

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GENNAIO 1882

La coperta di una nave è il luogo più esposto alla pioggia ed ai colpi di mare, e quando si trova ingombra di mercanzie impedisce le più urgenti manovre dell'equipaggio. Ma poi io domando: perchè presumere il consenso del proprietario della cosa caricata sopra coperta quando si tratta di spedizioni limitate alle coste del compartimento marittimo, nel quale è presa la merce, o del compartimento limitrofo, o si tratti di trasporto di merci sopra laghi o sopra fiumi? Non può presumersi che il proprietario consenta a che la sua merce sia trasportata in modo da essere danneggiata od esposta a pericolo, nè sono casi tanto rari i sinistri marittimi nei laghi o sulle coste del compartimento marittimo, nel quale la nave ha preso la merce.

Questa disposizione equivale alla facoltà data al capitano della nave di caricare o non caricare, secondo gli piace, le mercanzie sopra coperta e di non essere tenuto ad alcuna rifazione di danni in caso di perdita della merce, senza contare il pericolo al quale la nave ed i passeggeri ed i marinai vengono esposti.

Inoltre, veggio l'articolo 491 che mentre prescrive la tenuta di certi libri per la nave, alcuni dei quali sono stati molto combattuti dall'onorevole Randaccio, come per esempio, il libro relativo al registro di contabilità, che è del tutto un registro di ordine interno e nel quale la legislazione non avrebbe avuto che vedere; trovo poi che il giornale di bordo non è prescritto per la navigazione dei laghi e dei fiumi, o quando la nave sia di portata inferiore alle 30 tonnellate. È risaputo che questo giornale di bordo è indispensabile allo scopo di evitare la simulazione dalle avarie.

Ora le simulazioni di avarie e di perdite non sono un privilegio delle navi grosse, e quindi il rimedio o la precauzione dev'essere adottata tanto se si tratti di navi superiori alle 30 tonnellate, come se trattasi di navi inferiori alle 30 tonnellate. Dico anzi che quando il trasporto di merci è fatto da navi piccole, come nei viaggi di cabotaggio, la frode e la simulazione sono più facili, perchè in queste piccole navi l'equipaggio essendo composto di pochissimi uomini riesce più facile l'accordo e quindi la possibilità della frode.

Trovo inoltre nell'articolo 508 una disposizione la quale lungi di preservare il commercio marittimo da simulate avarie, potrebbe favorirle.

L'articolo 508 dice che il capitano in caso d'approdo volontario o forzato, o di arrivo al porto di destinazione deve fare in caso d'avvenimenti straordinari una relazione nel termine delle 24 ore al presidente del tribunale di commercio, o a un giudice da lui delegato, od in sua mancanza, al pretore, se

l'approdo ha luogo in un porto del regno. A me pare che tanto il termine di 24 ore, come l'obbligo aggiunto che la relazione sia fatta al presidente del tribunale di commercio o a un giudice delegato, non sono conformi allo scopo di impedire la simulazione delle avarie. Il termine di 24 ore non si trova nel Codice di commercio germanico che ragiona di questo caso negli articoli 490, 491 e 492, ma vi si trovano invece le parole *immediatamente dopo l'arrivo*. La differenza è notevole, giacchè il capitano che ha davanti a sé ventiquattro ore di tempo, ha tutto l'agio di prendere le sue misure per attenuare la sua colpa in caso di rischi o di disordini, o mascherare il suo fallo. In queste cose poi sono le autorità marittime e non già le autorità giudiziarie quelle che dovrebbero ricevere la relazione, perchè le autorità marittime sono più al caso di scovire nella relazione la colpa o la frode e denunciarla quindi, occorrendo, all'autorità giudiziaria.

Con la disposizione dell'articolo 508 noi faremo qualche cosa di meno di ciò che facemmo nel 1863, quando una circolare del ministro della marina, in data del 4 novembre ordinava che ogni capitano all'entrare nel porto facesse, senza indugio, la sua relazione all'ufficiale sanitario, che gli dà la pratica.

Un'altra osservazione mi suggerisce l'articolo 515 in ordine all'arruolamento dell'equipaggio. Questa materia è gravissima, perchè si tratta di povera gente alla quale non deve essere fatta l'antica sorte dei galeotti legati ai banchi delle navi, ma che devono essere riconosciuti nella condizione di liberi cittadini e di liberi operai del mare.

L'articolo 515 dice: « Le convenzioni di arruolamento enunciano in modo chiaro e preciso la durata di esso e la navigazione per cui ha luogo. »

Pare pertanto che la rescissione del contratto di arruolamento non possa aver luogo se non quando sia variata la durata dell'arruolamento e variato il viaggio che si deve fare. Ma se muta il capitano, o se muta la nave ed è sostituita da un'altra, il contratto d'arruolamento potrà esso rescindersi? Dall'articolo citato parrebbe di no. Ad ogni modo, non è egli interessante per questa povera gente sapere se essa deve militare a forza sotto un capitano nel quale non ha piena fiducia, o sotto quell'altro ch'era preposto alla nave quando fu fatto l'ingaggio? Come? non avrà alcuna influenza sull'arruolamento per tenerlo saldo o rescinderlo, la circostanza del cambiamento della nave, in modo che ad una nave che presentava guarentigie di sicurezza, di solidità, sia stata sostituita una nave che, dopo qualche traversia di mare, dovrà forse andare a picco?

Queste circostanze dovevansi pur prevedere anche nell'interesse dell'ordine pubblico, per non me-