CAMERA DEI DEPUTATI N. 1800-A

RELAZIONE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE **DUCCI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 1° febbraio 1951 (*Stampato n. 997*)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(SFORZA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLA DIFESA
(PACCIARDI)

COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(SIMONINI)

COL MINISTRO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI
(SPATARO)

E COL MINISTRO DEL TESORO
(PELLA)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 3 febbraio 1951

—

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948

Presentata alla Presidenza il 20 aprile 1951

ONOREVOLI COLLEGHI ! — I lavori della Conferenza internazionale per la sicurezza della vita umana in mare ultimati a Londra il 10 giugno 1948, dopo essere stati approvati dall'altro ramo del Parlamento, vengono oggi sottoposti al vostro attento esame. Esame, che, per l'importanza e la serietà della materia di cui è oggetto la Convenzione stessa, avrebbe dovuto essere fatto molto tempo prima.

Lo scopo di quella conferenza è stato quello di dar vita ad una nuova Convenzione e di cercare, da parte dei Paesi firmatari, di miglio-

rare e sostituire, in armonia al progresso scientifico nel campo della tecnica navale ed alle esigenze della navigazione, tutte quelle norme giuridiche e tecniche, inerenti la sicurezza della vita umana in mare, contenute nell'analoga conferenza internazionale firmata a Londra il 31 maggio 1929.

Con questo nuovo atto si è inteso inoltre di eliminare eventuali concorrenze all'esercizio della navigazione. Concorrenze che potrebbero incidere sui costi dei traffici marittimi a favore di quello o quegli Stati che intendessero esimere il proprio naviglio dall'osservanza e dall'applicazione pratica delle norme contenute nella Convenzione in esame. Norme scaturite dall'esperienza e dalla diligente collaborazione nonché dagli sforzi comuni compiuti in questo settore marinaro da 34 Paesi, rappresentati a Londra dalle rispettive delegazioni o da esperti osservatori.

La Convenzione in esame entrerà in vigore dodici mesi dopo la quindicesima ratifica dei Governi contraenti, dei quali sette aventi ognuno un tonnellaggio globale di almeno un milione di stazza lorda.

Secondo notizie in nostro possesso i Paesi che hanno di già ratificato la Convenzione in oggetto sono dodici (Inghilterra, Stati Uniti, Nuova Zelanda, Francia, Olanda, Svezia, Norvegia, Sud Africa, Islanda, Portogallo, Canadà, Pakistan), fra questi, sette superano un milione di tonnellate di stazza lorda (Inghilterra, Stati Uniti, Francia, Olanda, Svezia, Norvegia e Canadà).

La Conferenza internazionale che ha avuto luogo a Londra dal 23 aprile al 10 giugno 1948, ha chiuso i suoi lavori con la firma di un « Atto finale » al quale sono annessi cinque allegati:

Allegato *A*: Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare, 1948;

Allegato *B*: Regole per evitare abbordi in mare;

Allegato *C*: Deliberazioni;

Allegato *D*: Raccomandazioni;

Allegato *E*: Elenco delle persone partecipanti alla Conferenza.

All'atto dell'entrata in vigore della Convenzione in esame i Governi contraenti si impegnano di dare effetto alle disposizioni ed alle regole allegate alla Convenzione stessa e ad emanare tutte le leggi, tutti i decreti, ordini e regolamenti atti e necessari alla sua intera applicazione, e ciò allo scopo di garantire che, agli effetti della sicurezza della vita umana, una nave sia idonea al servizio al quale viene adibita.

Il disegno di legge che oggi siamo chiamati ad esaminare si limita all'accettazione dell'« Atto finale » ed alla Convenzione internazionale della sicurezza della vita umana in mare, di cui all'allegato *A*.

L'« Atto finale » determina lo scopo della Conferenza inteso a stabilire una Convenzione che possa sostituire la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare, firmata a Londra il 31 maggio 1929, elenca i vari Paesi rappresentati alla Conferenza dalle rispettive Delegazioni o da prescelti osservatori, le Organizzazioni intergovernative o no che hanno seguito i lavori, i Comitati costituiti per lo svolgimento del lavoro della Conferenza, i criteri edotti per la redazione delle regole, delle deliberazioni e delle raccomandazioni che figurano agli Atti, ed in fine le firme dei rappresentanti delle diverse Nazioni contraenti.

