

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

CXV.

TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Congedi. = Presentazione, fatta dal deputato Righi e da altri, di un progetto di legge, che è trasmesso agli uffici. = Convalidazione dell'elezione dell'onorevole Podestà a deputato del 2° collegio di Genova. = Annunzio e svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Orsetti al ministro per l'interno sulla proibizione data dalla prefettura di Udine per la convocazione generale dell'Associazione democratica friulana, e risposte del ministro — Repliche del deputato Orsetti e del ministro per l'interno — Spiegazioni personali degli onorevoli Bertani Agostino e Di Rudinì — Dichiarazioni ed osservazioni del ministro, dopo le quali, l'interrogazione è esaurita. = Presentazione, fatta dal ministro per la marineria, di uno schema per modificare la legge 29 maggio 1864 sulle corporazioni privilegiate. = Il deputato Alvisi presenta la relazione sul bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel 1877. = Discussione del disegno di legge: Riforma del Codice della marina mercantile — Approvazione di sette articoli — Osservazioni critiche sull'articolo 14 fatte dall'onorevole Varè, contraddette dai deputati Spantigati, Molfino, relatore, e dal ministro per la marineria — Sono approvati l'articolo 14 ed i seguenti sino al 433 inclusivamente. = I deputati Balegno e Mascilli presentano le relazioni: sul bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero della marina pel 1877; sullo schema: Proroga di termini stabiliti dalla legge 8 giugno 1873 sull'affrancaamento delle decime ed altre prestazioni fondiari. = Si riprende la discussione — Proposta dell'onorevole Englen sull'articolo 434, combattuta dai deputati D'Amico e Spantigati e dal ministro per la marineria, e ritirata — Domande ed osservazioni dei deputati Speciale, Garau, Spantigati e Randaccio sull'articolo stesso, alle quali rispondono il relatore Molfino ed il ministro per la marineria — Emendamento dell'onorevole Varè, ritirato — Proposta del deputato Ghinasi sull'articolo stesso, alla quale si associa l'onorevole Varè, respinta — Approvazione dell'articolo 434 del progetto e dei seguenti sino al 442 inclusivamente — Domanda del deputato D'Amico, e risposta del ministro per la marineria sull'articolo 443, che viene approvato — Modificazione proposta all'articolo 444 dal deputato Vollarò, contraddetta dal deputato Righi, e rigettata — Approvazione dell'articolo 444 e dei seguenti sino al 449 inclusivamente.*

La seduta è aperta alle ore due pomeridiane.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; indi del sunto della seguente petizione:

1516. Tommasi Rosso Ferdinando già militare nel 1848 ed ora applicato di pubblica sicurezza presso la sotto-prefettura di Modica, si rivolge alla Camera per ottenere l'emanazione di un provvedimento legislativo che lo abiliti a conseguire la sanatoria dell'interruzione di servizio dal 1848 al 1860.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per affari domestici: l'onorevole Zarone, di 10 giorni; l'onore-

vole Restelli, di 15. Per ragioni di salute, l'onorevole Ceresa, di 15 giorni.

Se non vi sono opposizioni questi congedi s'intendono accordati.

(Sono accordati.)

Gli onorevoli Righi, Minghetti, Borghi ed altri nostri colleghi hanno presentato un progetto di legge, che sarà trasmesso agli uffici perchè deliberino se debba darsene lettura.

La Giunta delle elezioni, nella tornata di stamane, avendo verificato non esservi proteste contro i processi verbali dell'elezione del 2° collegio di Genova,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

ed avendo riscontrato che nell'eletto concorrono tutte le condizioni stabilite dall'articolo 40 dello Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato validamente eletto il barone Andrea Podestà.

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa sua deliberazione.

**INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO ORSETTI
AL MINISTRO DELL'INTERNO.**

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza una domanda d'interrogazione degli onorevoli Orsetti, Dell'Angelo, Fabri e Pontoni all'onorevole ministro dell'interno, così concepita :

« I sottoscritti desiderano interrogare il signor ministro dell'interno sulla proibizione data dalla prefettura di Udine per la convocazione generale della associazione democratica friulana. »

Onorevole ministro, voglia dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

NICOTERA, ministro per l'interno. Sono anche subito a disposizione della Camera.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera lo permette, si procederà immediatamente a questa interrogazione.

Voci. Sì! sì!

ORSETTI. Un fatto lieve per la temperanza della popolazione, ma grave per l'indole sua, ci spinge ad interrogare il ministro dell'interno, nel desiderio di sgomberare i sospetti, che potrebbero forse risalire sino al Governo. L'associazione democratica friulana, che è progressista, e che sorse quando si costituì la *Costituzionale* nel Friuli, indisse una riunione dei soci nel 13 maggio, pubblicando l'avviso nel giornale organo del partito, che ne lo inserì sotto la rubrica *Cronaca cittadina e provinciale*.

La pubblicazione era del seguente tenore:

« Associazione democratica friulana. I soci sono convocati, di urgenza, in assemblea generale, domenica 13 corrente, ore 11 antimeridiane, nel *Teatro Nazionale*, per trattare il seguente ordine del giorno:

« 1° Discussione e deliberazione sul voto dato dal Senato sulla legge contro gli abusi del clero;

« 2° Discussione del socio Valentino Galvani sulla legge comunale e provinciale;

« 3° Riforma dello Statuto;

« 4° Rinnovazione della rappresentanza per il secondo anno sociale. »

Avverto che la società, per deficienza di locale proprio, questa volta, come altre, convocò i suoi membri nella sala del teatro Nazionale, dove soleva

trattare argomenti che valessero a destare nel pubblico il desiderio di occuparsi della pubblica cosa.

Alla vigilia della riunione fu significato al presidente dell'associazione il seguente decreto:

« Il prefetto della provincia di Udine,

« Visto il manifesto pubblicato dall'associazione democratica friulana, che indice una riunione di urgenza dell'associazione in assemblea generale pel giorno di domani, 13 maggio, nel teatro Nazionale di questa città, allo scopo di discutere e deliberare sul voto dato dal Senato sulla legge contro gli abusi del clero, dispone:

« La riunione anzidetta è vietata. »

Successivamente, per una lettera assai moderata del presidente di quell'associazione, il consigliere delegato ritornò sul divieto dato, riaffermandolo per la condizione appostavi.

Leggo questo secondo decreto:

« Presa cognizione della lettera odierna del signor presidente dell'associazione democratica friulana, colla quale egli s'impegna ad eliminare dall'ordine del giorno della riunione stabilita pel giorno 13 andante l'argomento riflettente il voto emesso dal Senato sulla legge contro gli abusi del clero, ondechè viene rimossa la causa determinante l'ordinanza proibitiva di questo stesso giorno, dispone:

« Cessa, sotto questa condizione, di aver effetto il divieto che nell'ordinanza stessa. »

L'associazione progressista, allarmata da questa proibizione che colpiva un'associazione privata, che si raccoglieva in un locale destinato sì ordinariamente a ritrovi pubblici, ma in quel momento destinato a raccoglimento privato dei soci, allarmata, dico, da questa proibizione, nella riunione che ebbe luogo invitò i rappresentanti del Friuli a fare un'interrogazione al ministro dell'interno per dissipare quelle preoccupazioni, quelle apprensioni, quei sospetti che, come dissi fin da principio, potrebbero forse risalire fino al Governo, a quel Governo che in altre occasioni fece ampie, solenni manifestazioni di voler rispettato l'articolo 32 dello Statuto, che consacra il diritto di riunione.

Noi ci attendiamo soddisfacenti dichiarazioni dall'onorevole ministro dell'interno, e ci attendiamo di sentire dalla sua voce che, non un ordine del Governo, ma forse non conoscenza del paese di uomo venuto di fresco a reggere la pubblica cosa, sia stata la causa determinante di quel mal consigliato divieto.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER L'INTERNO. Dalla esposizione che ha fatto l'onorevole Orsetti, la Camera ha potuto convincersi che non trattavasi punto di una di quelle

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

solite riunioni in cui dibattonsi questioni di libero esame, ma bensì di una riunione che proponevasi di discutere in pubblico teatro un voto recente del Senato.

La Camera comprenderà facilmente non essere possibile che il Governo permetta simili riunioni, poichè nello stesso modo che ad Udine si sarebbe discusso in un senso il voto del Senato, più tardi si sarebbe potuto discutere in altro senso quello della Camera dei deputati; ed allora io domando, in che consisterebbe l'indipendenza e la sovranità di questi corpi deliberanti, che sono i rappresentanti legali del paese. (*Bene!*)

Ma, affinchè la Camera sia meglio informata dei fatti, dirò che appena il prefetto di Udine mi avvisò dello scopo della riunione, il quale appariva abbastanza dal manifesto dell'associazione, cioè « discussione e deliberazione sul voto dato dal Senato sulla legge contro gli abusi del clero, » io rispondeva al prefetto in questi precisi termini:

« Se associazione intende riunirsi pubblicamente per deliberare sul voto del Senato, proibisca senza altro la riunione; se poi si riunisse privatamente nella sua casa, sorvegli e mi informi. »

Come vede dunque la Camera, il Governo non contestava neppure il diritto a questa associazione di riunirsi nella sua propria sede e di discutere privatamente su questo argomento, ma si limitava solamente a non permettere che sul voto del Senato si facesse in questo momento una pubblica discussione.

Infatti, appena l'associazione toglieva dal suo ordine del giorno la prima parte, la discussione cioè del voto del Senato, il prefetto rimuoveva, alla sua volta, il divieto della pubblica riunione, e l'associazione ha potuto quindi riunirsi e discutere non solo di tutti gli altri argomenti che erano all'ordine del giorno, ma anche della protesta che doveva poi inviarsi ai deputati di quella provincia perchè ne muovessero interrogazione al Governo.

Il prefetto di Udine, o per meglio dire, il consigliere delegato che in questo momento ne fa le veci, ha compiuto, come ognuno vede, perfettamente il suo dovere, poichè non ha impedito assolutamente la riunione, ma soltanto ha proibito si discutesse pubblicamente il voto del Senato.

Se si fosse trattato di una discussione in generale, anche se si vuole, di quell'argomento od altri affini, come quello della libertà di coscienza, delle relazioni della Chiesa collo Stato, tutto questo si sarebbe potuto concedere, salva però sempre l'opportunità del tempo.

Ripeto dunque ancora una volta che non si è proibita la riunione, che non si è violato per nulla

il diritto di associazione, ma che solamente il Governo ha inteso di tutelare il prestigio del Senato e della Camera.

E giacchè io debbo trattare quest'argomento, ne prendo occasione per dichiarare che il Governo in questo momento non permetterà a chicchessia di trattare queste questioni in pubbliche adunanze, e ciò per una ragione di convenienza, per una ragione di ordine pubblico. In altro momento tutte le manifestazioni che servono a maggiormente consolidare il diritto nazionale, il Governo non solamente non le impedisce, ma le vede con piacere, inquantochè si può ravvisare in esse una prova di vitalità nazionale.

La Camera comprende che in questo momento il Governo commetterebbe gravissimo errore, per le considerazioni che io mi astengo dallo svolgere, ma che essa può intendere, se si permettessero discussioni pubbliche su quest'argomento (*Segni d'assenso in vari banchi*); quindi io non esito a dichiarare che il Governo non permetterà, in questo momento, qualsiasi riunione, non solo se si proponesse di discutere il voto del Senato, ma neppure se si volesse fare una discussione generale sull'argomento accennato. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orsetti.

ORSETTI. Non voglio sollevare la questione se in un Governo costituzionale sia regola la repressione, nè voglio riferirmi alle discussioni che ebbero luogo nella Camera, nell'anno 1862 e nel febbraio 1867, discussioni a cui presero parte l'onorevole ministro dell'interno, l'onorevole ministro di grazia e giustizia e l'onorevole presidente del Consiglio, ma non posso dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni datemi.

Comprendo l'importanza dell'opportunità in certi momenti ed in certi luoghi, come sarebbe la capitale del regno, ma non comprendo tale importanza in una città di provincia, in un luogo quieto come Udine, e come sono in genere le provincie venete.

L'ordine del giorno portava: discussione e deliberazione sul voto dato dal Senato. La formola di quest'ordine del giorno non significava apertamente che la riunione avesse per oggetto di censurare il voto del Senato, di impugnarne l'autorità o di recarvi oltraggio. Questa riunione, come i precedenti inducono a credere, pensava forse solo al modo di suggerire i mezzi atti a ripararvi. Credo che questo non sia contrario alla legge, credo che nulla contenga in sè di criminoso, o di tendente a manifestazione delittuosa. Perciò non posso dichiararmi, nè possono dichiararsi i miei colleghi soddisfatti della risposta avuta.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

MINISTRO PER L'INTERNO. Sono dolente che l'onorevole Orsetti ed i suoi colleghi non si dichiarino soddisfatti. Io credo di essermi tenuto non solo nei limiti della legalità, ma pure in quelli della più comune convenienza.

L'onorevole Orsetti non vuole sollevare la questione di principii. Ma io credo di non averli per nulla offesi; poichè ho dichiarato che non è punto questione di non riconoscere il libero diritto di associazione e di riunione. Ed è tanto vero, che l'associazione democratica ha tenuta la sua riunione.

Come vede dunque non si sono offesi quei principii che egli sostiene. L'onorevole Orsetti ed i suoi colleghi debbono comprendere che tutti i principii generali vanno soggetti a talune momentanee eccezioni, ed il Governo deve sapere assumere questa responsabilità.

L'onorevole Orsetti dice: ma donde avete argomentato che la riunione volesse esprimere un biasimo pel voto del Senato? Io non penso che l'associazione democratica di Udine fosse nello stesso ordine d'idee del voto del Senato. Ad ogni modo se lo era, a che sarebbe servita la riunione?

Ma se la riunione si fosse proposto uno scopo diverso, del biasimo, per esempio, quello che si potrebbe proporre l'associazione dei diritti cattolici, ritenga, l'onorevole Orsetti, che il Governo l'avrebbe parimente proibita. Se si permettessero siffatte riunioni, noi metteremmo l'uno e l'altro ramo del Parlamento in condizioni molto difficili.

Io credo, francamente, che non si possa interpretare la legge nel senso che, oltre alla rappresentanza nazionale, cioè, alla Camera dei deputati ed al Senato, ai poteri legali, debbano esservi altri poteri, vale a dire, le associazioni democratiche, o le cattoliche, che discutano pubblicamente dei voti della Camera o del Senato.

BONGHI. Non sono un potere.

MINISTRO PER L'INTERNO. Lo so pur troppo, onorevole Bonghi, che non sono un potere. Non ho bisogno che ella me lo ricordi, poichè vede che il Governo non lo dimentica mai.

DI RUDINÌ. Hanno il diritto di esprimere la propria opinione.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io non so se l'onorevole Di Rudinì che mi interrompe per sostenere che ognuno è libero di esprimere la propria opinione, dica questo solamente per usare un'arma di opposizione.

Io credo che l'onorevole Di Rudinì non sarebbe potuto disposto a permettere che una associazione democratica discutesse pubblicamente di un voto della Camera o del Senato.

DI RUDINÌ. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO. Anzi ritengo che l'onorevole Di Rudinì, se si fosse trovato ministro dell'interno, non avrebbe telegrafato al prefetto nel modo come io ho creduto di telegrafare, cioè che, se l'associazione si fosse riunita in un locale suo proprio e senza pubblicità, si lasciasse pur discutere il voto del Senato. Non credo che questo avrebbe fatto l'onorevole Di Rudinì; io non lo credo, onorevole Bertani, lei che mi fa segno di diniego. Conosco troppo...

BERTANI AGOSTINO. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO... Del resto io vedrò con piacere trovarsi d'accordo l'onorevole Di Rudinì coll'onorevole Bertani (*Ilarità*), e da questo accordo...

MARCORÀ. Sui principii, sì.

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

MINISTRO PER L'INTERNO... e da questo accordo io argomenterò che mi trovo nella via giusta. (*Bravo!*)

Dunque ripeto che non è questione d'essersi violato verun diritto; ed ammettendo pure il diritto di discutere pubblicamente del voto del Senato, la Camera vorrà riconoscere che vi è una questione di opportunità, una questione di convenienza, una questione d'ordine pubblico che consigliava al Governo il divieto.

Io non credo che in questi momenti convenga lasciare trattare in pubblico queste questioni.

DELL'ANGELO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Rudinì per un fatto personale.

DI RUDINÌ. Anzitutto io non mi spavento punto di trovarmi, sopra questa questione, d'accordo coll'onorevole Bertani. Amico, e costante amico della libertà, io la desidero per me e per gli amici miei come pure per gli avversari. Considero l'onorevole Bertani come tale, ma voglio che egli ed i suoi possano avere una grandissima libertà; e credo che l'onorevole Bertani la voglia ancora per me e per gli amici miei. (*Segni affermativi del deputato Bertani*) Su questo terreno non dubito di affermare che noi siamo d'accordo. (*Bene! a sinistra*)

L'onorevole ministro mi apostrofava dicendo: Che cosa avreste voi fatto, trovandovi nelle medesime circostanze nelle quali mi sono trovato io?

Onorevole ministro, io avrei osservato la legge; nient'altro che la legge. (*Movimenti diversi*)

La legge non interdice alle associazioni di riunirsi liberamente, e discutere intorno agli argomenti che esse prescelgono. La legge non interdice di discutere le votazioni del Senato e della Camera;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

ed io avrei lasciato alla associazione democratica d'Udine, piena balla di discutere la votazione fatta dal Senato.

L'onorevole ministro dell'interno crede che possa essere soggetto di scandali, la discussione dei voti dati dal Senato e dalla Camera. L'onorevole ministro mi perdoni, la storia costituzionale dell'Inghilterra che qui spesso si rammenta, e si rammenta a buon dritto, altro non è che una lotta continuata e costante della pubblica opinione sostenuta talvolta contro la Camera dei Comuni e quella dei Lords.

Non si fanno altrimenti le grandi riforme! Le grandi riforme trovano sempre ostacoli, e spesse volte le incontrano nella misura, e nella prudenza dei corpi costituiti, i quali hanno bisogno di illuminarsi continuamente alla luce della pubblica opinione (*Bravo!*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Mettetelo alla prova e ve ne accorgete. (*Ilarità probungata*)

PRESIDENTE. Non facciamo una discussione sul diritto di riunione, si limiti al fatto personale.

DI RUDINÌ. Mi scusi, onorevole presidente, ma quando il ministro domanda quel che avrei fatto io mi trovo in dovere di rispondere.

La Camera dei deputati ed il Senato perchè sono istituiti? Sono principalmente istituiti ad oggetto di rappresentare gli interessi delle popolazioni. E volete che le popolazioni non possano rispettosamente, ma liberamente manifestare quali sono i loro desideri ed i loro interessi; volete voi che non possano fare nessuna manifestazione ai corpi costituiti che debbono rappresentarle?

Io credo dunque, o signori, che l'Associazione democratica d'Udine aveva piena facoltà di riunirsi e discutere il voto del Senato; aveva questa libertà, perchè la legge non lo impedisce; ne aveva la libertà perchè il farlo è perfettamente conforme ai precedenti costituzionali ed è soprattutto conforme alla ragione.

Di riunirsi e discutere nessuno glielo poteva impedire, e mi fa meraviglia che l'onorevole Nicotera, il quale da deputato si dimostrò sempre costante difensore della libertà, sia stato costretto quest'oggi a sostenere una teoria la quale non è punto conforme ai principii di libertà. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Bertani ha facoltà di parlare per fatto personale. La prego di limitarsi al fatto personale.

BERTANI A. L'onorevole Di Rudinì ha svolto l'argomento in modo che io non ho bisogno d'aggiungere parola circa l'opportunità delle misure che ha creduto di prendere l'onorevole ministro per l'interno, relativamente alla Associazione democratica di Udine. Egli ha trattato, secondo me, ottimamente

la teoria del diritto e della libertà di riunione. Su questo campo io e miei amici, daremo sempre la mano ai deputati di quei banchi (*Destra*) e saremo sempre pronti ad unirsi con loro, quando difendano i principii della libertà, anche soltanto a parole; pronti altrettanto a combatterli, se l'offendano coi fatti.

Del resto, o signori, io ho sorriso, e dirò benignamente, all'onorevole ministro dell'interno, quando egli entrava a scrutar le intenzioni altrui, imperocchè a me pare che l'onorevole ministro, guidato certamente dalle migliori intenzioni di conservare l'ordine pubblico, vada a sindacare un poco troppo intimamente nell'animo altrui, preoccupandosi di ciò che avrebbe potuto dire l'Associazione democratica di Udine.

PRESIDENTE. Onorevole Bertani, venga al fatto personale, altrimenti dovrei dare la parola anche ad altri ed impegnare una discussione sul diritto di riunione, il quale per quanto sia sacro, non è argomento che debba trattarsi oggi. (*Bene!*)

BERTANI A. Io ho sorriso allora all'onorevole ministro dell'interno perchè non approvava la sua teoria, lo ripeto, di scrutare e giudicare le intenzioni altrui e cavarne criterio per la sua condotta; e domandai appunto la parola per un fatto personale, allorquando, avendola chiesta dopo l'onorevole Di Rudinì, l'onorevole ministro dell'interno ha subito supposto che vi fosse fra noi due una corrente d'intenzioni identiche coalizzate e avverse a lui, mentre io non era animato da altro che dalla purissima intenzione di difendere la libertà. (*Bravo!*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Fra i tanti benefizi che ha prodotto la crisi del 18 marzo... (*Rumori a destra*)

Non vogliono ammettere che ha prodotto dei benefizi? Aspettino, e vedranno che io ne riconosco uno in loro. (*Volgendosi a destra — Ilarità*)

Voci. Avanti!

