certificato di navigabilità

Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, che non siano munite di certificato di classe, devono avere un certificato di navigabilità, rilasciato a norma dei regolamenti di applicazione della presente legge.

Il certificato di navigabilità è valido per quattro anni e può alla sua scadenza, essere prorogato al massimo per un anno. Esso è ri-

lasciato dall'autorità marittima in base agli accertamenti esperiti dall'ente tecnico.

Nel caso previsto dall'articolo 148 del Codice della navigazione il certificato di navigabilità è rilasciato dall'autorità consolare, in base agli accertamenti effettuati dalla medesima, o dagli organi o enti tecnici determinati, per i singoli Stati, dal Ministero della marina mercantile.

Art. 6.

Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità

I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dalla autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge.

Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorchè deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere a), c), d) ed e) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera b) e del certificato di idoneità di cui alla lettera f) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni.

Art. 7.

Requisiti per il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità

I requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità sono determinati dai regolamenti di esecuzione della presente legge.

Art. 8.

Proroga dei certificati di sicurezza o d'idoneità

La validità dei certificati di sicurezza o di idoneità può essere prorogata dall'autorità marittima per un periodo non superiore ad un mese.

Se la validità di uno dei certificati di sicurezza o d'idoneità scade quando la nave si trovi in un porto estero, l'autorità consolare può prorogarla per un periodo non superiore a cinque mesi al fine di permettere alla nave di completare il viaggio per l'Italia.

La nave alla quale sia stata concessa la proroga, di cui al precedente comma, non può ripartire dal porto nazionale ove ha completato il viaggio senza aver ottenuto il rinnovo del certificato.

Se la nave all'atto della scadenza di un certificato di sicurezza o d'idoneità si trova impegnata in traffici fra porti di Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare può prorogare la validità dei certificati scaduti per tutto il periodo durante il quale la nave resterà impegnata nei traffici predetti. Nel caso che tale periodo superi cinque mesi dalla scadenza dei certificati l'autorità consolare provvede a norma del secondo capoverso dell'articolo 6.

I certificati scaduti devono essere comunque rinnovati non appena la nave approdi in un porto nazionale o in un porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. A tale fine l'autorità consolare deve interessare

l'autorità locale competente al rinnovo dei certificati scaduti.

Art. 9.

Decadenza dei certificati di sicurezza o d'idoneità

Quando per gravi avarie subite dalla nave, o per notevoli mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore o alle dotazioni della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati i certificati di sicurezza o d'idoneità, questi perdono la loro validità e devono essere ritirati dall'autorità marittima o consolare.

Il comandante ha l'obbligo di denunciare all'autorità marittima e, all'estero, all'autorità consolare, le avarie e mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore e alle dotazioni della nave.

Art. 10.

Trasferimento della nave per lavori

La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Uguale autorizzazione può essere rilasciata per il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dalla autorità consolare.

Art. 11.

Dichiarazione di « Tipo approvato »

Nel caso in cui, per determinati apparecchi, dispositivi o materiali, sia richiesta una dichiarazione di « tipo approvato » il Ministero della marina mercantile provvede al rilascio della medesima previ opportuni accertamenti tecnici.

Per la dichiarazione di « tipo approvato » degli apparecchi dispositivi o materiali che si riferiscono alla difesa contro gli incendi deve essere richiesto anche il parere della direzione generale dei servizi antincendi del Ministero dell'interno.

Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di « tipo approvato », all'atto della loro sistemazione a bordo, sono sottoposti a verifica da parte dell'ente tecnico. Gli oggetti ed i materiali di « tipo approvato » devono essere contrassegnati, sotto la responsabilità del fabbricante o del fornitore, con la marca di fabbrica e con l'indicazione « tipo approvato ».

Ove gli apparecchi, dispositivi o materiali portanti l'indicazione « tipo approvato » non corrispondano alle caratteristiche del prototipo il responsabile, salvo il disposto dell'articolo 35, è tenuto, in ogni caso, a sostituire gli apparecchi, i dispositivi o i materiali non corrispondenti al « tipo approvato ».