Le regole espresse nell'allegato *A* costituiscono nell'insieme l'Atto più importante approvato dalla Conferenza in quanto contengono la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, ed esso Atto è costituito da una prefazione nella quale sono elencati i nominativi dei vari plenipotenziari, designati alla Conferenza dai Governi contraenti, ne riconosce la piena validità delle rispettive credenziali e stabilisce in fine in quindici articoli, seguiti dalla firma dei Delegati accreditati, le modalità alle quali i Governi contraenti si impegnano di uniformarsi, allo scopo di rendere operante la Convenzione in esame.

Fanno quindi seguito all'introduzione sei Capitoli che riguardano:

il primo le disposizioni generali, il secondo la costruzione, il terzo i mezzi di salvataggio, il quarto la radiotelegrafia e la radiotelefonia, il quinto la sicurezza della navigazione, il sesto il trasporto di granaglie e di merci pericolose, ed in fine un « Appendice » che approva i modelli da adottarsi internazionalmente per il rilascio dei certificati di sicurezza per i differenti tipi di navi.

Il capitolo primo, diviso in tre parti *A*, *B*, *C* e composto da 20 regole, contiene precisazioni ed eccezioni d'ordine generale sull'applicazione e definizione della Convenzione, visite alle navi e rilascio di appositi certificati, sinistri marittimi.

I restanti capitoli trattano in gran parte la materia tecnica e dettano le relative regole alle quali devono uniformarsi le navi adibite a viaggi internazionali.

L'onorevole Carboni, nella sua relazione fatta al Senato sul disegno di legge in esame, ha giustamente fatto rilevare alcune osservazioni di natura giuridica cui potrebbe pre-

starsi la Convenzione nonché alcuni contrasti che si riscontrano nella interpretazione terminologica esistente fra il testo originale della Convenzione nelle lingue inglese-francese e la traduzione in lingua italiana.

Il capitolo secondo, che interessa la costruzione, è diviso in sei parti, l'*A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*. La parte *A* contempla le disposizioni generali che riguardano le nuove costruzioni e le misure da adottarsi per le navi esistenti, prima dell'entrata in vigore della presente Convenzione, navi da passeggeri o da carico allo scopo di prendere da parte di ogni singola Amministrazione quelle disposizioni atte ad assicurare, dove risulti possibile e ragionevole, un aumento di sicurezza agli effetti della vita umana in mare.

La parte *B* riguarda la compartimentazione e la stabilità della nave e si applica solamente alle navi da passeggeri ad eccezione della regola 18, che si applica anche alle navi da carico. Questa regola fa obbligo alle navi, dopo la loro ultimazione, di sottoporsi ad una prova che permetta di determinare gli elementi della loro stabilità.

La parte *C*, che detta le norme da osservarsi per le installazioni elettriche di bordo, si applica alle navi da passeggeri.

La parte *D* fissa le regole cui le navi da passeggeri devono uniformarsi per la protezione contro l'incendio nei locali abitati ed in quelli di servizio.

La parte *E* specifica le condizioni alle quali devono sottostare gli apparecchi ed installazioni indicate alle regole 50 e 51 rispettivamente la prima per le sole navi da passeggeri e la seconda per le sole navi da carico.

La parte *F*, che contiene le varie, si applica solamente alle navi da passeggeri.

Il capitolo III, tratta e disciplina i mezzi di salvataggio e si applica alle navi nuove adibite a viaggi internazionali, è composto da tre parti *A*, *B*, *C*.

La parte A contiene le disposizioni generali applicabili sia alle navi da passeggeri che a quelle da carico, e fissa le caratteristiche e le condizioni tecniche alle quali devono rispondere i mezzi di salvataggio, ne elenca gli oggetti che devono far parte della dotazione delle imbarcazioni di salvataggio e fra l'altro fa obbligo di un apparecchio radio portatile per le navi che, secondo le dovute prescrizioni, abbiano meno di 20 di dette imbarcazioni.

La parte *B*, che si applica esclusivamente alle navi da passeggeri, determina il numero e la capacità minima delle imbarcazioni di dette navi in rapporto alle persone imbarcate, fissa il numero minimo e la capacità cubica degli apparecchi galleggianti in rapporto al 25 per cento delle persone che prendono posto a bordo, stabilisce mediante un'apposita tabella il numero di coppie di grue in relazione alla lunghezza della nave, fa obbligo alle navi aventi più di 19 imbarcazioni che almeno due di esse siano motoscafi di salvataggio muniti, tutti quelli classificati nella classe *A*, di una stazione radiotelegrafica e di un proiettore elettrico alimentato da una sorgente di energia che possa farlo funzionare ininterrottamente per almeno tre ore.