MINISTRO PER L'INTERNO. Fra i tanti benefizi che ha prodotto la crisi del 18 marzo c'è questo, cioè che noi possiamo vedere talvolta sostenere certe teorie liberali da coloro che le hanno sempre avversate. (*Benissimo!*)

GIUDICI VITTORIO. E viceversa.

MINISTRO PER L'INTERNO. No, onorevole Giudici, no viceversa. (*Si ride*)

Ma in che consiste la differenza? Non dico che ella lo pensasse o lo volesse, la differenza consiste nel non essersi avverato con la crisi del 18 marzo il disordine. (*Benissimo!*)

GIUDICI VITTORIO. L'ordine, ma non la negazione della libertà.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

MINISTRO PER L'INTERNO. Onorevole Giudici, ritenga che io non prendo lezioni di libertà, nè da lei, nè dai suoi amici. (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro, continui.

MINISTRO PER L'INTERNO. Se mi interrompono debbo rispondere.

Vogliono che io ne dia subito una prova? Noi in questo momento abbiamo creduto non conveniente di lasciar discutere pubblicamente il voto del Senato; ma la Camera non deve dimenticare che pochi anni or sono, in questa stessa città, si voleva tenere un *meeting*, non per discutere del voto del Senato o della Camera, ma per discutere d'una riforma elettorale, e fu proibito; e l'onorevole Di Rudinì ed i suoi amici applaudirono a quella misura. (*Bene! Bravo! a sinistra — Rumori a destra*)

Ora, vegga la Camera se io non ho ragione di credere che fra i tanti benefizi della crisi vi è anche quello a cui ho accennato.

Il giorno in cui ritorneranno al potere l'onorevole Di Rudinì, od i suoi amici (*Risa ironiche a sinistra e al centro*), noi vedremo inaugurato il sistema dei *meetings* generali, noi vedremo inaugurato il sistema delle dimostrazioni dall'uno all'altro confine dell'Italia, e vedremo pure illuminato il Parlamento in tutte le questioni che riguardano le riforme, e probabilmente anche in quelle che riflettono la pubblica sicurezza, con le leggi eccezionali (*Bravo!*)

Ma lasciando l'onorevole Rudinì...

DI RUDINÌ. Domando la parola.

MINISTRO PER L'INTERNO... giacchè io non voglio fermarmi troppo su questo argomento, altrimenti ricorderei molti fatti, e quel certo di un arresto di un individuo a Firenze, che fu trattato bene con un pranzo del caffè dei Risorti...

Alcune voci. Come, come? Che cos'è?

MINISTRO PER L'INTERNO... lasciando, dico, l'onorevole Di Rudinì, passo al sorriso di compiacenza dell'onorevole Bertani.

L'onorevole Bertani ha sorriso di compiacenza perchè ritiene che io cerchi d'indagare le intenzioni.

Creda l'onorevole Bertani che io non indago le intenzioni, io giudico dai fatti. Domando all'onorevole Bertani, che è un uomo d'ingegno, se avvi bisogno di indagare le intenzioni, quando queste intenzioni si leggono chiaramente in certe circolari. Permetta l'onorevole Bertani che io faccia il mio dovere.

BERTANI A. Sicuro.

MINISTRO PER L'INTERNO. Quando vi sono talune deliberazioni di società democratiche, io non indago il pensiero, ma giudico dalle parole, e dai fatti. E

l'onorevole Bertani ne ha avuta una prova recente nell'affare degli internazionalisti. Crede egli che il Governo non avrebbe avuto modo di arrestare tutti quei mal consigliati prima che si mettessero in campagna?

Ma il Governo per rispettare la libertà, e anche perchè convinto che quella sollevazione non poteva portare veruna seria conseguenza, poichè se vi fosse stato un pericolo ritenga l'onorevole Bertani che non mi sarei fatto scrupolo di adottare quei provvedimenti straordinari che avrei giudicati opportuni, il Governo, dico, ha aspettato che si mettessero in campagna.

Non si tratta dunque, lo ripeto, di indagare le intenzioni; io non indago le intenzioni dell'associazione democratica di Udine, o di altre associazioni, quando in un manifesto si propongono di fare un *meeting* per trattare l'una o l'altra questione.

Ho dichiarato che riconosco perfettamente il diritto di discutere di tutto, ma c'è il modo di discutere, ed il tempo; e se invece di discutere di una forma astratta di Governo, viene fuori in un sito qualunque la proclamazione a parole della repubblica, per quanto mi faccia ridere quella proclamazione, pure per compiere il mio dovere non posso lasciarla fare.

E creda l'onorevole Bertani che, se lo lasciassi fare, non l'onorevole Di Rudinì che è vero amico di libertà, ma molti dei suoi colleghi sorgerebbero ad accusare il ministro dell'interno perchè lascia fare di quelle dimostrazioni.

Nello stesso modo sono convinto che se avessi lasciato fare il *meeting* a Udine, ed avessi lasciato trattare la questione del Senato, non l'onorevole Di Rudinì, ma qualcuno certamente dei suoi amici sarebbe sorto a disapprovare il ministro dell'interno, ed una grande agitazione si sarebbe mossa negli organi e negli organini del partito dell'onorevole Di Rudinì per dimostrare come questo Ministero lasci fare, e lasci arrivare le fiamme alle porte. E questo, lo ritenga l'onorevole Bertani, sarebbe certamente accaduto. Non creda che questo però mi commuova punto, non creda che io mi lasci eccitare dai rimproveri di quel lato, o di questo della Camera; io seguo la mia idea; e la mia idea è questa: rispettare la legge e tutelare l'ordine, ad ogni costo.

Con ciò, onorevole Bertani, io credo di rendere, non solo un servizio alla libertà, ma anche al partito al quale appartengo; e se l'onorevole Bertani vuol riflettere su questa condotta non avrà a dispiacersene, poichè se tenessi una condotta diversa non farei un bene nè al paese nè al partito, che l'onorevole Bertani certamente desidererà con-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

servi il potere, se non per le persone che ci sono attualmente, certamente per il partito.

DI RUDINÌ. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La questione è importante, ma se la Camera vuole più a lungo discuterla, fissi un giorno a questo scopo, poichè non debbonsi fare discussioni che non sono all'ordine del giorno.

DI RUDINÌ. Sarò brevissimo, perchè intendo di restare nei limiti del fatto personale, e quando anche non ne avessi avuto l'intenzione, il giusto avvertimento del presidente mi richiamerebbe al mio dovere.

Io ho domandato la parola quando l'onorevole ministro ha detto: le precedenti amministrazioni hanno impedito qui in Roma un *meeting*, e voi avete approvato questo provvedimento.

Io non rammento se ci fu un voto sopra questa questione qui alla Camera.

MINISTRO PER L'INTERNO. Lo provocò l'onorevole Miceli.

DI RUDINÌ. Non rammento, dico, se ci fu un voto sopra questa questione qui alla Camera, non rammento nemmeno se ero presente, ma poniamo che la questione sia venuta dinanzi alla Camera, e che io abbia votato in favore della precedente amministrazione. Ora questo precedente non calza, perchè c'è una gran differenza, una sostanziale distinzione a fare tra il diritto di riunione e il diritto d'associazione. Si noti che il diritto di riunione non è interamente disciplinato dalle nostre leggi, ma la legge di pubblica sicurezza consente in certe circostanze alla pubblica autorità d'intervenire e di sciogliere le adunanze, poichè il legislatore si è preoccupato della possibilità di disordini, che possono avvenire in una pubblica riunione fatta in luogo aperto. Ma qui non si tratta di un *meeting*, e di un *meeting* fatto in luogo aperto o in locale aperto al pubblico, qui si tratta puramente e semplicemente di una riunione dell'associazione democratico-progressista di Udine, e ci troviamo perciò di fronte al diritto di associazione. Sono due questioni distinte e intieramente separate.

Io quindi dico che quando l'onorevole ministro dell'interno pone avanti il precedente del *meeting* di Roma, io non lo posso seguire su questo terreno. (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Abbiamo la bontà di far silenzio, signori.

DI RUDINÌ. L'onorevole ministro potrebbe dirmi che, sotto il colore di una riunione dell'associazione democratica, si doveva tenere un *meeting*. Egli però non potrà negare che questa riunione, in tutti i modi, si faceva in un luogo chiuso...

MINISTRO PER L'INTERNO. Aperto, un teatro!...

DI RUDINÌ. Scusino, *aperto al pubblico*, non credo...

Voci. A Roma, al *Corea!*...

DI RUDINÌ. Se si trattava della riunione di un'associazione non poteva essere un luogo aperto al pubblico...

Voci. Al *Corea!*...

PRESIDENTE. Abbiamo la bontà di far silenzio; non ne usciremo oggi in questo modo.

DI RUDINÌ. Dunque conchiudo dicendo che, in tutti i modi, il precedente indicato dall'onorevole ministro non può stare al caso; e quindi il richiamo che egli mi faceva, il rimprovero che mi dirigeva, non posso assolutamente accettarlo.

MINISTRO PER L'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ho chiesto la parola, poichè desidero due cose: la prima, non rimangano equivoci: e la seconda, che questa discussione torni utile. (*Bravo!*)

Francamente (lo voglio dire senza alcun riserbo) io riconosco che i più ardenti, i più animosi, i più spinti liberali non possano avere intenzioni diverse da quelle che abbiamo noi, specialmente nella questione religiosa, e riconosco giustissimo il fine che si propongono quando vogliono discutere della questione religiosa; anzi credo che potrà venire un momento in cui sarà utile che la opinione pubblica si manifesti quanto più largamente sia possibile su questo argomento.

Ma vi è una considerazione di tempo e di opportunità che tutti debbono comprendere. In questo possiamo trovarci in disaccordo io e chi non vuole tener conto del tempo e dell'opportunità.

Desidero quindi trovar modo di evitare certe disposizioni, che tornano più dispiacevoli a me nel darle, che a coloro cui sono dirette.

L'onorevole Di Rudinì evidentemente non ha dovuto ascoltare la lettura del telegramma che io ho indirizzato al prefetto; altrimenti, non avrebbe fatta la confusione di *luogo chiuso* o *luogo aperto*. E prima di darne nuovamente lettura, dirò alla Camera che la Associazione democratica di Udine ha tenute sempre le sue riunioni nel teatro, e pubblicamente. (*Movimenti*) Che cosa intendiamo per *pubbliche*? Quando la porta del teatro è aperta e può entrare chi vuole, mi pare che la riunione sia pubblica. (*È vero!*)

Ora, guardi l'onorevole Di Rudinì quali erano le disposizioni che io dava al prefetto, appena avvertito che l'Associazione democratica di Udine voleva tenere una riunione pubblica; quindi un *meeting*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

(*Segni di diniego dell'onorevole Di Rudinì*); la chiami come vuole; non vuole che sia un *meeting*; io non so che nome dare ad una riunione pubblica. Io rispondeva così al prefetto: « Se associazione intende riunirsi pubblicamente per deliberare sul voto del Senato, proibisca senz'altro la riunione. »

Badi, onorevole Di Rudinì: *se intende riunirsi pubblicamente*. Ma, non contento di questo, ho voluto spiegare che cosa dovesse fare il prefetto nel caso che la riunione non fosse pubblica, e quindi continuava: « Se poi si riunisse privatamente nella sua casa, sorvegli e m'informi. »

Il Governo ha certamente il diritto di farsi informare di quello che si dice, e non credo che l'onorevole Di Rudinì, e neppure l'onorevole Bertani vogliano farne colpa al ministro dell'interno.

Come vede l'onorevole Di Rudinì, si trattava puramente e semplicemente di una riunione pubblica e noi di una riunione privata.

Ora, lasciamo la questione astratta, cioè se si ha il diritto di discutere, non delle leggi che si debbono presentare o che sono in discussione davanti al Parlamento, poichè se le riunioni si facessero in siffatto periodo, io credo che sarebbe utilissimo e di grandissimo aiuto al Governo l'essere confortato dalla pubblica opinione, dalle pubbliche manifestazioni, ed in questo senso accetterei il principio sostenuto dall'onorevole Di Rudinì, non solo perchè legittimo e conforme alla libertà, ma perchè praticamente utile al Governo.

Ma nel caso attuale trattasi di vedere se, dopo che la Camera dei deputati ed il Senato hanno votato una legge, convenga lasciar promuovere delle pubbliche discussioni o manifestazioni in senso contrario al voto emesso; lasciando che una società più o meno democratica, più o meno cattolica, discutendo di quel voto, tenti togliere ai due rami del Parlamento quella giusta autorità che debbono avere. Io mi permetto di credere che, se l'onorevole Di Rudinì fosse ministro dell'interno, non lascerebbe fare di queste riunioni, e sono sicurissimo che permettendole non troverebbe nei banchi sui quali siede molti uomini politici disposti a lasciar produrre questa agitazione che certo toglierebbe grandissima autorità al Parlamento.

Lo ripeto, nel fatto di Udine non avvi offesa al diritto di libera associazione, al diritto di riunione, e ritenga l'onorevole Di Rudinì che io so fare perfettamente la distinzione tra l'una e l'altra cosa.

Le associazioni, quando si contengono nei limiti della legge, sono libere di fare pubbliche riunioni. Debbono però anche esse riconoscere che può esservi un momento in cui, per condizioni specialissime di

ordine pubblico, il Governo, senza disconoscerne il diritto, ne limiti l'esercizio.

Io ho tanta coscienza di ciò che dico, che son certo tutti gli uomini, che amano veramente il bene del paese, debbono convenire con me che, in questo momento, sarebbe un errore produrre un'agitazione a Roma od altrove, sollevando la questione religiosa; e, lo ripeto, ho tanta fede nel patriottismo di tutti coloro che realmente sono liberali e che non hanno secondi fini, che ritengo essi per i primi riconosceranno la necessità di mantenere l'ordine e di non dare pretesti a che esso venga turbato. (*Bene!*)

Vegga l'onorevole Di Rudinì che non è il caso di assumere la difesa delle sue teorie ultra-liberali.

DI RUDINÌ. Correttamente liberali.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io debbo augurarmi che il paese faccia esperimento al più tardi possibile delle teorie dell'onorevole Di Rudinì e dei suoi amici. Non siamo vecchi nè io nè lui, e non sarà impossibile che un giorno io glielo ricordi.

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE E DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro per la marineria*. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge tendente a modificare la legge 29 maggio 1864 sulle corporazioni privilegiate in quanto riguarda i barcaiuoli, carpentieri e calafati. (*V. Stampato, n° 112.*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Invito l'onorevole Alvisi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

ALVISI, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio di definitiva previsione del Ministero d'agricoltura, industria e commercio pel 1877. (*V. Stampato, n° 82, allegato II.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE: RIFORMA DEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sulla riforma del Codice della marina mercantile.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

Se ne darà lettura.

MORPURGO, segretario. (Legge)

« Gli articoli del Codice per la marina mercantile 25 giugno 1865, infra designati, sono modificati nel modo che segue:

« Art. 1. L'amministrazione della marina mercantile è retta dal ministro della marina, e comprende tutto quanto le viene attribuito da questo Codice, e le è, o le fosse commesso per legge. »

VARÈ. Onorevole signor presidente, non si potrebbe dispensare il segretario dal dare lettura di 200 articoli quando devono essere riletti uno per uno per metterli ai voti?

Si deve interpretare razionalmente il regolamento. Questa lettura così rapida di una cosa così complessa come un Codice, serve a nulla.

PRESIDENTE. Onorevole Varè, io seguiva la consuetudine. Certo la Camera potrà dispensare da questa prima lettura. Se tale è la sua volontà, io la interpellero, ed allora passeremo oltre...

VARÈ. Io domando che si dispensi il segretario...

PRESIDENTE. Coloro i quali credono che non si debba dare la preventiva lettura di tutto il Codice di marina mercantile, quale venne riformato, sono pregati di alzarsi. (*Segue la votazione*)

La Camera ordina che non se ne dia lettura preventiva.

La discussione generale è aperta. Nessuno domandando di parlare, si passerà alla discussione degli articoli.

SOLIDATI, segretario. (Legge)

« Gli articoli del Codice per la marina mercantile 25 giugno 1865, infra designati, sono modificati nel modo che segue:

TITOLO I.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE.

CAPO I.

Della giurisdizione amministrativa della marina mercantile.

Art. 1.

L'amministrazione della marina mercantile è retta dal ministro della marina, e comprende tutto quanto le viene attribuito da questo Codice, e le è, o le fosse commesso per legge.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola metto ai voti quest'articolo.

Quelli che intendono approvarlo sono pregati di alzarsi.

(È approvato, e lo sono del pari gli articoli sino al 14.)

SOLIDATI, segretario. (Legge)

Art. 2.

Il litorale del regno è diviso in compartimenti marittimi, e questi si suddividono in circondari.

Il numero dei compartimenti e dei circondari, la loro circoscrizione ed i capoluoghi dei medesimi, sono determinati dalla tabella annessa a questo Codice.

Art. 3.

Il servizio amministrativo e tecnico della marina mercantile è fatto da un corpo d'impiegati civili, denominato delle capitanerie di porto, che si comporrà:

- di capitani di porto,
- di ufficiali di porto,
- di applicati di porto.

Un quarto dei posti nella categoria degli ufficiali di porto sarà riservato agli ufficiali di vascello della regia marina.

Il numero, la graduazione e l'annuo stipendio del personale predetto, saranno stabiliti per legge.

Art. 5.

Nei punti d'approdo, dove non abbia sede alcuna autorità marittima, il servizio della marina mercantile potrà essere affidato ad altri agenti governativi di attribuzioni affini, ed anco a persone private, col titolo di delegato di porto, e coll'annua retribuzione che sarà stabilita dal regolamento.

Art. 6.

Gl'impiegati del corpo delle capitanerie di porto, dal grado di applicato in su, saranno nominati dal Re, sulla proposta del ministro della marina.

Art. 8.

I guardiani e marinari di porto saranno nominati nel modo ed alle condizioni che stabilirà il regolamento.

CAPO II.

Del personale delle capitanerie di porto.

Art. 11.

I capitani di porto esercitano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti loro affidati da questo Codice.

Gli atti da essi ricevuti sono atti pubblici per gli effetti civili e penali.

Questa disposizione si applica anche agli ufficiali di porto quando sono preposti ad un circondario, e adempiono le funzioni di capitano di porto.

Art. 14.

I capitani di porto nel circondario dove è posto il capoluogo di un compartimento, e gli ufficiali di porto nel rispettivo circondario, decideranno la con-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

troverse non eccedenti il valore di lire quattrocento nei casi seguenti:

a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, o nell'ancorarsi od ormeggiarsi, o nella esecuzione di qualsiasi altra manovra nell'interno dei porti, delle darsene e dei fossi del distretto;

b) Per indennità, mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate;

c) Per mercedi e diritti dovuti ai piloti pratici, rimorchiatori, barcaiuoli e zavorrai del porto, come pure per noli o fitti di pontoni da carenare, ponti di calafati, pegoliere, ponti sospesi, ed in genere, degli ordegni per carenare, spalmare, raddobbare, alberare e disalberare navi;

d) Per salario, vitto, ed in genere per lo adempimento dei contratti d'arruolamento fra i capitani, gli ufficiali e gli equipaggi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

VARÈ. Noi facciamo un lavoro strano. Da una parte si fa, dall'altra si disfà. Noi abbiamo insistito per avere l'unità dell'ordinamento giudiziario. Noi siamo costituiti col nostro diritto pubblico in modo che tutte le cause, anche di 50, anche di 40 lire sono soggette ad appello; vanno in due gradi di giurisdizione. Vi sono giudici istituiti anche per piccolissime partite e per tutte si esige la guarentia delle forme di un giudizio. Qui facciamo una legge di eccezione, ossia, avendo già una legge di eccezione la quale si presenta per una riforma davanti all'autorità legislativa, noi inaspriamo le eccezioni.

I capitani di porto, ed anzi, non solo ai capitani di porto, ma anche quei piccoli ufficiali di porto che stanno in quei luoghi dove può esservi un approdo senza che meriti proprio la pena d'istituire una capitaneria di porto, noi li costituiamo tutti giudici inappellabili fino a 400 lire.

Il ministro della marina nominerà dei giudici non legali i quali sono inappellabili sino a 400 lire, mentre per 40 lire un giudice ordinario deve aver fatto i suoi anni di Università, essere laureato, aver subito degli esami, offrire insomma tutte quelle garanzie che l'ordinamento giudiziario richiede, salvo poi ad essere la sua decisione soggetta ad appello.

A me pare che queste anomalie, se ci sono nella nostra legislazione, dovrebbero togliersi.

