

in tante cartelle da 500 lire e 1000 lire. Sarebbe impossibile materialmente eseguire la legge che vuole il concorso di un dato numero di possessori d'obbligazioni. Questo esempio, come gli altri, è addotto a dimostrare come una parte non ha coerenza coll'altra, e come vi sia bisogno di studiarle di nuovo, queste parti, e si abbia bisogno di correggerle e di meglio coordinarle fra loro. Io non ripeterò le parole, ma ricorderò quello che disse l'onorevole Spantigati: « per fretta che abbiate, la fretta non può esser di giorni » scegliete voi altri un modo, sceglietelo in buona fede, perchè non è di voi che noi diffidiamo, ma solamente di questo lavoro in cui troviamo tanti difetti. Trovate un modo per correggere, per coordinare, per fare una revisione vera, ed allora noi ci contenteremo; ed io rinuncerò alla discussione, articolo per articolo e troveremo così un'uscita. Ma è necessario ci sia permessa una vera revisione nuova. »

Non basta ciò che è detto nell'articolo 3 del disegno di legge, il quale è stato anche più ristretto dell'interpretazione che gli ha dato il ministro Mancini nella sua arringa dell'altro giorno. Parrebbe da quello, che egli ha detto, che si temesse uno scrupolo eccessivo da parte dell'altro ramo del Parlamento, scrupolo eccessivo, che io credo avere buone ragioni per non temere.

Io credo che se noi sinceramente provochiamo una revisione, e che si trovi un modo pratico di farla, l'altro ramo del Parlamento farà come altre volte, e non si ricuserà di accettarla. L'opera tale quale è ora presentata, farebbe troppo cattiva prova; non sarebbe degna del Parlamento che ne assume la responsabilità, non sarebbe degna dei nomi che devono essere scritti in fronte del Codice.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio, cui cede il suo turno l'onorevole Boselli.

**RANDACCIO.** Io debbo prima di tutto esprimere il mio vivo rammarico per le parole che furono pronunziate in questa discussione a proposito delle avarie simulate. Si è detto essere questa delle avarie simulate, una piaga della nostra marineria mercantile, una delle principali ragioni per le quali essa è inferiore alle altre marinierie. Ora io affermo altamente, senza timore di essere smentito, che questa piaga vergognosa delle avarie simulate non affligge la nostra più di quello che affligga qualunque altra marineria mercantile del mondo. Certamente che se anche in quest'Aula si dà luogo ad esagerazioni, e se si fanno provvedimenti d'eccezione, di estremo rigore, ignoti a tutte le altre marinierie mercantili, certamente, ripeto, ne saranno avvalorati i dubbi e i sospetti, tenuti vivi ad arte dalla malevola concorrenza straniera.

Detto ciò, ricorderò come parlando io in altra tornata, del libro II di questo progetto di Codice di commercio, abbia dichiarato che la riforma fattane era insufficiente, e che in specie questo libro II ignorava, come l'antico libro II del Codice di commercio, l'esistenza della navigazione a vapore, delle ferrovie e del telegrafo elettrico. E mi sarebbe facile dimostrarlo; ma la Camera è stanca ed occupata da ben altri pensieri; onde io mi limiterò a rispondere brevemente alla confutazione che l'onorevole ministro degli affari esteri, ed in parte anche l'onorevole relatore, fecero delle ragioni addotte da me contro le prescrizioni degli articoli 491, e 492. E parlerò specialmente dell'inventario di bordo, perchè stimo utile, in ogni caso, che questo argomento, nuovo affatto nella giurisprudenza commerciale, sia discusso nella Camera con qualche ampiezza, tanto più che esso passò inavvertito nell'altro ramo del Parlamento. Io dirò poche parole intorno al giornale nautico. Ho già esposto alla Camera che la riforma di questo giornale era stata fatta da due anni, ed assai bene, e che il Senato, dimenticando che questa riforma era stata fatta, ne fece un'altra, e non bene.

L'onorevole ministro Mancini rispose che la difformità tra l'una e l'altra riforma era capillare; che tanto il giornale nautico esistente, quanto quello proposto erano divisi in tre parti, cioè che, secondo lui, era l'importante; che ad ogni modo, in virtù dell'articolo 3 del disegno di legge proposto dalla onorevole Commissione, le due disposizioni si sarebbero potute coordinare.

Per verità a me parrebbe che questa difformità non sia capillare, ma sostanziale, perchè secondo il sistema attuale, il giornale di navigazione ed il giornale di boccaporto costituiscono due parti distinte del giornale nautico, laddove, col sistema dell'articolo 491, il giornale di navigazione e quello di boccaporto sarebbero confusi ed amalgamati colla parte generale del giornale nautico, confusione ed amalgama impossibile in pratica. Ma soggiunse l'onorevole ministro che le due disposizioni si possono coordinare; io veramente crederei di no trattandosi di disposizioni contraddittorie; tuttavia l'onorevole ministro lo affermò ed io risponderò: così sia.

Quello che importa a me ed al commercio marittimo si è, che il giornale nautico conservi la sua forma attuale. E vengo alla *vexata quaestio* dell'inventario di bordo. A proposito di questa istituzione io dissi che veramente non mi pareva ufficio dell'autorità pubblica, quello di tener conto essa stessa della proprietà privata, e di sindacarne l'uso. L'onorevole ministro non fu di questo parere, ed asserì che nelle materie commerciali era ammesso l'inter-