Designa fra l'equipaggio il personale minimo destinato a prendere posto sulle imbarcazioni di salvataggio, assegnando ad ogni motoscafo persone capaci di manovrare il motore, di servirsi degli apparecchi radio e del proiettore. Determina, con apposita tabella, il numero minimo dei marittimi abilitati da destinarsi su ogni singola imbarcazione di salvataggio in rapporto, beninteso, alla capacità massima prescritta per il trasporto delle persone che prendono posto sulle stesse. Ed in fine prescrive le caratteristiche alle quali devono corrispondere gli apparecchi galleggianti di salvataggio e determina, a mezzo di una apposita tabella, il numero minimo dei salvagenti anulari in relazione alla lunghezza della nave.

La parte *C* si applica esclusivamente alle navi da carico e verte su: il numero e la capacità delle imbarcazioni di salvataggio; le grue e i dispositivi per la messa a mare delle stesse; il numero dei salvagenti anulari e delle relative prescritte guarnizioni, in dotazione della nave.

Il capitolo III, nel suo complesso, contempla sensibili innovazioni e migliorie nei confronti delle analoghe disposizioni per la sicurezza della vita umana in mare contenute nella precedente Convenzione internazionale del 31 maggio 1929.

In merito invece alla parte tecnica delle disposizioni contenute nella Convenzione, e per quanto riguarda il Governo italiano, dobbiamo, per mancanza di competenza, rimetterci alla ben nota perizia ed esperienza acquisita in materia dai nostri tecnici che hanno preso parte alla relativa Conferenza.

Ciò però non ci esime dal poter fare alcune osservazioni, più che tecniche, d'ordine pratico connesse ad una più alta sicurezza della navigazione marittima. Queste osservazioni che non intendono entrare nel merito delle ragioni che hanno concorso alla definitiva stipulazione della Convenzione in esame, possono essere vagliate in tema di raccoman-

dazione dalla nostra Amministrazione ed essere anche da essa superate.

Ciò in omaggio ai principi altamente sociali a cui si ispira la salvaguardia della vita umana in mare e tenuto presente che alla nostra Amministrazione incombe il dovere di rendere operanti con apposite regole, tutte quelle variazioni ed aggiunte che potrebbero essere utili.

Per questo pur riconoscendo che la Convenzione, riguardando la salvaguardia della vita umana in mare, implicitamente si preoccupa e comprende tutte le persone che si trovano a bordo di una nave, qualunque sia la loro veste, tuttavia si ritiene che la definizione « passeggero », di cui alla regola 2, comma *e*), del capitolo I, dovrebbe essere abrogata e sostituita, ai fini della nostra Amministrazione, con la seguente definizione:

per « persona » s'intende qualsiasi passeggero, compreso il Comandante ed ogni singolo membro dell'equipaggio, ed altri che prendono posto od impiego a bordo di una nave per i suoi bisogni.

Quest'ultima definizione ci sembra maggiormente logica, in quanto è perfettamente in carattere con la regola contenuta nel capitolo III che fa obbligo e disciplina i mezzi di salvataggio a bordo.

Inoltre, l'inestimabile ausilio che la geniale scoperta della telegrafia senza fili ha portato, sino dalla sua prima applicazione a bordo, alla sicurezza della vita umana in mare, ha indubbiamente, ai fini della Convenzione in esame, una importantissima funzione, e pertanto merita una particolare attenzione.

L'uso della radiotelegrafia a bordo, oltre a permettere alle navi in alto mare di entrare in contatto fra di loro e con la terra ferma, ha concorso a salvare da sicura morte un'interminabile schiera di naufraghi in balia delle onde, a ridurre il numero dei sinistri a mare, ad evitare la navigazione in zone colpite da pericolose depressioni atmosferiche, ad alleviare le pene e le sofferenze delle persone imbarcate, a facilitare i traffici marittimi internazionali.

L'adozione obbligatoria della radio a bordo di determinate navi adibite a viaggi transoceanici fu per la prima volta oggetto di appassionate e clamorose discussioni durante la Convenzione internazionale sulla sicurezza della vita umana in mare, firmata a Londra il 20 luglio 1914.

A questo proposito fu in quella occasione rievocata una delle più dolorose tragedie del mare che commosse l'intera umanità per i nobili e coraggiosi esempi di eroismo e di sacrificio dell'equipaggio del transatlantico *Titanic* affondato il 12 aprile 1912 in pieno Oceano Atlantico, per avere urtato contro un « ice-berg », e che costò la vita a 1490 persone delle 2201 imbarcate.