In quanto a ciò che è qui stabilito all'articolo 11, cioè che i capitani di porto esercitino le funzioni di *notajo*, io la trovo anche questa una stranezza, ma non osava per essa venire a chiedere la parola. Quello però che io vorrei chiedere in genere, si è che non si inasprissero le eccezioni già esistenti; fino ad ora la competenza eccezionale arrivava a 200 lire, ed ora si propone di portarla a

400 lire. Questi capitani di porto sono ora diventati dei piccoli pretori, con competenza maggiore di quella dei giudici di mandamento di una volta.

MOLFINO, relatore. La Commissione non può acconsentire alla proposta dell'onorevole Varè, la quale, se male non ho compreso, sarebbe di mantenere la competenza in questi giudizi di carattere speciale, fino alla somma di lire 200.

Essa non vi può acconsentire, prima di tutto per quelle ragioni che, bene o male, ma ripetutamente ha svolte nella sua relazione. Ed io colgo questa occasione per ripeterle oralmente alla Camera.

La Commissione ha fatto il bilancio di tutte queste riforme; ha messo da una banda tutto quello che vi era di buono, di desiderabile e di desiderato per la marina, ed ha trovato che di gran lunga il bene al male era superiore, e per male intendiamo accennare a quei miglioramenti che si sarebbero desiderati e non vi sono, ed a quelle modificazioni alle quali non si poteva applaudire.

Ora essa si è fermata a questo concetto e ha detto: se noi introduciamo anche delle piccole modificazioni, noi compromettiamo l'esistenza di questo progetto di legge, od almeno possiamo aver la colpa di averlo rimandato ad un anno; poichè aperta la breccia agli emendamenti, naturalmente dei lati deboli se ne troveranno e delle varianti se ne faranno seguire ad una ben molte. Tutti questi emendamenti troveranno il favore dell'altro ramo del Parlamento? Potrà l'altro ramo del Parlamento discutere nuovamente il Codice in questo scorcio di Sessione? Siamo sicuri che all'inverno venturo non si abbia una nuova Sessione, e che si debba nuovamente ritornare all'esame di questo Codice e riportarlo alla Camera?

Ecco le considerazioni per le quali la Commissione si è risolta a non ammettere emendamenti. Ma questa non è la sola ragione per la quale ora essa intende combattere la proposta dell'onorevole Varè. Ve n'è anche un'altra intrinseca.

La competenza che si estende, perchè cosa si estende? Si estende per quelle questioni che nascono dai danni cagionati dall'urto delle navi nell'ancorarsi, nell'ormeggiarsi; per soccorsi prestati a navi pericolanti e simili casi.

Ora, francamente crede l'onorevole Varè che non sia un bene per la marina, che queste questioni, questi dissensi, questi litigi che hanno carattere così speciale, così marittimo, non sia meglio che sieno definite con una maggiore competenza dai capitani del porto, anzichè dal pretore o da altre autorità giudiziarie?

Io ripeto che, anche prescindendo dal proposito di non voler ammettere emendamenti, la Commis-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

sione non potrebbe fare eccezione per quello dell'onorevole Varè, che vuole conservata la disposizione come stava nel Codice del 1865, e che limitava la competenza dei capitani di porto come arbitri a sole lire 200.

VARÈ. Mi piacerebbe domandare uno schiarimento all'onorevole relatore sulla lettera *B*, paragonata alla lettera *A* dell'articolo 14.

La lettera *A* designa questioni relative a danni cagionati dall'urto delle navi o nell'ancorarsi o nell'ormeggiarsi nel porto; e vuole che per queste si vada dal capitano del porto.

Io credo che il capitano del porto, tra le tante doti di cui deve essere fornito, non debba essere un giureconsulto; peraltro, dopo le spiegazioni dell'onorevole relatore, non insisto ad oppormi in quanto si riferisce al paragrafo *A*.

Ma rispetto al paragrafo *B*, dove si parla di mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate, non si tratta di cosa che avvenga nel porto, poichè poche navi naufragano nei porti. La evenienza di tali fatti è riserbata a certi eroi di nostra conoscenza; ma ordinariamente le navi non pericolano nei porti e qui si tratta di avvenimenti che avvengono in alto mare.

Supponiamo uno straniero, per esempio un inglese, il quale abbia creduto di meritare una mercede od un compenso per soccorso prestato ad una nave italiana, e che non vada d'accordo col proprietario della nave e con le sue rappresentanze nelle spiagge lontane, là dove avvenne il fatto.

Questo inglese dice: in Italia vi sono dei tribunali; io andrò in Italia e mi farò fare giustizia. Viene in Italia ed invece di trovare la giustizia dai tribunali, è rinviato avanti il capitano del porto da cui deve subire una sentenza che forse non si aspettava.

Egli non avrà letto il nostro Codice di marina mercantile, ma avrà letto lo Statuto il quale dice: la giustizia in Italia si esercita in nome del Re dai giudici che egli istituisce. Ebbene quando questo individuo viene in Italia e si dirige dai giudici, gli si risponde: no, signore; voi dovete accettare la giurisdizione di un capitano del porto.

Io credo che questa sia una anomalia e che si debba cogliere l'occasione per correggerla, nella revisione del Codice. Non avrei fatto proposta di legge speciale *ad hoc*; ma se il Codice della marina mercantile del 1865 aveva queste anomalie, aveva queste contraddizioni, importa non perdere l'occasione di riesaminarlo tutto. Moderiamo almeno queste antinomie, correggiamo gli spropositi, facciamo qualche cosa onde applicare la regola dove l'eccezione non ha ragione d'essere. Invece la Commis-

sione propone di portare a più forte misura le anomalie, le eccezioni, la deroga al diritto comune e di aumentare competenza giudiziaria a persone che non hanno studiato la legge.

Se non si trattasse, ripeto, che di lasciar passare ciò che una volta vi era, non avrei creduto di occupare la Camera di questa questione; ma non capisco come quando la questione viene proposta, la Camera dei deputati debba vedersi passare davanti il Codice di marina mercantile, il quale dopo dodici anni si credette meritevole di venire corretto, e debba limitare le correzioni come vogliono gli altri, perchè i deputati non siano ammessi a proporre emendamenti.

SPANTIGATI. Devo premettere una confessione: oggimai in tema di cose giudiziarie sono divenuto quasi un radicale, un rivoluzionario. (*ilarità*) Io comincio a desiderare per i litiganti italiani il sistema inglese del giudice unico, perchè temo che, senza andare a questo sistema non possiamo oramai avere il giudice desiderabile. Non è l'ora questa di discutere cotesta quistione, nè di dilucidarla; ma mi è piaciuto di fare questa dichiarazione nel fine, che il mio amico, l'onorevole Varè, non mi neghi le circostanze attenuanti, se contro l'avviso suo reputo buona disposizione cotesta, che deferisce la decisione di questa specialità di questioni ai capitani e agli ufficiali di porto. Imperocchè, nella opinione mia, questa disposizione dà il giudice veramente competente a cotesti litiganti e a coteste questioni. (*Segni di adesione*)

Consideri l'onorevole Varè, se si dovesse andare davanti ad un pretore, uscito pure con gagliardi studi di diritto dall'una o dall'altra delle nostre Università, consideri bene l'onorevole Varè se egli davanti a questo pretore troverebbe più competenza a definire una questione d'indennità per soccorso prestato a navi pericolanti o naufraganti, che non in un capitano od ufficiale di porto, il quale abbia vissuto la sua vita nella marineria e nella navigazione. Schiettamente io preferisco questo giudice, che cinge spada, al giudice di toga. Esso mi assicura più dell'altro la garanzia di quel criterio pratico, che permetta pronti, facili ed equi i giudizi in codesta che è vera specialità di questioni.

Nè voglia il mio amico Varè dimenticare cotesta altra considerazione, che pure mi pare importante; quando si va davanti a questo capitano o ufficiale di porto, si ha in lui il giudice tecnico, vero arbitro, o quasi arbitro, il quale decide con rapida procedura. Mandi invece il patrono della nave, o il povero barcaiuolo a discutere davanti a un pretore in prima istanza, poi davanti a un tribunale di commercio in seconda istanza, e veda quanto con-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

sumo di tempo non si verificherà, e a quante spese non dovranno soggiacere i contendenti. (*Segni di adesione*)

Il mio amico Varè deponga adunque la preoccupazione che possa avere scandalo della legislazione italiana il suo Inglese (*Ilarità*) che si trovi obbligato a discutere in Italia davanti ad un capitano di porto una questione e indennità non maggiore di quattrocento lire per danni patiti od arrecati dalla sua nave, o per indennità di soccorso contrastate.

Imperocchè, io sono persuaso che questo inglese, da buon inglese accetterà molto volentieri la giustizia rapida e poco dispendiosa di questo ufficiale di porto.

VARÈ. No, certo.

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Varè.

SPANTIGATI. Mi permetta l'onorevole Varè di ripetere che se il suo sarà davvero un Inglese (*Ilarità*), cioè a dire, un uomo pratico, egli troverà buona la legislazione, che lo dispensi di andare per cotesta piccolezza di questioni prima davanti ad un pretore, poi davanti ad un tribunale di commercio.

Questo almeno è l'avviso mio; ed è perciò che voterò assai volentieri la proposta della Commissione, nonostante il dissentimento dell'onorevole Varè. (*Segni di adesione*)

MINISTRO PER LA MARINERIA. La questione legale è stata troppo bene trattata perchè io voglia entrare ancora in questo tema, nel quale sono così poco competente.

Io desidero solo chiamare l'attenzione della Camera sull'importanza di assicurare la prontezza dei giudizi quando si tratta di controversie marittime di grande urgenza e di poca entità quali sono quelle contemplate in questo articolo.

Se si volesse andare alla giurisdizione ordinaria, occorrerebbe un'istruttoria scritta, e ammettere l'appello. Ora, per le questioni che sono contemplate in questo articolo, le quali non possono riguardare che controversie per oggetti che non eccedono un valore di lire 400; e se si nota che queste controversie riguardano persone alle quali importa che siano definite rapidamente, poichè occorre di non perdere tempo, di potere partire colle loro navi onde provvedere ai loro traffici, è facile convincersi che la mancanza di prontezza nei giudizi sarebbe per loro un inconveniente così grave da preferire anche di avere giustizia da persone meno versate nelle scienze giuridiche di quello che sarebbero i pretori.

Quindi mi pare che non sia il caso di variare il modo di procedimento attuale, il quale non ha mai

dato luogo a lagnanze, quantunque sia da tanto tempo in vigore.

PRESIDENTE. L'onorevole Varè fa una proposta speciale?

VARÈ. Dicono che la Camera non deve fare emendamenti... Salvo di votare contro nelle urne.

PRESIDENTE. Chi ha detto questo?

VARÈ. Lo ha detto la Commissione.

PRESIDENTE. Ha espresso una sua opinione. Onorevole Varè, se ella vuol fare una proposta, ne ha il diritto; spetterà poi alla Camera il vedere se voglia o no approvarla.

MOLFINO, *relatore*. Prima di tutto ringrazio il presidente di aver dato la parola all'onorevole Spantigati prima di me. Troppo bene egli ha trattato la questione legale perchè io potessi difenderla manco da lontano così splendidamente come da lui fu fatto. Però devo aggiungere una considerazione all'onorevole Varè, sotto il punto di vista legale, pregandolo a ben considerare che l'articolo 14 nel primo alinea dice:

« I capitani di porto nel circondario dove è posto il capoluogo del compartimento e gli ufficiali nel rispettivo circondario esercitano, ecc. »

E all'alinea *b* si parla di indennità, mercedi e ricompense per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate.

La disposizione come è concepita spiega assai chiaramente che essa prevede quei casi delle navi che si arenano sulla bocca dei porti, sulle spiagge in vicinanza del porto stesso, ma non riguarda invece quei casi di naufragi che coll'eloquenza che gli è abituale l'onorevole Varè vi dipingeva or ora succeduti in alto mare.

Non aggiungo altro alle considerazioni sì egregiamente svolte dall'onorevole Spantigati. La Commissione ho detto, non respinge questo emendamento, come ne respingerà forse altri che si presentassero, per non toccare la riforma, ma respinge questo emendamento perchè nol crede accettabile.

VARÈ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

VARÈ. Parmi che sarebbe necessario almeno il perfetto accordo e la perfetta intelligenza tra la lettera *a* e la lettera *b*. Nella lettera *a* si parla dell'interno dei porti, e nella lettera *b* invece non si fa la stessa limitazione, è evidente quindi che, per qualunque non si occupi del porto, si intenderà che si parli d'alto mare.

MOLFINO, *relatore*. L'onorevole Varè sa meglio di me che i capitani di porto non estendono la loro giurisdizione in alto mare.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. Non essendovi alcuna proposta, metto ai voti l'articolo 14 di cui ho già dato lettura.

(È approvato, e lo sono del pari tutti gli articoli successivi, sino al 433 inclusivi, senza discussione.)

Art. 16.

Nelle questioni eccedenti il valore di lire quattrocento, i capitani ed ufficiali di porto devono adoperarsi per un amichevole accordo fra le parti, e questo non riuscendo, ne stenderanno un processo verbale che, colla perizia cui avessero stimato di procedere per l'accertamento dei fatti e col loro parere, trasmetteranno alla competente autorità giudiziaria.

TITOLO II.

DEL SERVIZIO MARITTIMO.

CAPO I.

Della gente di mare.

Art. 20.

Per essere iscritto nelle matricole della gente di mare, di prima categoria, si richiedono le condizioni seguenti:

- a) Essere cittadino dello Stato;
- b) Aver compiuto l'età di anni 10;
- c) Essere stato vaccinato, od avere sofferto il vaiuolo naturale;
- d) Trovandosi in età minore di anni 18, avere il consenso della persona che esercita la patria potestà o la tutela;
- e) Far constare del domicilio in uno dei comuni del regno;
- f) Provare che subito dopo l'iscrizione sarà arruolato sopra una nave nazionale.

Art. 24.

Gli individui della gente di mare, i quali vogliono cambiare il domicilio che avevano all'atto dell'iscrizione, devono farne dichiarazione alla capitaneria di porto presso cui sono iscritti, o ad uno degli uffici da essa dipendenti. Il cambiamento di domicilio non ha per necessaria conseguenza il passaggio dell'iscritto alla matricola di un altro compartimento, salvo che l'iscritto medesimo lo domandi.

CAPO II.

Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili.

Art. 25.

Niuno potrà costruire bastimenti di portata maggiore di 50 tonnellate, se non è munito di patente che lo qualifichi ingegnere navale o costruttore navale.

Art. 26.

Gli ingegneri navali possono costruire bastimenti di qualunque portata: essi soli hanno facoltà di costruire bastimenti di ferro.

Art. 27.

I costruttori navali sono di due classi:

I costruttori di prima classe possono costruire bastimenti di qualunque portata;

I costruttori di seconda classe non possono costruire bastimenti di portata superiore alle 300 tonnellate.

Art. 28.

Per conseguire le patenti di ingegnere e di costruttore navale, si richiedono le seguenti condizioni:

- a) Aver raggiunto la maggiore età;
- b) Non essere stato mai condannato a pena criminale, per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuto la riabilitazione;
- c) Aver subito con buon esito un esame teorico-pratico, secondo i programmi che saranno stabiliti per ciascun grado o classe.

Art. 29.

Le patenti di ingegnere navale e di costruttore navale sono accordate in nome del Re dal ministro della marina.

Art. 31.

I costruttori, prima di cominciare la costruzione di una nave, devono farne dichiarazione all'ufficio di porto del circondario, aggiungendo se la costruiscono per conto proprio, o per conto altrui. In quest'ultimo caso, essi devono presentare i contratti relativi, risultanti da atto pubblico, o da scrittura privata autenticata da notaio, o riconosciuta giudizialmente; altrimenti la costruzione si intenderà cominciata per conto proprio dal costruttore. Se la costruzione è assunta dal proprietario od armatore, ed il costruttore si limita a locare la sua opera, senza una regolare convenzione scritta, la dichiarazione sarà fatta dal proprietario od armatore in presenza del costruttore.

Art. 33.

Colui che, dopo aver commessa la costruzione di una nave, intenda associare altri nella commissione, deve dichiarare all'ufficio di porto i nuovi compartecipati, per atto pubblico, scrittura autenticata da notaio, o riconosciuta giudizialmente, prima di chiedere l'atto di nazionalità. Similmente colui che, dopo avere impresa la costruzione per conto proprio, intendesse associare altri nella proprietà della nave in costruzione, deve farne dichiarazione nel tempo e modo sopra indicati.

In mancanza delle suddette dichiarazioni, la nave sarà intestata rispettivamente al committente o al costruttore.

Art. 34.

I maestri d'ascia avranno facoltà di costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate, e dovranno uniformarsi alle prescrizioni degli articoli 31, 32 e 33.

CAPO III.

Delle carte di bordo che servono a far fede della nazionalità.

Art. 39.

Nessuna nave può essere considerata nazionale, nè inalberare la bandiera dello Stato, se non è munita dell'atto di nazionalità.

Sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità i battelli e le barche che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinati al servizio dei porti e delle spiagge.

Potranno pure esserne esentati per disposizione del ministro della marina i battelli che venissero armati all'estero per esservi addetti permanentemente alla pesca costiera, entro limiti determinati.

Ogni nave, munita dell'atto di nazionalità, dovrà avere dipinto a poppa, nel modo da stabilirsi dal regolamento, il suo nome, e quello del compartimento marittimo cui appartiene.

Art. 40.

Per ottenere l'atto di nazionalità le navi devono appartenere a cittadini dello Stato, od a stranieri che vi abbiano domicilio, o residenza da cinque anni almeno.

Tuttavia gli stranieri anche non domiciliati, nè residenti nello Stato, potranno partecipare alla proprietà delle navi nazionali fino alla concorrenza di un terzo.

Per gli effetti del presente articolo, le società *in nome collettivo*, od *in accomandita*, anche quando abbiano sede all'estero, si considerano nazionali se alcuno dei soci solidali che dà nome alla ditta è cittadino dello Stato.

Le società della stessa natura composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato.

Le società *anonime* si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato, ed ivi avvengano le assemblee generali.

Le succursali di società estere, autorizzate dal Governo ad operare nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati o residenti nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante munito di mandato generale.

Art. 41.

Gli stranieri non domiciliati, nè residenti da cinque anni nello Stato, che per qualsiasi titolo acqui-

stano la proprietà di una nave italiana per una quota di carati maggiore del terzo, devono, entro il termine di un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente le qualità volute da questo Codice.

Ogniquale volta, per cambiamento di nazionalità, o per qualunque altra ragione, il partecipe alla proprietà di una nave perda la cittadinanza italiana, deve farne dichiarazione all'ufficio di capitaneria; e quando non si trovi nelle condizioni previste dal precedente articolo 40, parte prima, deve cedere, dentro l'anno, a favore di Italiani la parte di carati eccedente il terzo acconsentito agli stranieri.

Le stesse obbligazioni corrono in ogni caso alla donna nazionale che sposa uno straniero ed abbandona lo Stato.

Trascorso l'anno senza che lo straniero, o la donna maritata allo straniero, nella ipotesi dianzi fatta, abbiano compiuta la cessione dei carati della nave che non è loro permesso di possedere, il capitano di porto del compartimento in cui è iscritta la nave promuove la vendita giudiziale dei carati stessi.

Dal prezzo si prelevano le spese di vendita; ed il rimanente si deposita nella Cassa depositi giudiziali per conto di chi spetta.

Art. 48.

I trapassi di proprietà delle navi devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini che saranno stabiliti dal regolamento.

§ 1° Quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità del proprietario, aggiudicazione o legittimo abbandono, una nave sia passata *per intero* a persona straniera non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti siano stati perduti, pubblica nel giornale degli annunci giudiziari un avviso portante notificazione ai creditori che fossero interessati nella nave, che, dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli rilascerà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.

Se sopravvengono opposizioni, o si trovassero iscritti sulla nave contratti di pegno o di cambio marittimo dei quali non si giustificasse la estinzione, l'ufficiale di porto ricuserà il certificato di dismissione di bandiera; e, trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità del proprietario, promuoverà d'ufficio la vendita della nave conformemente all'articolo 41.

§ 2° Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere, non aventi i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, senza il permesso di dismissione

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

della bandiera da concedersi nello Stato dall'autorità marittima ed all'estero dall'autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo.

Se risultassero iscritti sull'atto di nazionalità contratti di pegno o di cambio marittimo, o sorgessero opposizioni da parte dei creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare ricuserà il permesso di dismissione di bandiera; e la vendita, che in qualunque modo si facesse senza questo permesso, sarà come non avvenuta.

Prima di dare il permesso di dismissione di bandiera, l'autorità marittima o consolare potrà esigere il deposito di una somma sufficiente a far fronte ai salari, al mantenimento ed alle spese di rimpatrio dell'equipaggio.

Art. 49.

Il proprietario od armatore, meno il caso contemplato nell'articolo 175, non può procedere alla demolizione della nave, senza farne dichiarazione all'autorità marittima se la nave trovasi nello Stato, od all'autorità consolare se trovasi all'estero.

Tanto in un caso che nell'altro, chi fa la dichiarazione deve consegnare alle indicate autorità il giornale e le carte di bordo.