I precedenti commi non si applicano agli apparecchi radioelettrici di bordo, per i quali provvede il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a norma di leggi e regolamenti speciali.

Il Ministero della marina mercantile può autorizzare l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di nave acquistata all'estero dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Il Ministero della marina mercantile può altresì autorizzare, in via eccezionale, l'impiego a bordo di apparecchi, dispositivi e materiali dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali, allorchè sia stato necessario sostituire, in porti esteri, apparecchi, dispositivi o materiali andati distrutti o danneggiati per cause di forza maggiore sopravvenute nel corso della navigazione.

L'autorizzazione di cui ai due precedenti commi, qualora si riferisca ad apparecchiature radioelettriche, è data dal Ministero della marina mercantile d'intesa con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Art. 12.

Equivalenze

Quando è prescritto un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilita una particolare sistemazione, può essere accettato, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra sistemazione di carattere equivalente.

Il riconoscimento di equivalenza è dato dal Ministero della marina mercantile, previa opportuni accertamenti tecnici, salva, in ogni caso, la competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per gli impianti, dispositivi e apparecchi radioelettrici.

Art. 13.

Esenzioni

Il Ministero della marina mercantile può esentare in tutto o in parte dall'applicazione delle norme concernenti la sicurezza della navigazione in viaggi internazionali le navi che in via eccezionale siano adibite ad un viaggio internazionale.

Il Ministero della marina mercantile, nel concedere le esenzioni di cui al precedente comma, determina, caso per caso, sentito l'ente tecnico e gli organi tecnici competenti, le misure da adottare per garantire la sicurezza della nave e della vita umana.

CAPO II

BORDO LIBERO

Art. 14.

Obbligatorietà

L'assegnazione della linea di massimo carico, in relazione alle stagioni ed alle zone nelle quali la nave è destinata a navigare, è obbligatoria:

a) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate a viag-

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gi internazionali, fatta eccezione per i pescherecci, per le navi da diporto ed in genere per le navi che non trasportano merci o passeggeri;

b) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate al trasporto di passeggeri in viaggi tra porti nazionali;

c) per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate destinate a viaggi tra porti nazionali.

Art. 15.

Esenzioni

Il Ministero della marina mercantile può esonerare dall'obbligo di osservare le prescrizioni del presente capo le navi di qualunque tonnellaggio, destinate a viaggi tra porti nazionali e porti stranieri vicini, per il periodo durante il quale rimangono impegnate in tali traffici, a condizione che i viaggi siano effettuati in zone riparate ed in condizioni tali che, in seguito ad accordo con il governo del Paese al quale i porti stranieri appartengono, l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole.

L'esenzione di cui al comma precedente può essere accordata anche alle navi adibite a viaggi nazionali.

Art. 16.

Casi di forza maggiore

La nave, che al momento di intraprendere il viaggio, non sia tenuta all'osservanza delle presenti norme, non dovrà sottostarvi se durante il viaggio sia costretta a dirottare per cattivo tempo o per altre cause di forza maggiore in zone o in porti al di fuori dei limiti consentiti.

Art. 17.

Accertamenti e certificati

Le norme per la determinazione delle marche di bordo libero e delle scale di immersio-

ne, per gli accertamenti relativi e per il rilascio dei certificati di bordo libero, formano oggetto di regolamento speciale.

Il certificato di bordo libero non può avere una durata superiore a cinque anni.

Il certificato perde la sua validità anche prima del termine in esso determinato quando vengono apportate allo scafo ed alle sovrastrutture della nave modifiche di notevole importanza oppure quando non siano state mantenute le condizioni di efficienza riconosciute all'atto del rilascio del certificato, delle seguenti installazioni e dispositivi:

a) protezione delle aperture;

b) parapetti;

c) aperture per scarico d'acqua nei parapetti continui;

d) mezzi di accesso agli alloggi degli equipaggi.