Ciò premesso, riteniamo doveroso, dal punto di vista di una maggiore sicurezza alla navigazione, di richiamare l'attenzione del nostro Governo sulle regole del capitolo IV della Convenzione in esame, il quale è senza dubbio quello che contiene, nei confronti della precedente Convenzione, una delle più importanti innovazioni ai principî altamente umanitari cui la Conferenza stessa si è giustamente ispirata in omaggio al progresso della scienza in questo campo, affinché lo stesso disponga, agli effetti del naviglio italiano, per una più sicura realizzazione dei maggiori beneficî che ne derivano alla sicurezza della navigazione dai servizi radioelettrici di bordo.

Con l'entrata in vigore della presente Convenzione è fatto obbligo, salvo speciali giustificate esenzioni di cui alle regole 5 e 6 del capitolo IV, parte *A*, della installazione di apparecchi radiotelegrafici o radiotelefonici a bordo di tutte le navi da commercio, che sino ad oggi non incorrevano in tale obbligo, di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate ma inferiori alle 1600, e della dotazione di un apparecchio radiotelegrafico portatile per imbarcazioni di salvataggio capace di trasmettere e ricevere sulla frequenza radiotelegrafica stabilita dal regolamento, annesso alla Convenzione internazionale firmata ad Atlantic City il 2 ottobre 1947, delle radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze.

Con queste nuove disposizioni, la Conferenza ha ritenuto di dover accedere in parte alla proposta di varie Delegazioni intesa ad abbassare notevolmente i limiti di tonnellaggio per le navi da carico incorrenti nell'obbligo della dotazione di apparecchi radioelettrici di comunicazione, senza imporre un eccessivo onere all'armatore.

Tutte le norme relative agli obblighi radio sono state raccolte nel capitolo IV – radiotelegrafia e radiotelefonia –, diviso in quattro parti: *A*) Applicazione e definizione; *B*) Servizio d'ascolto; *C*) Condizioni tecniche; *D*) Giornale Radio di bordo. Altre norme concernenti il servizio e gli impianti radioelettrici si trovano distribuite come segue in altri capitoli:

capitolo I, parte *B*. Regole 7 e 9 disciplinano le visite di ispezione alle installazioni radio, mentre la regola 11 stabilisce le norme per il rilascio dei relativi certificati;

capitolo III, parte *A*. Regola 13 fa obbligo di un apparecchio radio portatile per imbarcazioni di salvataggio. Parte *B*. Regole 25 e 28 fanno rispettivamente obbligo della installazione di apparecchi radiotelegrafici nelle imbarcazioni di salvataggio a motore e l'assegnazione di una persona capace di servirsi di tali apparecchi;

capitolo V, regole 2 e 3 riguardano gli avvisi di pericolo e la prescrizione delle relative informazioni. La regola 10 detta le norme relative ai messaggi di soccorso. La regola 12 disciplina le navi alle quali è fatto obbligo del Radiogoniometro, mentre la regola 14 impegna i Governi contraenti a disporre per l'impianto e la manutenzione relativa agli aiuti alla navigazione lungo le coste, quali radiofari ed apparecchi elettronici.

Il *Regolamento* per evitare gli abbordi in mare, parte *D*, regola 31, detta le norme come far uso del segnale di pericolo e dei segnali di soccorso radiotelegrafici e radiotelefonici.

In fine molte sono le raccomandazioni fatte dalla Conferenza affinchè i Governi firmatari della Convenzione studino la possibilità di estendere ed adottare, con tutte le modifiche giudicate necessarie, i sistemi atti a garantire una più alta sicurezza della vita umana in mare. Fra queste raccomandazioni emergono per la loro utilità pratica quelle relative ai servizi radio, e fra essi in modo precipuo quello riguardante l'impiego del radar in navigazione, impiego che deve essere incoraggiato e diffuso.

A questo proposito non si può fare a meno di rilevare che l'Italia, a differenza dell'Inghilterra e degli Stati Uniti d'America, nonché di nazioni marittime minori, non ha ancora una sua regolamentazione relativa al personale abilitato all'uso del radar e degli apparecchi di radionavigazione, mentre da parte degli stessi capitani marittimi si chiede insistentemente l'istituzione del relativo insegnamento negli Istituti nautici.