Se vi sono crediti iscritti sulla nave, od opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare si opporrà alla demolizione, e deputerà d'ufficio un guardiano alla nave, fino alle provvidenze che, sull'istanza della parte più diligente, verranno date dall'autorità giudiziaria.

CAPO IV.

Dei proprietari e degli armatori delle navi.

Art. 54.

Quando nè il proprietario, nè l'armatore siano domiciliati nel compartimento in cui è, o deve essere, iscritta la nave, o quando vi siano più partecipi nella proprietà della stessa nave, o più armatori, o quando l'armatore fosse l'istesso capitano, dovranno i proprietari od armatori deputare una persona, che sia domiciliata nel compartimento in cui la nave è iscritta, perchè li rappresenti dinanzi all'autorità marittima.

I proprietari e gli armatori potranno anche farsi rappresentare, per tutti gli effetti di legge, presso le cancellerie dei regi consolati all'estero, nei casi previsti dall'articolo 61 e dall'alinea dell'articolo 102.

Art. 56.

I proprietari e gli armatori sono anche responsabili solidariamente per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe, e per le ritenzioni di paghe dovute alla Cassa degli invalidi della marina mercantile, per le spese

di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, e per ogni spesa fatta per i medesimi dagli agenti governativi, se tali spese dovessero essere a carico della nave.

La responsabilità pel rimborso delle spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, cessa nel caso di naufragio e di abbandono della nave; ma il rimborso delle medesime sarà prelevato sugli oggetti salvati, o sul loro valore, con privilegio a termini dell'articolo 133.

Pel rimborso delle spese in questo articolo indicate, i capitani di porto potranno spedire ingiunzioni, le quali saranno rese esecutorie con decreto del presidente del tribunale civile; salvo il richiamo al tribunale medesimo dentro il termine di giorni 12, e dietro il pagamento della somma, di cui il reclamante farà fede con apposita quitanza unita al ricorso, che non sarà altrimenti ammesso.

CAPO V.

Dei capitani e padroni.

Art. 59.

I capitani di lungo corso, possono comandare bastimenti per qualunque destinazione. I capitani di gran cabotaggio possono comandare bastimenti nel Mediterraneo, Mar Nero, Mare d'Azoff, ed uscendo dallo stretto di Gibilterra, sulle coste oceaniche di Spagna, Portogallo, Francia, ed Isole Britanniche, nel mare del Nord, nel Baltico, e sulle coste occidentali d'Africa, sino al Senegal, comprese le isole a non più di trecento miglia da tutte le coste suddette; uscendo dal Canale di Suez, possono navigare nel Mar Rosso, Golfo Persico e coste indiane, sino a Bombay ed isole adiacenti.

I padroni possono comandare bastimenti in tutto il Mediterraneo.

Art. 60.

I marinai nazionali, i quali abbiano ventun anno di età, e quattro anni di navigazione, sappiano leggere e scrivere, abbiano conoscenza della bussola, e non siano stati mai condannati a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pene correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od abbiano ottenuto la riabilitazione, possono essere autorizzati, nella forma e dentro i limiti che saranno prescritti dal regolamento, a comandare bastimenti di una portata non maggiore di cinquanta tonnellate, per il piccolo traffico della costa.

Art. 62.

Per conseguire le patenti di capitano, o padrone, si richiedono le seguenti condizioni:

a) Essere cittadino dello Stato;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

b) Non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuta la riabilitazione;

c) Avere superato con buon esito un esame teorico-pratico secondo i programmi stabiliti.

Oltracciò, si richiede per i padroni l'età di ventidue anni compiuti, e tre anni di effettiva navigazione, eseguita almeno per un anno in viaggi della classe a cui aspira il candidato.

Per i capitani di gran cabotaggio l'età di ventidue anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali, e per un anno intero in qualità di scrivano o sotto-scrivano.

Per i capitani di lungo corso l'età di ventiquattro anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali, e per un anno intero in viaggi fuori del Mediterraneo, e per eguale spazio di tempo in qualità di scrivano o di capitano di gran cabotaggio.

Gli esami per cui vengono conferite le patenti di grado, non possono essere prestati prima che il candidato abbia compiuto l'età e la navigazione richieste per il grado a cui aspira.

Art. 64.

Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del genio navale, gli ufficiali e sott'ufficiali macchinisti, i capi e gli allievi di timoneria, i quali avessero cessato di appartenere alla real marina, potranno rispettivamente ottenere la patente di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello, quella di lungo corso (colla qualificazione di capitano superiore di cui all'articolo seguente); gli ufficiali del genio navale, quella d'ingegnere navale; gli ufficiali macchinisti o primi macchinisti, quella di macchinisti in primo; i secondi macchinisti, o aiutanti macchinisti, quella di macchinista in secondo; i capi di timoneria, quella di capitano di gran cabotaggio; e gli allievi di timoneria, quella di padrone.

Il conferimento di tali patenti sarà subordinato all'adempimento delle condizioni rispettivamente stabilite dagli articoli 28, 62, e 69, eccettuata quella dell'esame.

Art. 65.

Le patenti di capitano sono date a nome del Re dal ministro della marina, e quelle di padrone dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il candidato.

I capitani di lungo corso che desiderassero far prova del perfezionamento dei loro studi, e delle maggiori cognizioni acquistate, saranno ammessi ad

un esame volontario, in conformità dei programmi espressamente stabiliti.

Riuscendo loro la prova, otterranno dal ministro della marina una patente speciale colla qualificazione di capitani superiori di lungo corso.

CAPO VI.

Degli uffiziali di bordo e degli equipaggi.

Art. 66.

Nella composizione degli equipaggi delle navi sono considerati uffiziali di bordo sotto la dipendenza del capitano:

1. Il capitano in secondo;
2. Lo scrivano;
3. Il sotto-scrivano;
4. Il medico-chirurgo di bordo;
5. Il macchinista in primo sui piroscafi;
6. Il macchinista in secondo.

Sono considerati sott'uffiziali sotto la dipendenza del capitano e degli uffiziali di bordo:

1. Il nostromo, o nostromi, i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull'attrezzatura della nave;
2. Il pilota pratico, per tutto il tempo che gli è affidata la direzione della nave;
3. Il maestro d'ascia, per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave.

Art. 67.

Per ottenere la qualificazione di scrivano si richiedono le seguenti condizioni:

- a) Avere compiuto l'età di venti anni;
- b) Avere trenta mesi di navigazione, di cui una metà sopra navi nazionali;
- c) Avere superato un esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti dal regolamento;
- d) Non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, ed anche correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica; od avere ottenuta la riabilitazione.

I certificati d'idoneità per navigare come scrivano sono dati dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il richiedente.

Art. 68.

Per ottenere la qualificazione di sotto-scrivano si richiedono le condizioni seguenti:

- a) Avere compiuto l'età di diciotto anni;
- b) Avere due anni di navigazione;
- c) Sapere leggere e scrivere correttamente, e possedere le prime nozioni di nautica, giusta i programmi d'esame stabiliti nel regolamento;
- d) Non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, ed anche correzio-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

nali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica; od avere ottenuta la riabilitazione.

Le disposizioni dell'articolo precedente per la concessione dei certificati da scrivano si osservano pure pei certificati da sotto-scrivano.

Art. 69.

Le condizioni per esercitare l'arte di macchinista, tanto in primo che in secondo, sono determinate dal regolamento; e le patenti relative vengono date dal ministro della marina.

I piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari del regno, la costa di Francia in Mediterraneo, le isole di Corsica, Malta e Corfù, la costa di Tunisi, e le coste dalmate ed istriane devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali, ed un macchinista in primo se le macchine sono di maggior forza.

I piroscafi destinati a viaggi fuori dei limiti sopra indicati, devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza delle macchine è minore di cento cavalli nominali come sopra, e due macchinisti, uno in primo e l'altro in secondo, se le macchine sono di maggior forza.

Art. 70.

Le navi di portata maggiore di cento tonnellate, ed i piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri lungo le coste del regno, oltre al capitano o padrone, devono imbarcare un secondo che abbia almeno il grado di sotto-scrivano.

Le navi che imprendano viaggi di gran cabotaggio, ed i piroscafi che fanno il trasporto di passeggeri nel Mediterraneo fuori delle coste del regno, devono, oltre il capitano, imbarcare un secondo che abbia almeno la qualificazione di scrivano, ed un terzo che abbia almeno quella di sotto-scrivano.

Le navi che imprendono viaggi di lungo corso, ed i piroscafi che fanno il trasporto dei passeggeri fuori del Mediterraneo, oltre al capitano devono imbarcare un secondo che abbia il grado di capitano, ed un terzo che abbia almeno il grado di sotto-scrivano.

Art. 71.

La forza minima dell'equipaggio, per ciascuna classe di navi, potrà essere stabilita dal regolamento.

Nell'armamento della nave il capitano o padrone e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere nazionali.

Gli ufficiali consolari all'estero possono però, secondo l'esigenza dei casi, permettere l'arruola-

mento di marinai esteri al di là della prescritta porzione.

Quanto al capitano o padrone, ed al secondo di bordo, non sarà permesso di far ricorso ad esteri se non quando ciò divenisse necessario per impossibilità di provvedersi di nazionali.

Art. 73.

Il contratto d'arruolamento fra il capitano, o padrone, od armatore e le persone dell'equipaggio, deve, a pena di nullità, essere fatto per scrittura, ed essere firmato anche dalla persona arruolata.

Se l'arruolato non sa scrivere, l'uffiziale di porto deve farne menzione nell'atto di arruolamento e fare intervenire due testimoni estranei all'equipaggio.

Nel contratto d'arruolamento i minori d'età, i quali abbiano compiuto gli anni diciotto, si considerano come emancipati, e possono firmare senza intervento di genitori, o di tutori.

L'arruolamento dei minori di diciotto anni deve essere fatto dai rispettivi genitori o tutori, sia col loro intervento personale all'atto di arruolamento, sia mediante autorizzazione da depositarsi all'ufficio di porto, e risultante da atto ricevuto da un notaio, o, in carta libera, dal sindaco del comune.

L'arruolamento dei giovanetti indicati nell'articolo 262 del Codice civile può farsi col consenso dell'amministrazione dell'ospizio, prestato nella forma stabilita nel regolamento.

CAPO VII.

Delle visite delle navi e delle partenze.

Art. 77.

Ogni nave che imprende la navigazione deve trovarsi in buono stato di navigabilità, ed essere munita degli attrezzi, corredi ed istrumenti che saranno determinati dal regolamento.

I piroscafi che trasportano passeggeri, e le navi così a vela che a vapore che imprendono viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo, eccetto quelle contemplate negli articoli 61 e 149, non possono fare partenza se la loro navigabilità non consti all'autorità marittima nello Stato, ed all'autorità consolare all'estero, per mezzo di una speciale visita e perizia, da farsi a spese del proprietario od armatore almeno una volta all'anno se trattasi di navi in legno o miste in ferro e legno, e ad ogni biennio se trattasi di navi in ferro.

Art. 78.

La visita sarà fatta da ispettori governativi o da periti nominati dalle suddette autorità, i quali accerteranno, secondo le regole, e con tutti i mezzi dell'arte, se la nave sia atta alla navigazione, determinando i viaggi che essa può fare, e il tempo in

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

cui dovrà nuovamente essere visitata, qualora giudichino che ciò debba effettuarsi prima dell'anno, o del biennio, indicati nel precedente articolo.

Il ministro della marina potrà disporre che le visite e perizie fatte alle navi dalle istituzioni di registro marittimo, da lui designate con particolare disposizione, si considerino equivalenti alle visite e perizie ufficiali, per tutto ciò che sia sotto la vigilanza delle medesime istituzioni.

Art. 79.

La relazione della visita ufficiale, o il certificato del registro, saranno presentati all'autorità marittima o consolare nella forma ed agli effetti da stabilirsi dal regolamento.

Art. 80.

Le navi, di cui nell'articolo 77, vanno soggette a rinnovazione della visita ogniqualvolta nella loro navigazione dovessero appoggiare per gravi danni sofferti.

Quando la nave che sta per cominciare un viaggio si trovasse prossima al tempo in cui, secondo il disposto dai precedenti articoli 77 e 78, essa dovrebbe essere nuovamente visitata, l'autorità marittima o consolare esigerà l'adempimento di questa formalità, salvo che la nave fosse diretta ad un porto in cui la visita potesse farsi più convenientemente.

Art. 81.

Le autorità marittime e consolari potranno far visitare straordinariamente di ufficio qualunque nave, ogniqualvolta vi fossero lagnanze d'interessati; e dovranno ordinarla quando le lagnanze venissero fatte dalla maggioranza dell'equipaggio, prima però che la nave sia caricata.

Se dai risultati della visita conterà che le lagnanze della maggioranza dell'equipaggio non avevano fondamento, coloro che le fecero saranno puniti con pene disciplinari.

Le autorità suddette e i comandanti delle regie navi potranno in qualunque tempo e luogo visitare e far visitare le navi nazionali per riconoscere se siano provvedute e se mantengano a dovere tutti gli articoli di corredo prescritti dai regolamenti, procedendo, se occorra, all'accertamento della contravvenzione.

Art. 82.

Ogni nave a vapore, oltre alla visita di cui all'articolo 77, va soggetta alla ispezione della macchina almeno una volta all'anno, se è addetta esclusivamente al trasporto di mercanzie, e di sei in sei mesi, se è addetta al trasporto dei passeggeri.

L'ispezione è fatta a spese del proprietario, e per cura delle autorità marittime nello Stato, e delle autorità consolari all'estero.

I periti accertano:

a) Se le caldaie, le macchine e gli accessori sono in buono stato e convengono alla navigazione a cui si destina la nave;

b) Il peso massimo che si può mettere sulle valvole di sicurezza;

c) Il tempo in cui la macchina avrà bisogno di una nuova ispezione, se questo tempo fosse minore di un anno, o di sei mesi, rispettivamente.

Le disposizioni dell'articolo 79 si applicano anche all'ispezione delle macchine.

Art. 83.

I capitani e padroni non potranno ottenere le carte di bordo se non giustificheranno che fu adempito al prescritto degli articoli precedenti.

CAPO VIII.

Del trasporto dei passeggeri

Art. 85.

Il trasporto dei passeggeri su navi a vela ed a vapore è soggetto a particolare ispezione e vigilanza per parte dell'autorità marittima nello Stato, e delle autorità consolari all'estero, secondo le norme prescritte dai successivi articoli.

Art. 86.

Il regolamento determinerà il numero massimo dei passeggeri secondo la qualità delle navi e dei viaggi; e stabilirà le condizioni per l'assetto interno della nave, per le provviste e la conservazione dei viveri, per la dotazione di battelli ed attrezzi di salvamento, e tutte le altre regole e cautele opportune.

Art. 88.

L'imbarco ed il trasporto in viaggi marittimi di lungo corso, o di gran cabotaggio, d'individui mentecatti, idioti, sordo-muti, ciechi o storpi, o di giovinetti minori degli anni diciotto, non sarà permesso se non quando siano accompagnati da parenti o tutori, o vi sia persona che offra guarentigia per la dovuta assistenza durante il viaggio, e per la loro sussistenza all'arrivo nel luogo di destinazione.

Salvo l'esercizio dei poteri disciplinari di cui agli articoli 92 e 451, il capitano, caso che una persona imbarcata commetta gravi disordini, o rechi molestia, o possa far male alla gente di bordo, ne fa rapporto all'autorità marittima o consolare nel luogo del primo approdo; e queste autorità ne potranno ordinare lo sbarco.

La persona così sbarcata non avrà diritto alla restituzione del nolo che già avesse pagato.

Tutti i passeggeri, all'atto dell'imbarco, devono consegnare le armi, che avessero con loro, al capitano, il quale le custodirà per restituirle al momento dello sbarco.

Art. 90.

Il modo con cui l'autorità marittima eserciterà la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

sua ispezione e vigilanza sul trasporto dei passeggeri sarà determinato dal regolamento.

Art. 91.

Le precedenti disposizioni si applicano anche alle navi estere che imbarcano passeggeri nello Stato.

E saranno esse soggette a particolare ispezione, da eseguirsi però previo avviso al rispettivo agente consolare.

Per garantire l'adempimento delle obbligazioni e degli impegni assunti, i capitani di navi estere dovranno dare cauzione nei modi e per la somma da determinarsi dal regolamento.

CAPO IX.

Della polizia di bordo.

Art. 92.

I capitani e padroni devono mantenere l'ordine e la polizia sulla propria nave; e tutte le persone che vi sono imbarcate, in qualsivoglia qualità, devono loro rispetto e obbedienza in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie, ed il successo della spedizione.

A questo effetto i capitani e padroni possono valersi del potere disciplinare, loro concesso dagli articoli 450 e seguenti.

In nessun caso, salvo un'urgenza del servizio di bordo, il capitano o padrone potrà impedire che la gente del suo bordo si presenti alle autorità marittime o consolari per porgere reclami.

Art. 96.

Le persone dell'equipaggio, in numero non minore del terzo, potranno reclamare contro la qualità o l'insufficienza dei viveri presso l'autorità marittima nello Stato, ed all'estero presso l'autorità consolare, e in difetto presso i comandanti delle regie navi, ed in mancanza di questi presso l'autorità locale.

Egual reclamo potrà essere fatto da qualunque passeggero.

Le suindicate autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, ingiungeranno, ove ne sia il caso, al capitano o padrone di provvedere immediatamente, e, questi non ottemperando, provvederanno d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave, o sussidiariamente facendo vendere o dando in pegno merci nel limite dei bisogni.

CAPO X.

Della polizia della navigazione.

Art. 101.

Le navi della marina mercantile inalberano la bandiera nazionale secondo il modello e nei casi stabiliti dal regolamento.

Esse in corso di navigazione devono avere a bordo i ricapiti marittimi indicati agli articoli 36, 102 e 144, i certificati relativi agli atti prescritti dagli articoli 77, 78, 79, 82 e 85, ed il certificato di stazatura.

Art. 111.

Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica.

In ogni caso, la nave non dovrà essere abbandonata senza che il capitano o padrone abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due almeno dei più provetti marinari.

Il capitano o padrone deve sempre essere l'ultimo a scendere da bordo; ed è in obbligo di salvare con sé il giornale e le altre carte di bordo e quanto può degli oggetti preziosi.

Art. 112.

Se una nave abbia naufragato, o per qualunque altro sinistro si sia perduta, o sia stata abbandonata, come pure ogniqualevolta, in seguito ad uno scontro o altro accidente occorso alla nave, ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, verrà redatto analogo processo verbale e si procederà dall'autorità marittima nello Stato, e dall'autorità consolare all'estero, a sommarie informazioni sulla causa del sinistro, e sulla condotta del capitano o padrone, nei modi e nelle forme stabilite dal regolamento.

Qualora risultino motivi di sospetto sulla condotta del capitano o padrone, o di altra persona implicata nel fatto, saranno le informazioni e i documenti spediti all'autorità competente per l'opportuno procedimento.

Art. 114.

Salvo il disposto dell'articolo 375 sui trasporti dei detenuti, i capitani o padroni delle navi nazionali devono dare ricovero agli individui della marineria nazionale che si trovassero abbandonati in paese estero, dove non risiedesse alcun regio ufficiale consolare.

Sono pure in obbligo di ricevere al loro bordo quegli individui nazionali che gli ufficiali consolari fossero, per qualunque ragione, nella necessità di far ritornare in patria, purchè il numero di detti individui non ecceda la proporzione di uno per cinquanta tonnellate di portata.

Le spese di mantenimento e del nolo, così degli uni come degli altri, quando ne sia il caso, saranno regolate e rimborsate nel modo che verrà stabilito dal regolamento.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

CAPO XI.

Degli arrivi delle navi.

Art. 115.

All'arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l'ufficiale incaricato di ricevere il costituito si farà presentare il giornale di bordo, e vi apporrà il suo *visto*, pagina per pagina, empiendo con fregli gli spazi bianchi, cominciando dal giorno in cui principiò il viaggio, oppure dall'ultimo *visto*, in modo da assicurare l'inalterabilità del giornale stesso.

Nello stesso tempo l'ufficiale che procede al *visto* domanderà al capitano o padrone se gli siano occorse avarie, ed in caso di negativa aggiungerà al *visto* la certificazione: *nessuna dichiarazione d'avaria*.

Se il capitano o padrone dichiara essere occorsa avaria, l'agente ritira copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale che si riferisce ad essa avaria: che se nel giornale non ne fosse fatta menzione, l'agente esigerà e riceverà la dichiarazione giurata del capitano sull'avaria occorsa.

Dell'adempimento di questa formalità sarà fatta dall'agente menzione nel giornale che restituirà al capitano.

Detta copia, o dichiarazione, viene poi dall'ufficiale consegnata al capo dell'ufficio di porto, il quale, in caso di avaria generale, procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione e causa della avaria medesima, e trasmette poscia tutti gli atti della pratica all'autorità giudiziaria incaricata di ricevere la relazione prescritta dalle leggi commerciali.