Parimenti, la validità del certificato cessa qualora non siano state effettuate, nei termini prescritti, le visite periodiche, previste dai regolamenti speciali.

Ai sensi dell'articolo 179 del Codice della navigazione, non possono essere rilasciate le spedizioni alle navi che non siano in possesso del certificato di bordo libero, in regolare corso di validità, ovvero che siano cariche oltre la linea di massimo carico.

Art. 18.

Tracciamento e verifica delle marche di bordo libero

Le marche di bordo libero devono essere tracciate sotto il controllo dell'ente tecnico e devono rimanere inalterate.

La posizione delle marche deve essere rettificata ogni qualvolta risulti una modificazione degli elementi che interessano la determinazione del bordo libero.

Durante le visite periodiche deve essere verificata la posizione delle marche.

Indipendentemente dai controlli periodici l'autorità marittima può disporre, ogni qual-

volta lo ritenga opportuno, l'effettuazione di verifiche straordinarie.

Art. 19.

Navi straniere

Per le navi straniere, alle quali il bordo libero è stato assegnato da un governo col quale vigono accordi al riguardo, l'autorità marittima può disporre accertamenti tendenti a stabilire:

a) che la nave non sia caricata oltre i limiti consentiti dalle marche di bordo libero;

b) che la posizione delle marche di bordo libero corrisponda ai dati contenuti nel certificato;

c) che la nave non abbia subito alcuna modificazione dei dati riportati nel certificato tale da pregiudicare le condizioni di sicurezza per le persone imbarcate.

Per le navi straniere che non hanno assegnazione di bordo libero o che hanno l'assegnazione da un governo con il quale non esistono particolari accordi al riguardo, l'autorizzazione a partire è subordinata al rilascio del certificato di bordo libero in base alle presenti norme.

Parimenti, l'autorizzazione a partire deve essere negata finchè non siano stati eliminati gli eventuali inconvenienti riscontrati in sede di accertamento delle condizioni di cui alle lettere b) e c) del primo comma del presente articolo.

Della mancata autorizzazione deve essere informato il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Art. 20.

Prescrizioni per le navi non soggette al bordo libero

Per le navi non munite di certificato di bordo libero, indipendentemente dall'osservanza di quanto prescritto dagli articoli 297 del Codice della navigazione e 347 del Regolamento per l'esecuzione del predetto codice (navigazione marittima), il comandante deve

curare che la caricazione non superi i limiti della normale portata della nave e sia eseguita in modo da non compromettere in nessun caso la stabilità della nave stessa.

CAPO III

COMITATO CENTRALE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Art. 21.

Istituzione del Comitato

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Su richiesta del Ministro per la marina mercantile il comitato esprime il parere su ogni questione relativa alla sicurezza della vita umana in mare ed all'imbarco, trasporto in mare, sbarco e classificazione delle merci pericolose.

Art. 22.

Composizione del Comitato

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione ge-

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nerale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8) un rappresentante del Ministero della sanità;

9) un rappresentante del Ministero di fesa-marina;

10) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15) il direttore generale del Registro italiano navale;

16) e 17) due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e l'altro dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18) un rappresentante della gente di mare;

19) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20) e 21) due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana

in mare; e la seconda per esprimere parere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 9), 14), 15), 16), 17) e 18) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20) e 21); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18) e 19) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20), e 21).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti nell'ordine del giorno.

Art. 23.

*Nomina dei membri
e segretaria del comitato*

I membri del comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, su designazione, per i membri di cui ai numeri da 7) a 14), delle rispettive amministrazioni e per quelli di cui ai numeri da 16) a 19), su designazione delle rispettive associazioni o organizzazioni sindacali a base nazionale.

I membri del comitato durano in carica quattro anni e possono, alla scadenza, essere confermati.