Nei porti esteri, le operazioni indicate nei precedenti alinea saranno fatte dall'autorità locale cui prima si presenterà il capitano, se quell'autorità sia a ciò autorizzata dalle leggi del paese, o da trattati internazionali: altrimenti saranno eseguite dai regi consoli.

Art. 116.

I capitani o padroni delle navi nazionali sono obbligati di presentarsi personalmente, eccetto il caso di legittimo impedimento, non più tardi di ventiquattr'ore, all'ufficio di porto nello Stato, ed all'ufficiale consolare in porto estero, e di consegnargli le carte ed il giornale di bordo, e le carte processuali di cui agli articoli 440 e 441.

I padroni delle navi che non hanno giornale devono nell'ugual termine denunciare all'autorità marittima o consolare i reati commessi al loro bordo.

Nei porti esteri, in caso d'avaria generale, la cui dichiarazione non sia stata già ricevuta dall'autorità locale come dal precedente articolo, i capitani o pa-

droni dovranno presentare il giornale di bordo al regio ufficiale consolare immediatamente dopo la loro ammissione a pratica.

Art. 117.

I capitani o padroni delle navi estere, che approdano nei porti o rade dello Stato, possono depositare le loro carte di bordo presso il rispettivo console, ma devono far pervenire all'ufficio di porto, entro ventiquattr'ore dalla ammissione a pratica, un certificato di esso console in cui si accerti il deposito di tali carte.

Questa disposizione non si applica ai capitani o padroni di nazioni estere, nei porti delle quali ai consoli italiani non fosse permesso di avere in custodia le carte delle navi italiane.

Essi devono depositare le loro carte di bordo all'ufficio di porto.

I capitani o padroni di ogni nave, così nazionale che estera, devono inoltre, all'arrivo in un porto o rada dello Stato, anche in caso di rilascio volontario o forzato, consegnare o far consegnare all'ufficio di porto, entro il termine sovra stabilito, una nota da cui risulti il nome, il tonnello e la linea di immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e quantità del carico, e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggeri.

CAPO XII.

Dei naufragii e dei ricuperi.

Art. 125.

Chiunque avrà raccolto o recuperato oggetti provenienti da naufragio, o da altro sinistro di mare, dovrà farne immediatamente la consegna all'autorità marittima o consolare, o in mancanza di queste all'autorità locale, od alla persona che dirige le operazioni del ricupero. Egli avrà soltanto diritto al rimborso delle spese e ad una mercede per le fatiche del ricupero.

Art. 126.

La retribuzione delle persone accorse al salvamento, e di quelle che avessero somministrato mezzi di rimorchio, o di alaggio, macchine, attrezzi ed utensili sarà regolata dalle autorità indicate negli articoli 14, 15 e 16, secondo la importanza delle cose salvate, la prontezza con cui fu reso il servizio ed il pericolo incorso nell'eseguire il salvamento.

Art. 128.

Le persone dell'equipaggio sono sempre obbligate a lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi e del carico.

Art. 129.

Nei casi in cui al ricupero procede d'ufficio l'autorità marittima, se le occorre di urgenza un'anticipa-

zione di danaro, questo sarà fornito nel modo che prescriverà il regolamento.

Art. 130.

L'uffiziale di porto che dirige il salvamento ha facoltà di mettere in vendita le merci e gli oggetti che non si potessero conservare, o la custodia dei quali importasse una spesa grave.

Egli potrà pure ordinare in tutto od in parte la vendita degli altri oggetti salvati, quando questo espediente fosse necessario per rimborsare il danaro anticipato secondo il precedente articolo, per soddisfare le spese di ricupero, per provvedere agli alimenti ed al rimpatriamento dell'equipaggio, e per pagare le spese di trasferta degli impiegati di porto.

Art. 131.

Compite le operazioni di ricupero, il capitano di porto diffiderà, per mezzo di avvisi al pubblico, gli interessati a giustificare le loro ragioni alla consegna degli oggetti recuperati.

Trascorso un anno dalla pubblicazione degli avvisi, senza che siano comparsi gli aventi diritto agli oggetti salvati, il capitano di porto ne farà eseguire la vendita, e consegnare il prezzo al Fondo dei depositi della gente di mare, per conto di chi spetta.

Art. 132.

Decorsi cinque anni dalla pubblicazione degli avvisi, senza che alcuno abbia presentato reclamo, o se i fatti reclami fossero rigettati con sentenza passata in giudicato, oppure siasi perento il giudizio, il prodotto della vendita si devolverà al pubblico erario.

Art. 135.

Le merci, attrezzi, vestimenti, valori ed altri oggetti d'ignota provenienza, trovati nel litorale dello Stato, in mare, a galla, sott'acqua o sulla spiaggia, o nei porti, darsene, fossi e canali, a meno che il loro valore fosse minore di lire cinque, dovranno dagli inventori denunciarsi entro 24 ore all'autorità marittima locale, od altrimenti al sindaco.

Gli inventori, che abbiano messo in salvo e denunciato entro il termine sopra stabilito alcuno degli oggetti suddetti, avranno diritto, oltre al rimborso delle spese di ricupero, ad un premio ragguagliato al terzo del valore netto delle cose salvate, se si tratta di oggetti trovati a galla o sotto acqua, e calcolato come nell'articolo 718 del Codice civile se si tratta di oggetti trovati sulle spiagge, calate o moli delle indicate località, o di cetacei che si arenassero sul litorale, la proprietà dei quali è devoluta allo Stato.

CAPO XIII.

Della pesca.

Art. 139.

La pesca marittima si divide in pesca *limitata* ed in pesca *illimitata*.

La pesca *limitata* è quella che si fa nelle acque dello Stato nei limiti del distretto di pesca cui appartiene il battello che la esercita; e comprende l'interno dei porti, i canali e stagni in cui le acque siano salate, ed abbiano comunicazione col mare.

La ripartizione del litorale dello Stato nei diversi distretti di pesca sarà fatta con decreto reale sulla proposta del ministro della marina.

La pesca *illimitata* è quella che si fa all'estero, ovvero nello Stato oltre i limiti del distretto a cui appartiene il battello.

Art. 140.

La pesca nei mari dello Stato è sottoposta all'amministrazione marittima per quanto spetta alla polizia del mare e della navigazione, ed all'esecuzione della legge sulla pesca.

Art. 141.

Lo stabilimento di tonnare o mugginare nelle acque dello Stato, come pure lo stabilimento in mare o sulle spiagge di opere opportune all'allevamento ed alla coltura dei pesci, dei testacei, dei crostacei, dei molluschi, del corallo e delle spugne non potranno effettuarsi se non per concessione del ministro della marina, salvi i diritti già acquistati da altri su tali pesche.

Art. 142.

Le dette concessioni saranno fatte coll'onere di un annuo canone, e con ogni altra condizione da determinarsi nei relativi atti.

Art. 144.

I battelli addetti alla pesca *limitata* saranno provvisti d'una licenza dell'autorità marittima locale, rinnovabile di anno in anno, da concedersi al proprietario, con indicazione del nome del pescatore che prende la direzione del battello.

Quelli destinati alla pesca *illimitata* saranno muniti delle stesse carte di bordo stabilite per la navigazione, salvo l'eccezione di cui all'articolo 39.

Art. 147.

Chiunque vuole assumere la direzione di un battello alla pesca *limitata*, deve:

- a) Essere iscritto fra la gente di mare di prima o di seconda categoria;
- b) Avere l'età di ventun anni compiuti;
- c) Avere dodici mesi di esercizio di pesca, ovvero la qualità di marinaio.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

Art. 148.

Per comandare battelli alla pesca illimitata si richiedono:

- a) L'età di ventun anni compiuti;
- b) L'iscrizione nella matricola della gente di mare di prima categoria;
- c) Due anni di esercizio di pesca illimitata, o di navigazione effettiva sopra navi nazionali;
- d) La prova d'idoneità nei modi che saranno stabiliti dal regolamento.

CAPO XIV.

Dei depositi della gente di mare.

Art. 150.

Nei capiluoghi di compartimento marittimo, che saranno designati dal regolamento, è stabilita una Cassa sotto la denominazione di *Cassa dei depositi della gente di mare*, la quale è amministrata dai rispettivi capitani di porto, e tenuta dai tesorieri o da altri contabili dello Stato.

Art. 151.

Questa Cassa è destinata a ricevere provvisoriamente:

- 1° Le somme e gli oggetti preziosi provenienti da successioni di individui della gente di mare morti in navigazione od in estero paese;
- 2° Il prodotto dei salvataggi delle navi naufragate sulle coste dello Stato od all'estero;
- 3° Il prodotto degli oggetti ritrovati sulle spiagge o recuperati in mare;
- 4° Le somme per sicurezza di diritti o rimborsi all'erario dello Stato, e qualunque altra che fosse in controversia, da liquidarsi tanto in favore dell'erario, quanto della gente di mare.

Art. 152.

Le condizioni per il passaggio di dette somme alla Cassa dei depositi e prestiti saranno stabilite dal regolamento.

CAPO XV.

Disposizioni generali.

Art. 155.

Occorrendo una somma di denaro per provvedere al ritorno od assistenza di marinai naufragati, od altrimenti rimasti privi della loro nave, l'anticipazione sarà fatta nel modo determinato dal regolamento.

TITOLO III.

DEL SERVIZIO DEI PORTI E DELLE SPIAGGIE.

CAPO I.

Del lido del mare e delle spiagge.

Art. 157.

Le spiagge ed il lido del mare compresi i porti, le darsene, i canali, i fossi, i seni e le rade, dipen-

dono dall'amministrazione marittima per tutto quanto riguarda il loro uso e la polizia marittima.

Le parti di spiaggia e delle altre pertinenze demaniali sovraindicate, che per dichiarazione dell'amministrazione marittima fossero riconosciute non più necessarie all'uso pubblico, potranno fare passaggio dai beni del pubblico demanio a quelli del patrimonio dello Stato.

Art. 158.

Le concessioni perpetue delle pertinenze del pubblico demanio indicate nel precedente articolo devono essere autorizzate per legge.

Le concessioni temporanee delle pertinenze suddette e tutti gli atti relativi si fanno dall'amministrazione marittima. Essa però sentirà l'avviso delle altre amministrazioni interessate, allorchè trattasi di eseguire nello spazio da concedersi opere di natura stabile o di singolare importanza.

Art. 159.

È vietato di fare qualsiasi innovazione nei porti, nelle spiagge e nel lido, senza averne ottenuto speciale autorizzazione. Se l'innovazione arbitraria è già compiuta, l'amministrazione marittima denunzia il contravventore all'autorità giudiziaria per l'opportuno procedimento penale. Se poi l'innovazione stessa non è ancora compiuta, procede parimenti a tale atto, e si oppone inoltre alla continuazione dei lavori; ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino stato; e procede d'ufficio ed a spese del contravventore medesimo, in caso d'inesecuzione dell'ordine, ogniqualvolta gli interessi marittimi esigono l'urgenza di siffatto provvedimento.

Art. 160.

È vietato di scavare ed estrarre arene, pietre, ghiaie, e praticare qualunque altra escavazione lungo il lido e le spiagge del mare o nel recinto dei porti, fuori dei siti a ciò specialmente destinati, senza una speciale licenza dell'autorità marittima.

Art. 161.

I luoghi specialmente destinati alla libera estrazione delle arene e ghiaie saranno indicati in particolari tabelle da pubblicarsi in ciascun comune del compartimento marittimo.

Negli altri siti non indicati nelle tabelle l'estrazione s'intenderà vietata per chi non è munito di speciale licenza dell'autorità marittima.

Le tabelle saranno formate dall'ufficio di porto col concorso degli ingegneri incaricati del servizio dei porti e spiagge; presentate alle osservazioni della Giunta municipale del luogo; ed approvate dal Ministero della marina. Quando si trattasse di località soggette a servitù militare, o situate a di-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

stanza minore di sessantacinque metri da opere stradali, si sentiranno pure le amministrazioni rispettivamente interessate.

CAPO II.

Della polizia amministrativa e sicurezza dei porti.

Art. 163.

Gli uffici di porto provvedono nei luoghi di loro giurisdizione al servizio marittimo, regolando e vigilando:

- a) L'entrata e l'uscita delle navi;
- b) Gli ancoraggi e gli ormeggi;
- c) L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri;
- d) L'imbarco, lo sbarco e il deposito delle merci e delle zavorre;
- e) L'uso dei fuochi e le precauzioni contro gli incendi;
- f) E tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto o rada e sue dipendenze.

L'ingerenza degli uffici di porto nei bacini commerciali (*docks*) sarà determinata negli atti di concessione, o da particolari regolamenti.

Nelle città e stazioni marittime, nelle quali il mare comunica con canali o fiumi navigabili, i limiti dei luoghi soggetti alla giurisdizione dell'ufficio di porto saranno determinati di comune accordo tra il capitano di porto del compartimento e la Giunta del comune interessato; ed in caso di disaccordo, mediante concerti da prendersi tra il ministro della marina e quello dell'interno.

Art. 167.

Nessun battello od altro galleggiante, eccettuati i battelli piloti ed i rimorchiatori, deve accostarsi alle navi che arrivano in porto prima che queste abbiano adempite le formalità prescritte dalle leggi di sanità e sicurezza pubblica.

Art. 168.

Le navi non devono entrare nell'interno dei porti ed ormeggiarvisi, se prima non avranno sbarcata la polvere e scaricate le armi da fuoco che avessero a bordo, eccetto il caso di forza maggiore, purchè ne sia fatta immediata dichiarazione.

I capitani che volessero caricare o scaricare merci facilmente infiammabili, devono prima avvisarne l'ufficio di porto per i provvedimenti di precauzione che possono occorrere.

In caso d'incendio nel porto, o sulle calate, o nei vicini quartieri della città, i capitani delle navi devono riunire i loro equipaggi ed eseguire tutte le disposizioni che venissero date dall'autorità marittima.

Art. 170.

In caso di necessità, o quando non fossero ese-

guiti gli ordini dati, gli ufficiali di porto avranno facoltà di far ormeggiare, o disormeggiare le navi, di propria autorità, rinforzare i loro ormeggi, ed eseguire ogni altra manovra necessaria a spese delle navi stesse.

Gli ufficiali di porto possono pure, in caso di estrema urgenza, senza altra formalità che due ingiunzioni verbali, far tagliare gli ormeggi delle navi che gli equipaggi avessero rifiutato di mollare.

Art. 173.

Nessuna nave potrà salpare per partire dai porti e dalle spiagge in cui sarà ancorata, senza biglietto d'uscita dell'autorità marittima. Se i capitani o padroni intendono di partire dal tramontare al levare del sole, devono farne espressa dichiarazione allorchè domandano il biglietto.

Questo biglietto non sarà rilasciato se non consti del pagamento delle multe per contravvenzioni alle disposizioni della presente legge, dei diritti dovuti alle finanze, e dell'adempimento di tutte le formalità e prescrizioni di polizia.

Se la partenza della nave fosse differita oltre cinque giorni dalla data del biglietto, dovrà questo essere rinnovato.

Trattandosi di piroscafi, il permesso potrà essere accordato per un periodo determinato di tempo.

Art. 174.

È vietato di gittare terra, pietre e materiali di qualunque sorta nei porti, rade, canali navigabili e loro dipendenze, come pure alla loro imboccatura ed anche all'esterno, dentro un perimetro che sarà determinato dall'autorità marittima in quei luoghi in cui speciali ragioni consigliassero questo provvedimento.

Se sui margini dei canali navigabili, delle calate, o moli, fossero stabiliti depositi od officine per qualche traffico od arte il cui esercizio renda impossibile evitare l'interrimenti delle acque sottoposte, dovranno gli esercenti sopportare le spese necessarie ad estrarre di mano in mano l'ingombro, secondo gli ordini dell'autorità marittima.

Se nelle operazioni d'imbarco, di sbarco o di trasbordo, e particolarmente nel maneggio della zavorra, malgrado le cautele prescritte venisse a sommersi alcuna parte degli oggetti e materiali, e non fosse subito estratta dagli interessati, tutte le spese per l'estrazione dell'ingombro saranno pagate, secondo i casi ed a giudizio dell'autorità marittima, dai capitani delle navi, o dai conduttori delle barche destinate alle operazioni anzidette.

Art. 180.

È vietata la pesca nei porti, nelle darsene, nei canali e fossi, senza il permesso dell'autorità marittima.

È pur vietato nei detti luoghi di sparare armi da fuoco, e di accendere sostanze esplosive a bordo e a terra, senza un particolare permesso dell'autorità marittima.

CAPO III.

Della polizia giudiziaria dei porti e delle rade.

Art. 184.

È parimenti vietato di dare alloggio sulle navi ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade, nei fossi o canali dello Stato, tanto in armamento che in disarmo, a persone estranee all'equipaggio, anche col titolo di guardiani, senza il permesso dell'autorità marittima.

La medesima potrà obbligare i capitani e padroni a licenziare i guardiani, i quali fossero stati condannati per i reati indicati negli articoli 28 b e 62 b, o ammoniti come oziosi o vagabondi, o come persone sospette ai termini della legge di pubblica sicurezza, o che per la cattiva loro condotta fossero noti all'autorità di pubblica sicurezza.

Art. 185.

Le ronde che si fanno dagli agenti degli uffici di porto avranno facoltà di visitare, sì di giorno che di notte, qualunque nave od altro galleggiante, le tattoie, i baracconi ed altri luoghi chiusi situati nel porto sulla spiaggia.

Nessuno potrà rifiutarsi, quando ne sia richiesto, di dare alle medesime il proprio nome, cognome ed altre indicazioni qualunque.

Esse avranno facoltà di procedere ad arresti delle persone colte in flagrante.

Le ribellioni, gli oltraggi, le violenze o vie di fatto agli agenti degli uffici di porto nell'esercizio delle loro funzioni, o a causa di esse, si avranno come fatti agli agenti della forza pubblica.

CAPO IV.

Dei battelli ed altri galleggianti pel servizio dei porti.

Art. 187.

Tutte le barche e barchette destinate al trasporto delle persone e delle merci, i pontoni, i battelli addetti alla pesca, i navicelli da diporto, ed ogni altro galleggiante che si trovi nei porti, rade, canali, e fossi navigabili, sono sottoposti alla vigilanza dell'autorità marittima.

Nessuno può essere ammesso ad esercitare l'arte di barcaiolo, condurre chiatte, pontoni, navicelli da diporto e qualunque altro galleggiante, senza una licenza dell'ufficio di porto da concedersi alle condizioni stabilite dal regolamento.

Art. 188.

In quei porti che trovansi in diretta comunica-

zione con lagune, canali, o fiumi navigabili l'obbligo della licenza, di cui all'articolo precedente, non si applica alle gondole o altri battelli specialmente destinati al servizio della città, dei canali o fiumi, e che fossero muniti di una licenza della Giunta municipale.

Tuttavia questi galleggianti, quando entrano nelle acque di giurisdizione dell'ufficio di porto delimitate come all'articolo 163, sono soggetti alla vigilanza dell'ufficio di porto, ed i loro conduttori sono tenuti ad osservare i regolamenti marittimi d'ordine e di pulizia.

Qualunque conflitto di giurisdizione potesse sorgere tra gli uffici di porto e la Giunta municipale pel regolamento di esercizio dei galleggianti sopra indicati sarà composto in primo grado dall'autorità prefettizia del luogo, ed in ultimo grado con regio decreto.

Art. 189.

L'individuo munito di licenza e di numero per condurre un battello nel porto, se sia condannato per i reati indicati negli articoli 28 b) e 62 b), sarà privato della licenza di esercizio.

L'ufficio di porto avrà eziandio facoltà di ritirare temporaneamente la licenza agli individui condannati per contrabbando, o ammoniti come persone sospette, ai termini della legge di pubblica sicurezza.

Art. 194.

Il pilota condannato per i reati indicati negli articoli 28 b) e 62 b) sarà cancellato dal registro, nè riammesso se non dopo ottenuta la riabilitazione.

CAPO VI.

Disposizioni generali.

Art. 205.

Le spese, di cui negli articoli 159, 170, 174, 175, 176, 177, 178 e 191, saranno rimborsate sulla parcella dell'autorità marittima, resa esecutoria come all'ultimo alinea dell'articolo 56.

TITOLO I.

DEI REATI MARITTIMI E DELLE PENE.

CAPO UNICO.

Disposizioni generali.

Art. 252.

Le violazioni delle disposizioni del presente Codice si distinguono in reati ed in mancanze disciplinari.

Sono reati le violazioni, per cui sono stabilite pene corrispondenti a quelle determinate dal Codice penale comune, ovvero le pene della interdizione,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

destituzione o sospensione dai gradi marittimi, o quella della confisca.

Sono mancanze disciplinari le violazioni, alle quali sono applicate le punizioni disciplinari stabilite dal presente Codice.

Art. 253.

I reati marittimi si distinguono in *crimini, delitti e contravvenzioni*, secondo le norme del Codice penale comune.

Le pene della interdizione, della destituzione e sospensione dai gradi marittimi, e della confisca, quando sono applicate come pene principali, si considerano sempre *correzionali*, salve, in quanto alla competenza, le speciali disposizioni del presente Codice.

Art. 254.

Gli arresti disciplinari si sconteranno:

in alto mare, a bordo della nave, assicurando l'individuo nella camera di prora, o in altro luogo, a norma del regolamento;

nei porti dello Stato, in quei luoghi a ciò destinati dai regolamenti, od altrimenti nella camera di deposito del mandamento;

in paese estero, nelle carceri consolari, ovvero a bordo delle navi dello Stato che vi fossero di stazione.

Art. 263.

Il prodotto delle multe ed ammende sarà devoluto alla Cassa degli invalidi per un quarto, ed il rimanente all'erario nazionale, salvo il disposto dell'articolo 265, ultimo alinea.

I capitani, padroni, armatori e proprietari della nave sono sempre responsabili delle pene pecuniarie incorse dalla gente dell'equipaggio, eccetto quelle incorse per diserzione, o per altro reato che abbia avuto per necessaria conseguenza lo sbarco degli imputati del reato medesimo.

I suddetti capitani, padroni, armatori e proprietari non sono obbligati a depositare negli uffici di porto nel regno, o negli uffici dei regi consoli all'estero, il montare dei salari di cui fossero rimasti creditori gli individui disertati dal rispettivo bordo o sbarcati perchè imputati di atti d'insubordinazione, o di altro reato; ma saranno obbligati a presentare agli uffici di porto nel regno, o agli uffici dei regi consoli all'estero, un conto debitamente accertato, da cui consti il credito e debito verso la nave di ciascun disertore o altro individuo sbarcato come sovra.

Delle somme così lasciate presso di loro, i suddetti capitani, padroni, armatori e proprietari restano responsabili verso chi di ragione.

TITOLO II.

DEI REATI MARITTIMI.

CAPO I.

Delle diserzioni.

Art. 264.

Qualunque individuo dell'equipaggio di una nave mercantile che, tanto nello Stato quanto all'estero, senza autorizzazione dell'autorità marittima, o dell'ufficiale consolare, abbandonasse la nave, o non si recasse a bordo della medesima dopo essersi arruolato, sarà considerato disertore.

Il reato di diserzione esiste anche quando l'ufficiale consolare abbia, cessato l'arruolamento, rifiutato l'autorizzazione di sbarco nei casi contemplati dal Codice di commercio.

CAPO V.

Della pirateria.

Art. 331.

Chiunque si sarà violentemente impadronito di una nave nazionale, fuori dei casi previsti nei precedenti articoli, incorrerà nella pena della reclusione, salvo le maggiori pene incorse a termini della legge penale comune, quando il fatto fosse accompagnato da altri crimini o delitti.

CAPO VI.

Delle infrazioni alla polizia marittima.

Art. 351.

Il capitano o padrone che non avesse la bandiera della sua nave conforme al modello regolamentare, incorrerà nella multa estendibile a lire 500.

Art. 353.

Il capitano o padrone od altra persona preposta al comando della nave, che intraprenderà la navigazione fuori dei limiti assegnati al suo grado o qualità, incorrerà in una multa non minore di lire mille, se la navigazione da essi intrapresa riguardasse viaggi di lungo corso, ed in una multa non minore di lire 500 in tutti gli altri casi.

In caso di recidività sarà sempre applicata la sospensione per un tempo non minore di sei mesi.

Art. 357.

Il capitano che navigasse senza gli uffiziali, di cui la legge prescrive l'imbarco, incorrerà nella multa da lire 300 a 1000.

Art. 358.

Il capitano o padrone, che non tenga a bordo il giornale nei casi e secondo le forme che saranno prescritte dalle leggi sul commercio o dal regolamento da pubblicarsi in esecuzione di questo Codice, o non faccia sul medesimo le annotazioni dalle stesse leggi o dal regolamento ordinate, incorrerà nella multa

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

estendibile a lire 500, salvo il disposto dall'articolo 363.

Nella stessa pena incorrerà il capitano o padrone che non si trovi munito a bordo degli esemplari di leggi o di regolamenti che siano prescritti dal regolamento da pubblicarsi come sopra.

Art. 363.

Le omissioni di ciò che dovrebbe essere scritto nel giornale di bordo, non specialmente previste da questo Codice, le quali possono recare danno ai terzi, saranno punite con multa da lire 100 a 300, e, secondo i casi, anche col carcere estendibile a tre mesi.

Art. 364.

Il capitano o padrone che, fuori dei casi previsti dall'articolo 308, scriverà o farà scrivere sul giornale fatti alterati o contrari alla verità, tanto riguardo al rilevamento di rotte, quanto riguardo alla navigazione ed alla disciplina, sarà punito col carcere non minore di sei mesi.

Art. 371.

Il capitano o padrone che, arruolando o licenziando un individuo del suo equipaggio, non lo farà inscrivere o cancellare rispettivamente sul ruolo dell'equipaggio, incorrerà nell'ammenda di lire 50, se la nave è armata a lungo corso; in quella di lire 25, se è armata al gran cabotaggio; ed in quella di lire 15, se è destinata ad altra più ristretta navigazione, od alla pesca.

Quando la persona imbarcata fosse iscritta sotto falso nome, il capitano o padrone incorrerà nella pena del carcere non minore di sei mesi.

Nelle stesse pene rispettivamente stabilite nella parte prima di questo articolo incorrerà il capitano o padrone che imbarcasse passeggeri non iscritti sul ruolo di equipaggio, senza pregiudizio delle maggiori pene quando si trattasse di disertori o di individui sottratti alle leve di terra o di mare, se poi gli individui come sopra sottratti fossero ricercati dalla giustizia per qualche altro crimine o delitto, il capitano o padrone che ne fosse consapevole incorrerà nelle pene comminate dalla legge penale agli occultatori di persone imputate di reato.

Art. 375.

Il capitano o padrone di una nave nazionale diretta ad uno dei porti dello Stato, il quale ricusasse di ottemperare alla richiesta di un regio ufficiale consolare pel trasporto di un condannato o imputato, ovvero dei corpi di reato od altri oggetti necessari alla procedura, incorrerà in una multa da lire cinquecento a mille.

Non saranno però i capitani o padroni tenuti a ricevere a bordo imputati o condannati in numero

superiore alla quinta parte dell'equipaggio delle loro navi

Il capitano o padrone che, dopo aver avuto dai regi ufficiali consolari la consegna dei delinquenti per farne il trasporto nello Stato, ne favorisse la fuga, incorrerà nella pena portata dalla legge penale comune contro le persone incaricate del trasporto e della custodia dei rei. In caso di semplice negligenza potrà in luogo del carcere applicarsi una multa estendibile a lire duecento.

Nello stesso modo saranno puniti gli individui i quali, tanto nel caso ora accennato, quanto in quello contemplato nella prima parte dell'articolo 436, fossero preposti alla custodia dei delinquenti od imputati.

Art. 384.

L'inscritto nella matricola, o nei registri, che cedesse ad altri il libretto di matricola o il foglio di ricognizione, sarà punito con multa estendibile fino a lire cento.

Nel caso in cui il libretto o il foglio di ricognizione avesse servito all'evasione di una persona imputata di crimine o di delitto, o di iscritti per la leva, il cedente sarà tenuto complice del reato.

Art. 388.

Il capitano o padrone, che ricuserà di pagare i diritti consolari negli Stati in cui approderà, soggiacerà, oltre al pagamento dei diritti medesimi, ad una multa eguale al doppio del loro ammontare.

CAPO VII.

Delle infrazioni alla polizia dei porti e delle spiagge.

Art. 393.

Ogni contravvenzione all'articolo 173 sarà punita con multa estendibile a lire cento.

Se la portata della nave eccederà cinquanta tonnellate, la pena potrà estendersi a lire duecento.

CAPO VIII.

Delle infrazioni delle leggi e dei regolamenti sulla pesca.

Art. 413.

Chiunque dirigesse un battello da pesca in contravvenzione degli articoli 147, 148, e 149, incorrerà nel primo caso in una ammenda fino a lire 10, nel secondo in una multa estendibile a lire 200, e nel terzo nelle pene rispettivamente stabilite all'articolo 354.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

CAPO IX.

Delle contravvenzioni marittime.

Art. 415.

Incorrerà in una ammenda non minore di lire trenta, chiunque essendo divenuto proprietario, o partecipe alla proprietà di una nave non si facesse riconoscere dall'autorità marittima come all'art. 48.

Incorrerà nella multa da lire trecento a cinquecento chi avesse venduto la sua nave a stranieri senza il permesso di dismissione della bandiera, prescritto dal già citato articolo 48.

Art. 420.

Le contravvenzioni al disposto dell'articolo 160 saranno punite con pena pecuniaria estendibile a lire cinquecento.

Gl'istrumenti che avranno servito allo scavo ed al trasporto delle materie saranno confiscate.

CAPO X.

Disposizioni speciali.

Art. 424.

Qualunque falsificazione od alterazione di atti relativi alla visita delle navi, di libretti di matricola o fogli di ricognizione, e di ogni altro atto o scrittura relativa alla navigazione od al traffico marittimo, non specialmente contemplata da questo Codice, sarà punita col carcere non minore di sei mesi.

Nelle stesse pene, diminuite di un grado, incorreranno coloro che faranno uso degli atti o delle scritture suddette conoscendone la falsità.

TITOLO III.

CAPO UNICO.

Della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza, e della procedura.

Art. 433.

La giurisdizione penale marittima mercantile è esercitata:

- a) Dall'autorità giudiziaria ordinaria;
- b) Dai tribunali consolari all'estero nei luoghi in cui dalle leggi, dai trattati, e dagli usi ricevuti è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare;
- c) Dai capitani e dagli ufficiali di porto, dai consoli all'estero, dai comandanti delle navi da guerra in alto mare e nei luoghi in cui non risiedono ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione.

Art. 434.

La cognizione dei crimini e dei delitti appartiene nel regno alle Corti di assise, ai tribunali correzionali, od ai pretori, secondo le norme del Codice di procedura penale, ed appartiene ai tribunali consolari all'estero nei paesi nei quali è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare pei delitti com-

messi da nazionali nel distretto del consolato, ovvero a bordo di legni mercantili sotto bandiera nazionale.

La cognizione delle contravvenzioni punibili con pene di polizia appartiene ai capitani ed agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti di legni da guerra in paese estero, nei limiti sopra indicati.

I capitani di porto sono inoltre esclusivamente competenti ad istruire e giudicare delle infrazioni previste agli articoli: 351, 358, 390, 393, 396, 397, 399, 402, 410, 415 alinea, 420, 421, 422 del presente Codice.

PRESIDENTE. Prima di procedere oltre, invito l'onorevole Balegno e l'onorevole Mascilli a recarsi alla tribuna per presentare ciascuno una relazione.

BALEGNO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio di definitiva previsione del Ministero della marina per l'anno 1877. (V. *Stampato*, n° 82, allegato III.)

MASCILLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge: Nuova proroga dei termini stabiliti negli articoli 1, 21, 22 e 27 della legge 8 giugno 1873 sull'affrancamento delle decime ed altre prestazioni fondiari, e ne chiedo l'urgenza. (V. *Stampato*, n° 101-A.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite ai signori deputati.

L'onorevole Mascilli poi chiede l'urgenza per questo disegno di legge. Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intende ammessa.

(È ammessa.)

Ripigliamo intanto la discussione del disegno di legge.

L'onorevole Englen ha facoltà di parlare sull'articolo 434, di cui poc'anzi ho dato lettura.

ENGLÉN. Questo articolo contiene una disposizione molto importante, la quale non può passare inosservata, anzi reclama tutta l'attenzione della Camera.

Quando si trattò nell'articolo 14 della giurisdizione dei capitani di porto, essa è stata estesa al di là di quello che era precedentemente: da 200 lire è stata estesa a lire 400.

L'onorevole Varè ha preso la parola inutilmente, onde quell'articolo è passato, e sta bene; resta secondo l'articolo 14 estesa la giurisdizione dei capitani di porto, ma con quest'articolo 434 si estende ancora di più, e si estende esorbitantemente, poichè coll'articolo 14 si è limitata la giurisdizione dei capitani di porto ai seguenti casi, vale a dire ai danni cagionati dall'urto delle navi, ai danni cagionati dall'armeggio, alle indennità, mercedi dovute ai piloti ed altri impiegati, e la Camera ha deliberato giustamente che, trattandosi di questioni le quali

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

interessano la navigazione che deve essere sollecitata, era giusto stabilire questa giurisdizione eccezionale; ma coll'articolo 434 si estende esorbitantemente la giurisdizione dei capitani di porto, perchè si vuole estendere anche a questioni le quali non interessano i bisogni urgenti della navigazione, e si vuole estendere non solo a 400, ma a 500 lire, e gli si attribuisce il diritto di confisca di istrumenti. Per esempio, si dice in quest'articolo: « La giurisdizione del capitano del porto, si estende al caso in cui il capitano o padrone non avesse la bandiera della sua nave conforme al modello regolamentare, e si applica una multa estensibile a lire 500. »

È questa una nuova facoltà che si vuole dare ai capitani di porto invece di darla ai giudici ordinari. Non ne capisco la ragione.

Il capitano o padrone che non tenga a bordo il giornale nei casi e secondo le forme che saranno prescritte dalle leggi sul commercio o dal regolamento da pubblicarsi in esecuzione di questo Codice, o non faccia sul medesimo le annotazioni dalle stesse leggi e dal regolamento ordinate, incorrerà nella multa estensibile a lire 500. Nella multa di lire 500 incorrerà pure colui che avrà venduto la sua nave a stranieri senza averne il permesso. Le contravvenzioni relative alle escavazioni sono punibili colla multa di lire 500 e colla confisca degli istrumenti.

Ora, non trovo ragione per estendere fino a questo punto la giurisdizione dei capitani di porto, ai quali dovrebbe essere lasciato quello solo che riguarda i bisogni urgenti della navigazione. Aggiungo che questo articolo è in contraddizione coll'articolo 16. Quest'articolo dice infatti che, nelle questioni in cui si eccede il valore di lire 400, i capitani di porto si adopereranno soltanto per un amichevole accordo fra le parti, e questo non riuscendo, ne stenderanno un processo verbale, che, colla perizia cui avessero stimato di procedere per l'accertamento dei fatti e col loro parere, trasmetteranno alla competente autorità giudiziaria. Ciò non ostante, coll'articolo 434 il capitano di porto potrebbe giudicare anche nei casi in cui si trattasse di un valore di lire 500. Perciò propongo che dall'articolo 434 si tolgano i due ultimi paragrafi. Così non vi sarà discordanza tra i due articoli, e la competenza dei capitani di porto rimarrà, come deve essere, regolarmente stabilita.

D'AMICO. Io spero che l'onorevole Englen desisterà dalla sua domanda, dopo gli schiarimenti che in nome della Commissione io gli posso fornire.

La questione che abbiamo risolta coll'articolo 14 è di una natura tutta affatto diversa da quella

che si agita a proposito dell'articolo 434. Secondo l'articolo 14 i capitani e gli ufficiali di porto sono arbitri, conciliatori inappellabili nelle questioni...

ENGLÉN. No, no, avete cambiato allora!

D'AMICO... nelle questioni che non oltrepassano le 400 lire; mentre nell'articolo 434 si parla di pene e non si parla di interessi materiali. L'articolo 14 fa dei capitani di porto degli arbitri inappellabili. L'articolo 434 che cosa fa? Sostituisce al primo stadio di giurisdizione, che è quello del pretore, la giurisdizione dei capitani di porto. Ma non fa dei capitani di porto dei giudici inappellabili; non toglie i giudicabili ai tribunali ordinari. Si tratta di questioni eminentemente tecniche; si tratta di questioni che alle volte interessano il sollecito disbrigo degli affari di navigazione. Ebbene, che cosa propone il Ministero? Per queste piccole questioni che sono di competenza dei pretori, che interessano oggetti, materie essenzialmente tecniche, il primo stadio di giurisdizione, propone sia affidato ai capitani di porto.

L'onorevole Englen deve accontentarsi di queste spiegazioni, tanto più che gli vengono dalla mia bocca, poichè, come avrà letto nella relazione, io ho avuto la ventura di dover sostenere e vincere nel 1864 quella radicale modificazione, che è stata l'abolizione dei tribunali marittimi.

Ora, se da dieci anni questa abolizione dei tribunali speciali per i reati e per i delitti marittimi ha fatto felice prova, come io sin d'allora prevedo, all'alto Consesso del Senato, l'esperienza fatta ha dimostrato che, per alcune contravvenzioni, è più utile al commercio ed alla navigazione che il giudice di prima istanza sia il capitano di porto invece di essere il pretore. L'onorevole Englen può essere perfettamente tranquillo che noi, con questa modificazione, non vogliamo sottrarre menomamente degli imputati ai loro giudici ordinari, ma rendere un vero servizio al commercio e alla navigazione, uniformandosi a quanto la pratica ha suggerito.

ENGLÉN. L'onorevole D'Amico si è servito della frase che stava scritta nella prima legge, vale a dire che i capitani dei porti sono arbitri necessari nelle controversie. Se il progetto attuale avesse conservata questa frase, io non mi sarei opposto; ma a questa frase si è ora sostituita la parola *decideranno* delle controversie, e quindi questi capitani non sono più arbitri, ma sono giudici. E quel che è peggio pare che debbano essere inappellabili le loro sentenze, perchè si dice *decideranno esclusivamente*, in modo tale che non c'è nessun articolo in cui si dica che ci abbia da essere appello.

Ma io osservo di nuovo che la ragione per cui si

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

era data la giurisdizione ai capitani di porto era perchè si trattava di affari urgenti relativi alla navigazione, perchè si trattava delle persone dei naviganti. Ma nei casi che voi prevedete ora nell'articolo 433 non si tratta nè di affari urgenti relativi alla navigazione, nè si tratta sempre di naviganti: poichè si prevede il caso che un cittadino qualunque abbia fatto una escavazione in un suo fondo vicino al mare, e per questo egli è sottratto ai suoi giudici ordinari, e rimandato dinanzi al capitano di porto, che può condannarlo a 500 lire di multa, a tre mesi di carcere ed alla confisca degli arnesi con cui ha fatta la escavazione.

D'AMICO. Può ricorrere in appello.

ENGLÉN. Ma non bisogna dare una giurisdizione così straordinaria ai capitani di porto contro persone che non sono naviganti.

Di più io non trovo ragione perchè uno il quale abbia fatto una escavazione sopra il lido del mare, debba essere assoggettato alla giurisdizione del capitano di porto.

L'onorevole D'Amico dice: abbiamo per noi l'esperienza. Ma io rispondo che questa esperienza noi non l'abbiamo fatta. Questo è un articolo nuovissimo, che non c'era nella legge precedente. Dunque noi non abbiamo i risultati dell'esperienza; ma è questa una esperienza che si vuol fare, e a danno del diritto pubblico.

Io prego quindi il ministro, prego la Commissione e la Camera di badare bene a questo articolo, e di togliere questo inciso, con cui si estende al di là di quello che era nella prima legge la giurisdizione dei capitani di porto, non solamente a casi nuovi, non solamente a persone che non sono naviganti, ma a cose che non entrano nel commercio della navigazione. Non dico altro.

SPECIALE. Ho chiesto la parola per avere uno schiarimento dall'onorevole ministro della marina. L'onorevole Englen, nel sostenere la sua proposta, crede che per le contravvenzioni devolute alla competenza dei capitani di porto, non potrà prodursi appello, ed all'incontro uno dei componenti la Commissione, l'onorevole D'Amico, afferma che l'imputato ha facoltà d'appellare. Io veramente credo che questa facoltà non sorge precisa dalla parola d'alcun testo. Desidero quindi una disposizione netta, appunto per non incorrere in equivoci.

MOLFINO, relatore. Se l'onorevole preopinante ha osservato la relazione, precisamente a questo articolo vedrà che la Commissione si è già specialmente pronunziata, ed ha dichiarato che contro queste decisioni v'è sempre l'appello. Dunque, da parte della Commissione, non vi è dubbio che si ammette il rimedio dell'appello.

SPECIALE. Io sono lieto che l'osservazione da me fatta abbia dato luogo a delle spiegazioni dell'onorevole relatore della Commissione; però io non mi accontento che nella relazione solo sia data questa spiegazione. Nè mi accontento d'una dichiarazione dell'onorevole ministro, desidero invece che la parola della legge affermi il principio; e che venga introdotto un emendamento qualsiasi che sanzioni la facoltà dell'appello; tuttochè la parola dell'onorevole ministro viene a confortare le mie parole.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen insiste nella sua proposta?

ENGLÉN. Faccio due proposte, in primo luogo che si debba dire: appellabilmente, salvo il gravame come per legge...

PRESIDENTE. Mandi le sue proposte per iscritto.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole relatore ha ripetuta alla Camera l'osservazione già fatta nella relazione, che la competenza assegnata dall'articolo 434 ai capitani di porto per giudicare delle infrazioni previste da questo articolo, è una competenza di prima istanza, e che quindi vi potrà essere appello. Io mi associo pienamente a questa interpretazione e quindi prego la Camera di volere approvare questo articolo.

PRESIDENTE. L'onorevole Garau ha facoltà di parlare.