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

Le funzioni di segretario di ogni sezione sono affidate ad un funzionario o ad un ufficiale di porto destinato presso la direzione generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile.

Art. 24.

Indennità spettanti ai membri del comitato.

Ai membri del comitato spetta un gettone di presenza con le modalità e nei limiti pre-

visti, per i componenti delle commissioni ed organi collegiali istituiti presso le amministrazioni dello Stato, dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5.

Art. 25.

Spese di funzionamento del comitato

All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 21 si provvederà per lo esercizio finanziario 1959-60 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

CAPO IV

COMMISSIONI DI VISITA

Art. 26.

Istituzione e composizione delle commissioni

Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al Capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale di porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della commissione appartenenti all'amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869 e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe previste dall'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

Art. 27.

Ispezioni agli apparecchi radioelettrici

Quando per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della commissione di visita fa parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

All'ispezione degli apparecchi radioelettrici, quando non coincide con la visita della nave, procede esclusivamente un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Art. 28.

Accertamenti già eseguiti dagli istituti di classificazione

Le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione di cui all'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, nonchè le navi munite di certificato di navigabilità, sono dispensate, in occasione delle visite di cui agli articoli precedenti, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell'istituto di classificazione.

Art. 29.

Attribuzioni della commissione di visita

La commissione di visita provvede agli accertamenti necessari per il rilascio ed il

rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate.

Al rilascio dei certificati provvede l'autorità marittima sulla base dei verbali redatti dalla commissione.

La commissione di visita accerta, altresì, l'idoneità al trasporto dei passeggeri.

Gli accertamenti relativi alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate sono effettuati nei modi previsti dai regolamenti di cui all'articolo 36.

CAPO V

NORME PENALI

Art. 30.

Caricazione oltre la marca di bordo libero

L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.

Oltre all'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri.

L'armatore che omette di vigilare sull'osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI Capo I libro I parte I del presente codice ».

Art. 31.

Marche di bordo libero abusive

Dopo l'articolo 1131 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1131 bis) - La contraffazione, l'alterazione o lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del codice penale ».

Art. 32.

Omissione di esercitazione

Dopo l'articolo 1218 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1218 bis) - Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustificati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con lo arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a L. 16.000.

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dei titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi ».

Art. 33.

Omissa denuncia di avarie o di mutamenti apportati alle navi

Il comandante che omette di denunciare i fatti previsti dall'articolo 9 all'autorità marittima o all'estero all'autorità consolare, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000.

Art. 34.

Omissa o irregolare esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione

L'armatore o il comandante che fa navigare la nave in violazione delle prescrizioni dell'autorità marittima circa l'esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con la reclusione fino ad un anno e con la multa non inferiore a lire 80.000.

Art. 35.

Mancata corrispondenza alle caratteristiche del tipo approvato

Colui che fornisce o installa a bordo di navi mercantili apparecchi, dispositivi o materiali per i quali è richiesto il riconoscimento di tipo approvato e che non corrispondono alle caratteristiche del « tipo approvato » è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

CAPO VI

NORME FINALI E TRANSITORIE

Art. 36.

Emanazione dei regolamenti di esecuzione

Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri competenti, saranno emanati i regolamenti per l'esecuzione della presente legge per determinare:

a) i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo i loro vari tipi e secondo la specie di navigazione e di traffico cui sono

adibite, ai fini della sicurezza della navigazione;

b) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonché le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime;

c) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto di passeggeri;

d) le modalità per il trasporto di grangie e di altri carichi scorrevoli.

Art. 37.

Entrata in vigore

Le disposizioni della presente legge che richiedono, per la loro applicazione, l'emanazione di particolari norme regolamentari, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono emanate.

Art. 38.

Abrogazione di norme contrarie o incompatibili

Con l'entrata in vigore delle norme della presente legge sono abrogate le disposizioni del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, approvato con regio decreto 23 maggio 1932, n. 719, nonché ogni altra disposizione contraria o incompatibile con la legge stessa.