GARAU. A me sembra esorbitante la prescrizione di questo articolo. Se si esprime che vi possa essere appello, finchè si tratta del primo grado di giurisdizione, io facilmente ammetto la competenza a giudicare del capitano del porto, ma se si lascia la legge come è scritta, in modo cioè che sembra escluso l'appello, a me pare che ciò sia sommarmente pericoloso.

Se le leggi antiche, le quali accordavano la facoltà ai pretori di applicare inappellabilmente la pena del carcere per pochi giorni, sono state emendate, appunto perchè è sembrato che la libertà personale fosse troppo compromessa col farla dipendere dal giudizio di un solo uomo, molto più a ragione deve crederci cosa grave il farla dipendere dal giudizio di capitani o ufficiali di porto, i quali non sono uomini di legge.

L'articolo 434, secondo me, non solamente non indica che si possa interporre appello, ma anzi lo esclude; l'articolo dice:

« I capitani di porto sono inoltre esclusivamente competenti ad istruire e giudicare delle infrazioni previste agli articoli, ecc. »

Io dunque credo che vi sia assolutamente bisogno di una spiegazione, poichè se sarà portato innanzi ai tribunali un caso cui si riferisce l'articolo in discussione, essi, lo interpreteranno secondo la lettera

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

della legge e non secondo le dichiarazioni postume che abbiamo intese per bocca del relatore, che non fanno parte integrante della legge stessa, la quale poi non fa autorità perchè i giudici giudichino coerentemente alle dichiarazioni in essa contenute.

RANDACCIO. Io debbo fare osservare che nelle pene comminate da questo articolo, non ve ne ha alcuna di quelle a cui ha alluso l'onorevole Garau. Si tratta esclusivamente di multe... (*Rumori, interruzioni*)

La commutazione delle pene pecuniarie in pene corporali spetta al pretore...

PRESIDENTE. Onorevole Randaccio, parli alla Camera.

RANDACCIO... ciò vuol dire che si rientra nella giurisdizione ordinaria.

In quanto poi alla questione se vi sia o no l'appello dalle decisioni del capitano del porto, mi pare certo che debba esservi, come ha confermato tanto l'onorevole ministro, quanto la Commissione.

Si tratta di contravvenzioni come sono definite dal Codice penale comune, onde fermo rimane il principio della facoltà di appellarsi ad un tribunale superiore.

Del resto, dalla relazione che precedeva questo stesso progetto di legge, quando fu presentato al Senato, si scorge quale fu veramente la ragione di queste riforme, e specialmente in riguardo alla estensione proposta della giurisdizione penale dei capitani e degli ufficiali di porto, si vede chiaramente che trattasi di reati, per giudicare i quali non occorrono cognizioni giuridiche, ma poche e semplici nozioni di fatto. Ed è vero che non tutti questi reati possono essere commessi esclusivamente da uomini di mare: ve ne ha taluno di cui può rendersi colpevole un cittadino qualunque. Però anche a costui tornerebbe utile la riforma proposta. Ad esempio, se un povero contadino, che sia còlto a scavare arena in una spiaggia, va dinanzi al capitano del porto, è sbrigato in dieci minuti: gli si applica la multa, e tutto è finito. Ma se dovesse andare innanzi al pretore, sarebbero necessari parecchi mesi per la definizione del processo.

Nè, quantunque il Codice lo prescriva espressamente, vi ha modo di accelerare questi procedimenti: poichè la mole degli affari di diritto comune va sempre crescendo presso i tribunali, così che non è possibile di spedire d'urgenza i processi per reati marittimi. Ciò dichiara lo stesso ministro di grazia e giustizia nella relazione su questo progetto di riforma presentato al Senato. Onde io prego che per una semplice questione di forma non si voglia ritardare l'attuazione delle riforme al Codice della marina mercantile, da tanto tempo e con tanta im-

pazienza attese dalla nostra marina, e non si faccia, a cagione d'un lieve emendamento, ritornare questo progetto al Senato, perocchè allora sarebbe dubbio se le riforme potrebbero essere attuate in questo anno. Quindi io non solo mi contento delle formali dichiarazioni dell'onorevole ministro e della Commissione, ma, pur di evitare il ritardo della promulgazione di questa legge, ammetterei che fosse poi presentato un progetto di legge che contenesse gli emendamenti stimati necessari. Perocchè importa grandemente, o signori, che la nostra marina mercantile, la quale versa in condizioni tristissime, non sia più a lungo privata dei benefizi che le produrrà la riforma di cui stiamo discutendo.

ENGLÉN. Io, per non far perdere tempo alla Camera, limito le mie proposte a due. (*Bisbiglio*)

Vorrei che l'onorevole ministro mi ascoltasse.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, abbia la bontà di ascoltare l'onorevole Englen.

ENGLÉN. Io mi limito a fare due proposte.

La prima è questa, che nell'articolo 434, al terzo comma, dove è detto: « i capitanti sono competenti, » si aggiunga: « salvo i legittimi gravami. »

MINISTRO PER LA MARINERIA. In presenza della questione sollevata a riguardo di questo articolo, mi dispiace che non si trovi presente il mio collega di grazia e giustizia d'accordo col quale ho presentato il progetto di legge, ed il quale potrebbe dare alla Camera spiegazioni più complete in siffatta materia mentre che io mi trovo troppo mal preparato a farlo.

Io ho già dichiarato che ero d'accordo con la Commissione, nella quale siedono parecchi giureconsulti, nell'interpretare che la dicitura di questo articolo non esclude l'appello contro le sentenze dei capitani di porto.

La Camera ha intese le ragioni che fanno desiderare che questa riforma del Codice della marina mercantile possa essere attuata al più presto. Se per avventura nella sua applicazione la giurisprudenza desse a questo articolo l'interpretazione di escludere l'appello alle sentenze dei capitani di porto (cosa che mi pare impossibile dopo le dichiarazioni fatte in questa discussione), nulla osterebbe che con un progetto di legge speciale si provvedesse in proposito.

ENGLÉN. Io sono docilissimo, mi contento di queste dichiarazioni e l'onorevole Spantigati non avrà occasione di svolgere le sue osservazioni.

SPANTIGATI. Ritira?

ENGLÉN. Mi contento delle dichiarazioni del ministro, quindi la legge resta com'è.

VARÈ. Ho domandato la parola.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. Onorevole Varè, l'onorevole Englen ha ritirato la sua proposta.

VARÈ. Ha ritirato? Me ne dispiace per lui.

Le dichiarazioni del ministro...

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Varè, la parola spetta all'onorevole Spantigati.

SPANTIGATI. Se devo dire il vero, anche a me pare a prima giunta meno corretta e poco precisa la formola dell'articolo. Ma troverei meno corretto ancora e meno accettabile il ripiego suggerito dall'onorevole Randaccio e accolto dall'onorevole ministro, di fare subito, o quasi subito una legge interpretativa che dissipi il dubbio della legge, che or si dovrebbe o vorrebbe votare.

No, non potrei davvero accettare questo sistema; non mi parrebbe, e non sarebbe conforme alla dignità stessa della Camera. Sibbene io credo, che quantunque sia poco chiara la dicitura dell'articolo, tuttavia essa non lasci veramente luogo ai dubbi o a tutta quella gravità di dubbi, che fu detta dall'onorevole Englen.

E per verità nasce codesto dubbio all'onorevole Englen dalla dicitura dell'ultimo capoverso di quest'articolo 434, e da codesta parola *esclusivamente* che è in codesto comma.

Ma, io mi permetto di pregare l'onorevole amico mio e la Camera ancora, di non disgiungere l'ultimo comma dell'articolo dal penultimo.

Il penultimo comma dell'articolo, riproducendo la disposizione che è nell'articolo 434 del Codice vigente, assegna ai capitani ed ufficiali di porto la cognizione in genere delle contravvenzioni.

Ora, a mettere in armonia le due disposizioni dell'articolo, si vede facilmente che cotesta parola *esclusivamente*, onde nascono i sospetti e i dubbi dell'onorevole Englen, non ha già scopo e virtù di significare che il giudizio di questi capitani di porto sia inappellabile; no, questa parola, considerata e ponderata in relazione a quello che è detto nel comma che precede, dove la cognizione delle contravvenzioni è attribuita ad un tempo ai capitani e agli *ufficiali di porto*, ha scopo unicamente di determinare che *solo ed esclusivamente i capitani*, non ugualmente gli altri *ufficiali di porto*, abbiano competenza a conoscere di quelle speciali infrazioni per le quali si volle, con la disposizione di cotesto ultimo comma, che fosse pur specialità di giurisdizione e di giudizio.

Sicchè nell'opinione mia non sta di nessuna guisa che siasi voluto con siffatta locuzione affermare un'inappellabilità che, nel giudizio mio, non avrebbe ragione di essere, e sarebbe ad ogni modo in contraddizione ai principii generali della nostra legislazione.

Per le quali cose, e dopo ancora le dichiarazioni della Commissione, concordi con quelle dell'onorevole ministro, pare a me non punto fondato il dubbio sollevato dall'onorevole Englen, non punto necessario per conseguenza di introdurre variazioni nella formola di quest'articolo. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

VARÈ. Per me credo che la spiegazione data dall'onorevole Spantigati sia precisamente contraria al senso ovvio, naturale della parola *esclusivamente*. (*Ilarità*)

La parola *esclusivamente*, parlando di competenza di un funzionario, vuol dire: quel tale *solo* è competente. Quando si dice che uno è *esclusivamente* competente, vuol dire che non c'è nessun altro che competente sia. (*Interruzioni del deputato Melchiorre*) Dunque, se mi permette l'onorevole Melchiorre, continuerò la mia frase...

PRESIDENTE. Continui, onorevole Varè; l'onorevole Melchiorre non ha ragione d'interrompere. (*Ilarità*)

VARÈ. Quando si dice *esclusivamente*, si esclude tanto un altro giudice di prima istanza quanto un altro giudice d'appello. Questo è il senso della parola, che viene dal dizionario. Non ostante tutte le dichiarazioni che vengano fatte in quest'Aula, se questa frase sarà invocata davanti al capitano del porto, naturalmente la interpreterà nel senso ovvio, nel senso che le do io, perchè egli non sarà un giudice legale il quale possa entrare in tutte le sottigliezze delle distinzioni le quali sono state accennate dall'onorevole Spantigati. Il senso ovvio della parola *esclusivamente*, è questo, che si dia un unico grado.

Ora, questo dell'unico grado sarebbe un inasprimento a tutte quelle altre esagerazioni autoritarie, che abbiamo già introdotte in questo Codice per quella paura degli emendamenti, per quella smania di precipitazione, di far presto, dimenticando che si tratta di un Codice.

PRESIDENTE. Nessuno vuol far presto, onorevole Varè.

VARÈ. Il presidente no, ma l'onorevole Randaccio ha detto e ripetuto, che ci era bisogno di fare presto.

PRESIDENTE. Sono opinioni, onorevole Varè: Ella ha diritto di rispondere e di provocare dalla Camera una deliberazione.

VARÈ. Io combatto l'idea che per far presto si deve fare anche il male; io combatto l'idea che si debba precipitare la discussione dove si tratta di un Codice...

PRESIDENTE. Nessuno la precipita; tanto è vero, che ella sta parlando e nessuno lo interrompe.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

VARÈ. Il presidente mi interrompe. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Ma niente affatto, la discussione si farà in regola quando si voglia fare. Ella faccia una proposta, e la Camera delibererà.

VARÈ. Io faccio duque proposta di sopprimere la parola *esclusivamente*.

PRESIDENTE. La faccia pure.

VARÈ. Io ricordo alla Camera che la paura di un emendamento non deve arrestarla. Si tratta di un Codice fatto di molti articoli. Una legge di due o tre articoli può essere rifatta l'anno dopo, o due anni dopo; ma un Codice di 500 articoli, quando è fatto una volta, non ci si torna sopra tanto facilmente. È per questo che io, memore di essere di Venezia, dove ci è il proverbio che *presto e benno se convien*, dico, discutiamo un poco di più, ma facciamo una cosa la quale non urti colle regole generali. Non introduciamo per la marina mercantile eccezioni contrarie al diritto comune che abbiamo accettato per tutte le altre parti della nostra legislazione.

E rispondo all'onorevole Randaccio e a tutti quegli altri i quali hanno detto: si tratta di marinai i quali si assoggettano volentieri ad un capitano di porto, che loro sbrigherà l'affare in un quarto d'ora, piuttosto che ad un pretore, che avrà bisogno di qualche mese, tanto più se si andasse in appello; rispondo che questo Codice non si riferisce solamente ai marinai. Voi avete l'ultimo inciso dell'articolo 434 che dà tale *esclusiva* competenza, anche per le infrazioni che riguardano l'articolo 420. L'articolo 420 richiama l'articolo 160. L'articolo 160, che voi avete passato, dichiara che sia vietato di *scavare* e di *estrarre arene* per bisogni particolari vicino alle spiagge. Escavazioni lungo il lido e la spiaggia non le faranno mai i marinai; queste cose le faranno i proprietari, queste cose le faranno i contadini, i quali, se facessero altrove uno scavo od una estrazione di arene o di pietre, sarebbero soggetti alla giurisdizione ordinaria. Per ciò solo che li facessero cento metri più in là, e si avvicinasero a ciò che si vuol chiamare un *lido* od una *spiaggia*, si troverebbero davanti ad un giudice non legale che interpreterà la parola *lido* e la parola *spiaggia* come piace a lui, e non secondo il senso giuridico. E le conseguenze saranno di una condanna più facile e più dura.

Voi vi esponete al pericolo di fare un Codice in contraddizione cogli altri Codici. E tutto questo *per far presto*, mentrechè, se noi facessimo una opportuna correzione, io spero che il Senato sarebbe tanto ragionevole da approvarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Garau ha facoltà di parlare.

GARAU. Io non ripeto le ragioni così eloquentemente dette dall'onorevole oratore che mi ha preceduto; dirò solamente all'onorevole Randaccio che anche le pene pecuniarie si risolvono in carcere quando non si paga, e che qui realmente si tratta della libertà personale dei cittadini.

Conchiudo poi dicendo che, da tutto ciò che ho udito anche da parte degli stessi difensori, non mi pare possibile ci siano molti in questa Camera i quali credano che quest'articolo non sia dubbio e di difficile interpretazione.

Per me è affatto nuovo che, quando si hanno avanti leggi e si conosce che possono essere male interpretate, quindi aver per conseguenza un'ingiusta, arbitraria carcerazione, si venga a dire: non vi è tempo di correggere queste leggi, bisogna accettarle per farla finita senza provocare nuovo giudizio dal Senato. E tanto più mi sembra difettoso questo ragionamento, in quanto che l'oratore, il quale ha parlato prima di me, vi ha fatto presente che il ripassare questo Codice al Senato con un articolo chiarito per ottenerne la conferma sarebbe un affare di poche settimane al più.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MOLFINO, *relatore*. Le questioni, se male non ho compreso, sono due, una di merito, e l'altra di forma. Quella che verte sulla parola *esclusivamente* è quella di forma.

L'onorevole collega Spantigati ha assai bene spiegato quell'avverbio *esclusivamente*. Io con lui concorro (e nella relazione l'ho detto) nel riconoscere che la dicitura di quell'alinea non è commendevole. Ma se si riflette che in questo articolo fu tenuto un sistema diverso da quello che si costuma in tutte le leggi penali, nelle quali le pene più gravi sono sempre sancite prima, e poi si parla delle più miti, e che nell'articolo in esame prima si pangono le contravvenzioni punibili con pena di polizia e poi nell'ultimo alinea si parla di reati punibili con multa, parmi fosse necessario dire qualche cosa per dissipare il dubbio che gli ufficiali di porto autorizzati a pronunciare sulle contravvenzioni di polizia potessero anche giudicare di quelle più gravi contemplate nell'ultimo alinea. Il signor ministro, o chi ha compilato questo articolo, ha usato l'avverbio *esclusivamente*, per stabilire precisamente quali fossero coloro che soli potevano giudicare dei reati in esso enumerati, cioè i capitani di porto, ma ammettiamo che è una cattiva dicitura.

Ma quali sono le conseguenze di questa inesatta espressione, di fronte alle dichiarazioni ripetute non solo della Commissione, ma dall'egregio signor ministro? Supponiamo pure che egli trascuri di pre-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

sentare questo speciale progetto di legge annunziatoci per togliere ogni dubbio; colui che si trovasse imputato e condannato da un capitano di porto in forza di questo articolo e volesse dalla sentenza appellare, ed avendo per difensore, come io gli auguro, l'onorevole Varè, sono sicuro che questi si presenterebbe davanti al tribunale; e se il Pubblico Ministero gli obbietasse che nel Codice della marina mercantile non è a chiare note scritta la facoltà di appellare e si appoggiasse, per far rigettare l'appello, a questo *esclusivamente* sul quale tanto si discute ora; io credo che l'onorevole Varè, coll'abilità forense che lo distingue, saprebbe valersi assai bene di queste discussioni parlamentari davanti al tribunale, per dimostrare che non si volle precludere la via all'appello.

Egli sa meglio di me che noi siamo chiamati a far leggi, non ad interpretarle; ma gli avvocati si servono davanti ai tribunali delle relazioni e delle discussioni parlamentari.

Ad evitare poi ogni dubbiezza e pericolo abbiamo finalmente la dichiarazione del signor ministro, e quindi anche nei termini in cui stanno le cose, io credo che ci sia guarentigia.

Vengo alla questione di merito. Io non sono stato soddisfatto, lo confesso, quando ho esaminato questo nuovo articolo, e lo dichiaro, mi pesava molto il consentire alla proposta di sostituire ai tribunali e pretori facenti parte del potere giudiziario, ufficiali del potere esecutivo per giudicare questi reati.

Ma ho fatto l'esame di tutti gli articoli, compresi ora nella competenza dei capitani del porto onde riferirne in seno della Commissione, ed ho osservato che in tutti trattavasi di reati d'un carattere affatto speciale.

L'articolo 351 punisce l'irregolarità della bandiera, crederanno che sia più pratico, più spiccio il giudizio del capitano del porto, o quello del pretore, il quale dovrà far procedere ad una perizia?

Prendo l'articolo 358, che punisce il capitano il quale non abbia il libro di bordo in regola; il pretore bisognerà che ricorra anche in questo caso alle informazioni d'altre persone.

Il 390 che tratta di chi è sprovvisto navigando di fanali; il 392 di taglio di gomene, di spostare gli ancoraggi; nel 393 vi sono disposizioni relative alle chiatte, e galeggianti nei porti; il 399 parla del versamento di zavorra, ed altri imbarazzi nei porti.

Questi sono tutti reati di un'indole di un carattere speciale per giudicare dei quali il magistrato togato ha bisogno di un perito al fianco, di una relazione, di notizie speciali, di pareri d'uomini di

mare. Allora chi pronuncia sarà il giudice togato, sta bene, ma su che cosa pronuncia?

Sul rapporto che gli farà od il capitano, o l'ufficiale del porto.

Quanto ai reati per l'escavazione dell'arena, ai quali si è specialmente accennato, non sono pure i marinai che fanno l'escavazione dell'arena? Non so in altri parti d'Italia, ma nella parte dove vivo molti mesi dell'anno ho visto sempre che sono marinai e buoni e coraggiosi marinai e pratici, i quali approdano nelle spiagge e vi caricano le arene anche col mare agitato, spesso col pericolo della vita. Costoro non sono nè agricoltori, nè fabbri, nè muratori.

Per queste considerazioni, la Commissione crede di non accettare l'emendamento.

Si è detto, portatelo al Senato sarà questione di pochi giorni, e lo approverà; ma, signori, sarà questo solo l'emendamento che si farà? Io credo invece che, ammesso uno, ne verrebbero molti altri, e allora i nuovi emendamenti chi sa se verranno discussi, se ammessi dall'altro ramo del Parlamento, e le buone riforme resteranno un pio desiderio ciò noi vogliamo che non succeda, ma che possano attuarsi subitamente.

RANDACCIO. Alle savie considerazioni dell'onorevole Spantigati, aggiungerò una circostanza di fatto che mi pare giovi ad eliminare ogni dubbio sulla possibilità dell'appello contro il giudizio dei capitani di porto.

Io ho qui sotto gli occhi le parole della relazione dei ministri di grazia e giustizia e della marina, quando presentarono questa legge al Senato. « Vedrà poi il Senato come a fine di procedere colla più grande moderazione e cautela, mentre intendiamo di conservare la giurisdizione speciale di cui si tratta al solo capitano di porto, capo di compartimento, escludendone gli ufficiali di porto, i quali sono tuttavia competenti nelle contravvenzioni, ci siamo limitati a pochi casi nei quali gli estremi sopracennati si manifestano con maggiore evidenza. »

L'articolo 434 aggiunge dunque alcuni pochi casi a quelli devoluti alla competenza dei soli capitani di porto: laddove gli ufficiali di porto rimangono competenti a giudicare di quelle sole contravvenzioni il cui giudizio era ad essi attribuito dal Codice vigente.

Dopo di ciò mi pare che non vi sia dubbio che questa disposizione è conforme ai principii del diritto comune.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Varè domanda che nel paragrafo 3 dell'articolo 434 sia soppressa la parola *esclusivamente*.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

SPANTIGATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SPANTIGATI. In verità se questo benedetto avverbio lasciasse un dubbio serio, come ha detto l'onorevole Varè, non credo che la considerazione messa avanti dell'opportunità di aver presto sancita questa legge potrebbe essere una ragione tale da dispensarci dall'accettare l'emendamento da lui proposto; ma in fede mia non trovo davvero ragionevolezza di dubbio.

E di vero, se il dubbio può esistere a considerare cotesta locuzione isolatamente nel comma in cui si trova, il dubbio scompare assolutamente e subito, se si riporti il concetto dell'ultimo al penultimo comma. (*Segni di adesione al banco della Commissione*)

Debbo aggiungere che l'articolo 449 del Codice determina in modo preciso il principio che si possa fare appello da queste sentenze; e non sarà pertanto codesta parola che potrà fare pregiudizio alla regola generale così esplicitamente dichiarata dell'appellabilità.

L'onorevole Varè si preoccupa che sarà pure un uomo di spada ed un funzionario amministrativo, che avrà in sue mani la interpretazione e le sorti di quest'articolo del Codice.

Diceva l'onorevole Varè: il capitano di porto non è mica un uomo di legge avvezzo alle sottili distinzioni che sanno fare o possono pretendere di saper fare gli uomini di legge; e l'onorevole Varè ha ragione. (*Ilarità*)

Ma badi bene l'onorevole Varè, non sarà mica il capitano di porto che dovrà risolvere questa questione. La questione dell'appellabilità sarà risolta da quel giudice, da quel tribunale al quale si ricorrerà contro la sentenza del capitano di porto; ed allora l'onorevole Varè avrà tutta quella garanzia della sapienza e dell'avvedutezza dell'uomo di legge, che egli desidera.

Ecco per quali considerazioni io mi permetto di raccomandare alla Camera di respingere l'emendamento dell'onorevole Varè. (*Segni di adesione*)

GHINOSI. A me, lo confesso, pare strano, che dopo le esplicite ed unanimi dichiarazioni, per parte dei difensori di quest'articolo, intorno alla forma dello stesso, nè corretta nè precisa, tale insomma da lasciar luogo ad interpretazioni dubbie e contraddittorie, la Commissione e quelli stessi che presero la parola per criticarlo si rifiutino poi, contraddicendosi, di modificarlo e migliorarlo.

Perchè esaminiamo noi, una seconda volta, le leggi che ci vengono dal Senato? Appunto per toglierne le imperfezioni di fondo o di forma, appunto per dare alle leggi quella chiarezza senza la quale

non si fa che gettare il germe di questioni e di liti senza fine.

Che l'*esclusivamente* importi nel senso giuridico l'unicità del giudice è fuori di questione. L'onorevole Spantigati può dire quello che vuole, ma è un fatto che quando la legge dichiara che giudice di una materia è *esclusivamente* un tale, non c'è più appello possibile!

SPANTIGATI. Ma una legge bisogna esaminarla nelle diverse parti di cui si compone, non in una sola e staccata.

GHINOSI. Sta benissimo; vengo ai diversi articoli. L'onorevole Spantigati dice: badate, c'è un articolo nel Codice il quale stabilisce il principio dell'appellabilità dalle sentenze. Ed io gli rispondo che ciò è vero, ma so anche, ed egli me lo insegna, che le disposizioni speciali derogano alle disposizioni generali, e che questo articolo appunto il quale stabilisce che la competenza a giudicare per la violazione degli articoli *a, b, c*, ecc., sia *esclusivamente* dei capitani di porto, deroga precisamente, e nei casi indicati, alla massima generale che ogni sentenza sia appellabile. Io quindi, persuaso, in parte, dalle ragioni addotte dall'onorevole Randaccio, che questo *esclusivamente* sia stato posto nel terzo comma per distinguerne le disposizioni da quelle del secondo comma, propongo in luogo della soppressione dell'avverbio *esclusivamente*, l'aggiunzione dopo di esso delle parole *in prima istanza*. A questo modo ogni equivoco sarà tolto.

Io non so vedere quale inconveniente ci sia nel rimandare al Senato questo Codice perchè v'introduca due parole. Non credo che il Senato impiegherebbe molto tempo per accogliere questa modificazione, la quale certo il Senato stesso avrebbe introdotta da sè, quando gli fosse venuto il dubbio che la dizione attuale potesse dar luogo, come dà, a tali e tante interpretazioni.

Io per conseguenza propongo che, in luogo della soppressione dell'avverbio *esclusivamente*, si mantenga l'articolo quale è, e dopo la parola *esclusivamente*, si aggiunga l'inciso, *in prima istanza*, fra due virgole.

PRESIDENTE. Non sarebbe meglio aggiungerla dopo la parola *giudicare*?

GHINOSI. Sì.

PRESIDENTE. Non essendovi altri che chiedano di parlare, domando se l'aggiunta proposta dall'onorevole Ghinosi è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Ghinosi, come la Camera ha inteso, propone che il terzo paragrafo dell'articolo 434 sia così concepito:

« I capitani di porto sono inoltre *esclusivamente*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

competenti ad istruire e giudicare, in prima istanza, delle infrazioni previste, ecc. » come nell'articolo.

MOLFINO, *relatore*. La Commissione non accetta l'aggiunta dell'onorevole Ghinosi.

PRESIDENTE. Fu pure appoggiata la soppressione proposta dall'onorevole Varè...

VARÈ. Io mi accordo con l'onorevole Ghinosi, perchè sebbene la parola *esclusivamente* sia superflua accompagnata con quelle di *prima istanza*, tuttavia essendo pericoloso il non porre *prima istanza*, io mi unisco coll'onorevole Ghinosi, tanto più che l'idea nostra è la stessa.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 434, paragrafo per paragrafo, dandone lettura:

« La cognizione dei crimini e dei delitti appartiene nel regno alle Corti di assise, ai tribunali correzionali, od ai pretori, secondo le norme del Codice di procedura penale, ed appartiene ai tribunali consolari all'estero nei paesi nei quali è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare pei delitti commessi da nazionali nel distretto del Consolato, ovvero a bordo di legni mercantili sotto bandiera nazionale. »

(È approvato.)

« La cognizione delle contravvenzioni punibili con pene di polizia appartiene ai capitani ed agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti di legni da guerra in paese estero, nei limiti sopra indicati. »

(È approvato.)

Viene ora l'ultimo paragrafo al quale vorrebbe l'aggiunta dell'onorevole Ghinosi. Metto ora ai voti l'aggiunta e, se la Camera l'approva, metterò poi ai voti il paragrafo.

L'onorevole Ghinosi chiede che, dopo la parola *giudicare*, sieno aggiunte le parole *in prima istanza*.

La Commissione ed il Ministero non le accettano. Coloro che approvano questa aggiunta sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e riprova, l'aggiunta dell'onorevole Ghinosi non è ammessa.)

Metto ai voti l'ultimo paragrafo dell'articolo e ne do nuovamente lettura:

« I capitani di porto sono inoltre esclusivamente competenti ad istruire e giudicare delle infrazioni previste agli articoli: 351, 358, 390, 393, 396, 397, 399, 402, 410, 415 alinea, 420, 421, 422 del presente Codice. »

(È approvato.)

Metto ai voti l'articolo nel suo complesso.

(È approvato.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli fino all'articolo 442 inclusivo.)

Art. 435.

La competenza a conoscere dei reati marittimi commessi nel territorio, nei porti e nelle spiagge dello Stato, è determinata dal luogo ove sono avvenuti.

Se i reati sono avvenuti all'estero, o in corso di navigazione, la competenza appartiene alla autorità del luogo del primo approdo della nave nel regno, quando non ne è stata fatta denuncia ai regi consoli, o ai comandanti dei legni della regia marina all'estero; ed all'autorità del luogo ove la nave è iscritta, quando è stata fatta la denuncia salvo in questo ultimo caso la giurisdizione consolare. Nel resto si osserveranno le norme del Codice di procedura penale comune.

Art. 440.

Il capitano o padrone nel primo porto di approdo, se straniero, in cui risieda un regio ufficiale consolare, rimetterà al medesimo le carte processuali ed i corpi di reato.

Il regio ufficiale consolare praticherà gli ulteriori incumbenti che stimerà del caso, e farà sbarcare il processato per inviarlo colle carte del processo e coi corpi del reato in un porto dello Stato.

In mancanza di ufficiale consolare, il comandante di una nave da guerra dello Stato che si trovasse nel luogo adempirà le disposizioni di quest'articolo.

Quando si tratti di reati molto gravi, e non fosse prossimo il ritorno della nave nel regno, il console o il comandante della nave da guerra potrà anche fare sbarcare ed inviare nello Stato le persone dell'equipaggio, le cui deposizioni sembrino più importanti, provvedendo opportunamente affinché il legno possa continuare la navigazione.

Nei Consolati con esercizio di giurisdizione, nulla è innovato rispetto alla competenza dei tribunali consolari qualora si tratti di delitti appartenenti alla cognizione dei medesimi.

Art. 442.

Trattandosi di crimini o delitti commessi in territorio italiano, il capitano o padrone ne farà denuncia al capitano o ufficiale di porto nel termine di ventiquattro ore dacchè il reato fu scoperto. Se il reato sia commesso in paese estero, nel quale risiede un regio ufficiale consolare, il capitano o padrone ne farà al medesimo la denuncia dentro lo stesso termine.

Se il fatto criminoso o delittuoso sia seguito in corso di navigazione, o in paese estero in cui non risiede un console italiano, la denuncia si farà al console, ovvero al capitano od ufficiale di porto del primo porto di approdo dentro ventiquattrore.

Art. 443.

Il capitano o ufficiale di porto, ovvero il console,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

stenderà processo verbale della denuncia o querela del capitano o padrone.

Il processo verbale sarà dal console registrato nella cancelleria del Consolato, e trasmesso in seguito al Ministero della marina, il quale lo spedisce al procuratore generale od al procuratore del Re competente.

D'AMICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

D'AMICO. L'articolo 444 e seguenti, e più specialmente l'articolo 448, richiedono, per parte della Commissione, una esplicita dichiarazione del ministro.

L'articolo 444 e seguenti si occupano specialmente della procedura, ed in particolare modo l'articolo 448, dichiara che i capitani e gli ufficiali di porto debbano nelle istruttorie e nel giudizio sulle contravvenzioni marittime, e sui reati previsti dall'articolo 434, osservare le forme che saranno prescritte dal regolamento.

Ora la Commissione ha osservato che, in quanto a procedura, uscire dalle formole del regolamento di procedura ordinaria, per rimettersi alle formole del regolamento che applica il Codice della marina mercantile, non sia un progresso; e volendo quindi mantenere l'attuale sistema, cioè a dire, che le formole per tutti i giudizi marittimi siano le stesse del Codice di procedura ordinaria, la Commissione domanda all'onorevole ministro che il regolamento per l'applicazione di questo Codice, a cui si riferisce l'articolo 444, per quanto riguarda la procedura sia possibilmente uniforme al Codice di procedura ordinaria.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Commissione sa quale è stato il motivo per cui affidando ai capitani di porto la cognizione di talune contravvenzioni e taluni reati sarebbe impossibile attenersi in tutto alle prescrizioni della procedura penale ordinaria, poichè quegli uffizi di porto non hanno uscieri nè cancellieri. Ma ho dichiarato nell'altro ramo del Parlamento, e poi alla Commissione, e dichiaro ben volentieri ora alla Camera che nel compilare il regolamento preveduto in questo articolo si manterranno tutte le garanzie della procedura penale ordinaria. *(Benissimo!)*

D'AMICO. La Commissione prende atto di questa dichiarazione del ministro. E poichè siamo in fine del laborioso cammino, e poichè la Commissione è stata abbastanza fortunata di avere l'appoggio della Camera nell'approvazione di questo progetto di legge per far godere la marina mercantile di tutti i vantaggi che il progetto arreca al Codice in vigore, prego ancora l'onorevole ministro che, nello stabilire il regolamento per l'applicazione di questo

Codice, voglia tener conto di tutte quelle osservazioni e raccomandazioni che la Commissione ha fatto nella sua relazione.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Io accetto volentieri le raccomandazioni che mi fa la Commissione affine di tener conto delle varie proposte che ha fatto la Commissione nella relazione riguardo a questo progetto di legge, e soggiungerò anzi che qualcuna di queste raccomandazioni corrisponde già agli impegni presi da parte mia nell'altro ramo del Parlamento.

Valga per esempio la raccomandazione vivissima fatta dalla Commissione perchè il regolamento per l'attuazione di questo Codice sia emanato e che si eviti l'inconveniente verificatosi pel Codice attuale della marina mercantile nel quale si accenna a più riprese ad un regolamento per la sua attuazione, regolamento che dopo dieci anni non fu ancora pubblicato. Ebbene a riguardo di questo regolamento io ho dichiarato nell'altro ramo del Parlamento che mi impegnavo di pubblicarlo nel termine di sei mesi dalla data dell'approvazione di questa legge, e rinnovo qui questo impegno.

La Commissione ha fatta nella sua relazione un'altra raccomandazione, quella dell'abolizione delle corporazioni privilegiate dei calafati e barcaioli. Io in principio di seduta ho già soddisfatto a questo desiderio presentando alla Camera un progetto di legge per attuare questa abolizione.

La Commissione raccomanda che ai costruttori di prima che hanno già la loro patente si dia la facoltà di costruire anche bastimenti in ferro ed io posso dichiarare che dessi hanno diritto a conservare questa facoltà e che nel regolamento provvederò in modo esplicito a questo riguardo.

In conclusione io dichiaro che a parecchie delle raccomandazioni della Commissione io mi associo ed avranno certamente la loro attuazione e per tutte poi dichiaro che ne farò oggetto di attento studio.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'articolo 443, dandone nuovamente lettura.

Art. 443.

Il capitano o ufficiale di porto, ovvero il console, stenderà processo verbale della denuncia o querela del capitano o padrone.

Il processo verbale sarà dal console registrato nella cancelleria del Consolato, e trasmesso in seguito al Ministero della marina, il quale lo spedisce al procuratore generale od al procuratore del Re competente.

Chi lo approva, è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Art. 444.

I capitani e gli ufficiali di porto, appena ricevuta

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

ranno dal capitano o padrone la denuncia di un crimine o delitto, o ne avranno altrimenti notizia, procederanno agli atti d'istruttoria nelle forme stabilite dal regolamento, e li trasmetteranno al procuratore del Re competente. Faranno deporre nelle carceri giudiziarie l'imputato che si trovi in istato di arresto.

Quando l'imputato di crimine o delitto, che non si trova in istato d'arresto, sia imbarcato per l'estero, i suddetti ufficiali ne ordineranno lo sbarco, e lo faranno tradurre innanzi al procuratore del Re.

VOLLARO. Non credo che in questa materia si debba derogare al diritto comune, collo stabilire una procedura eccezionale per questa classe di cittadini. Io trovo che il diritto comune è la garanzia di ogni ceto di cittadini.

A questo diritto si sostituisce un regolamento che non so qual sia; ed io perciò mi oppongo a questa disposizione, e chiedo che siano mantenute tutte quelle forme che sono nel Codice di procedura penale.

RIGHI. Io credo che l'onorevole Vollaro non abbia fatto attenzione alle esplicite dichiarazioni del ministro della marina in seguito ad una mozione della stessa Commissione.

La Commissione è perfettamente del suo avviso, che cioè non vi sia un motivo bastevole per derogare alla legge provinciale e comunale, e perciò ebbe a raccomandare che, se non in diritto, pure virtualmente questo regolamento, che il ministro della marina riserva a sé di poter fare, abbia a corrispondere esattamente al regolamento della procedura attuale.

Il ministro ebbe a dichiarare nella maniera più solenne e più esplicita che ciò verrà fatto con tutto scrupolo. D'altra parte, se non erro, il ministro della marina avrebbe preso anche l'impegno del termine entro il quale questo regolamento sarebbe stato fatto, ed al Senato avrebbe dichiarato che assumeva l'impegno di pubblicare il detto regolamento entro il periodo di sei mesi.

Mi pare che con questi schiarimenti potremmo rimanere perfettamente tranquilli che in effetto, in pratica, alle leggi processuali comuni non si verrà punto a derogare.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Sentite le spiegazioni dell'onorevole Righi, dico che rispetto immensamente le dichiarazioni dell'onorevole ministro; ma intanto noi facciamo una legge che dovrà essere applicata e rispettata, malgrado le dichiarazioni contrarie ministeriali, tale quale sarà votata. Con quest'articolo deroghiamo alle forme del diritto comune, sottraghiamo dei cittadini al diritto comune, e li assog-

gettiamo ad un regolamento eccezionale, di cui non possiamo ora conoscere esattamente la portata, e votiamo l'ignoto.

C'è di più una questione d'alta costituzionalità. Io ho fede nelle dichiarazioni del ministro; ma qui trattasi di abdicare il potere legislativo, abbandonandogli le modalità per l'esecuzione della legge. Allorchè trattasi della sorte dei cittadini e di rinunciare i nostri diritti all'esercizio del potere legislativo, io domanderò sempre la salvaguardia della legge, l'applicazione del diritto comune per tutti, l'eguaglianza davanti la legge.

PRESIDENTE. Fa una proposta speciale, onorevole Vollaro?

VOLLARO. Io torno all'antica dicitura, e propongo la seguente modificazione, cioè: « nelle forme stabilite dal diritto comune. »

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro propone che dopo le parole *forme stabilite*, si dica: *dal diritto comune*.

La Commissione accetta?

RIGHI. Non accetta.

PRESIDENTE. Domando se quest'emendamento dell'onorevole Vollaro è appoggiato.

(È appoggiato.)

Metto ai voti l'emendamento proposto dall'onorevole Vollaro, il quale consiste nella sostituzione delle parole: *dal diritto comune*, alle parole *dal regolamento*.

Come la Camera ha udito, nè il ministro nè la Commissione l'accettano. Chi lo approva favorisca di alzarsi.

(Non è approvato.)

Metto ai voti l'articolo 444 e ne do nuovamente lettura:

« I capitani e gli ufficiali di porto, appena riceveranno dal capitano o padrone la denuncia di un crimine o delitto, o ne avranno altrimenti notizia, procederanno agli atti d'istruttoria nelle forme stabilite dal regolamento, e li trasmetteranno al procuratore del Re competente. Faranno deporre nelle carceri giudiziarie l'imputato che si trovi in istato di arresto.

« Quando l'imputato di crimine o delitto che non si trovi in istato d'arresto, sia imbarcato per l'estero, i suddetti ufficiali ne ordineranno lo sbarco, e lo faranno tradurre innanzi al procuratore del Re. »

Chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

Art. 448.

I capitani ed ufficiali di porto dovranno nell'istruttoria e nel giudizio sulle contravvenzioni marittime e sui reati previsti all'articolo 434, ultimo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MAGGIO 1877

alinea osservare le forme che saranno prescritte dal regolamento.

L'esecuzione coatta delle sentenze dei suddetti ufficiali, portanti condanna a pene pecuniarie, o spese di giustizia, e la commutazione delle suddette pene in pene corporali, sono devolute ai pretori.

I consoli all'estero ed i comandanti di navi da guerra, di stazione in paese straniero, ove non risieda console con esercizio di giurisdizione dovranno uniformarsi alle speciali norme di procedura, prescritte dalla legge sui Consolati.

(È approvato.)

Art. 449.

I procedimenti relativi ai reati marittimi dovranno sempre essere spediti d'urgenza.

L'imputato ammesso a libertà provvisoria, o che non sia stato arrestato, potrà avere il permesso di imbarco dall'autorità marittima, previo il consenso del Pubblico Ministero o del pretore competente; ma l'imbarco non potrà essere autorizzato per viaggi all'estero.

Oltre ai casi indicati nell'articolo 311 del Codice di procedura penale, nei giudizi per reati marittimi si potranno leggere le dichiarazioni scritte dei testimoni, ogni qual volta consti che si trovino in navigazione, quantunque non siano assenti dal regno.

I termini per produrre opposizione, appello o ricorso contro sentenze di condanna per reati marittimi, pronunziate a carico d'individui appartenenti alla marina, mentre sono in navigazione, cominceranno a decorrere dal giorno dello sbarco loro nel regno, accertato ai termini degli articoli 115 e seguenti del presente Codice e del regolamento.

Nei giudizi per reati marittimi potranno essere, previo accordo fra le parti, e con decreto del presidente ridotti:

a dieci giorni il termine stabilito nell'articolo 360 del Codice di procedura penale;

a venti giorni quello fissato nell'articolo 407 del detto Codice;

ugualmente a venti giorni quello prescritto nell'articolo 664 del Codice stesso.

In quest'ultimo caso il presidente potrà pure abbreviare i termini stabiliti negli articoli 661 e 662.

(È approvato.)

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

La seduta è levata alle 6 15.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione della riforma del Codice della marina mercantile;

2° Discussione del progetto di legge per una tassa di fabbricazione e consumo sopra gli zuccheri indigeni e variazione di articoli della tariffa doganale;

3° Discussione del bilancio di definitiva previsione del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel corrente esercizio;

4° Discussione del progetto di legge per prorogare i termini della legge 8 giugno 1873 sull'affrancazione delle decime ed altre prestazioni feudali;

5° Discussione del progetto di legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte di appello di Catania.