Il miglior sistema per garantire l'efficienza degli apparecchi radioelettrici a bordo è ovvio che sia quello del miglior impiego del personale addetto alla condotta degli apparecchi stessi. Ne deriva quindi la necessità di intensificare sulle navi, ai fini di una maggiore sicurezza alla navigazione, l'ascolto umano.

Per quanto riguarda il personale da assegnarsi alle stazioni delle navi, la Convenzione n esame ne fa derivare il numero dall'orario di ascolto sull'onda di soccorso consentendo di alternarlo con quello meccanico a mezzo di un ricevitore autoallarme, mentre il regolamento delle radiocomunicazioni fa derivare il numero degli operatori dall'orario di ascolto da seguirsi agli effetti della corrispondenza pubblica. È questo l'unico caso d'interferenza che può dar luogo a qualche incertezza nell'interpretazione delle relative disposizioni.

A questo punto è necessario vagliare, con la dovuta attenzione e con spirito spoglio da ogni prevenzione i concetti a cui si ispirarono i delegati alla Conferenza stessa per raggiungere un più alto grado di sicurezza nella navigazione.

Quando una nave in alto mare è in pericolo, la vita delle persone imbarcate è affidata agli operatori radio di bordo. In circostanze tragiche molti di questi operatori immolarono, con encomiabile eroismo degno delle eroiche ed epiche vicende marinare, la loro vita al servizio dell'umana civiltà.

Il regolamento delle radiocomunicazioni prescrive che lo straziante segnale di soccorso « S.O.S. », che annuncia quasi sempre dolorose tragedie umane, sia sempre preceduto da un segnale d'allarme, composto di dodici linee trasmesse in un minuto, ognuna di durata di quattro secondi e separate da intervallo di un secondo, allo scopo di far funzionare, sulle navi che lo posseggono, il ricevitore automatico o autoallarme, munito di avvisatori a suoneria opportunamente ubicati. Mentre l'articolo 37 del regolamento delle radiocomunicazioni ha fissato in modo preciso le caratteristiche del segnale, la regola 11, del capitolo IV della Convenzione in esame ha stabilito le condizioni minime a cui deve rispondere il ricevitore autoallarme, allo scopo di mantenere, sulle navi che hanno l'obbligo dell'impianto radiotelegrafico, un'ascolto permanente, sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso, alternando l'ascolto umano con quello dell'apparecchio autoallarme.

Il ricevitore autoallarme, nelle migliori condizioni di funzionamento, non servirebbe alla bisogna se mancasse il pronto intervento di un operatore radio che si colleghi tempestivamento con la nave che ha lanciato nell'aria il prescritto segnale d'allarme. L'autoallarme è un apparecchio molto ingegnoso, ma assai delicato.

Oltre tutto esso, quando funziona bene, può, nelle ore diurne, captare il segnale d'allarme entro un raggio d'azione molto limitato, se il segnale é emesso sulla gamma di frequenza radiotelegrafica di soccorso, entro limiti di tolleranza non variante oltre 8 kilocicli per secondo su ciascun lato della fre-

quenza stessa; mentre nelle ore notturne ha una portata d'azione più estesa.

Non è quindi prudente affidare la vita umana in mare ad un ingegnoso apparecchio automatico, soggetto a facili avarie dovute in gran parte alle continue vibrazioni ed ai bruschi movimenti, a volte assai violenti, della nave, che non capta gli avvisi ai naviganti in genere, e quelli urgenti e di sicurezza alla navigazione in particolare.

Non bisogna sottovalutare l'importanza, a volte vitale, di detti avvisi che molto spesso consistono nel segnalare le coordinate di mine alla deriva, relitti od altri ostacoli immersi e che potrebbero causare serie conseguenze alla sicurezza delle navi e delle vite umane se le relative segnalazioni non dovessero essere ricevute tempestivamente onde evitare in tempo il punto od i punti pericolosi la cui posizione potrebbe benissimo coincidere con quella tracciata dalla rotta della nave.

Poiché l'autoallarme non potrà mai sostituire, ai fini della sicurezza della vita umana in mare, l'ascolto umano, occorre quindi mantenere a bordo, per evitare gravi e fatali conseguenze alla navigazione, un servizio di ascolto permanente, in modo che la nave possa in qualsiasi momento captare tutti quei segnali radioelettrici emessi per la salvaguardia delle navi e delle persone. Questo scopo si raggiunge facendo obbligo a tutte le navi nazionali da passeggeri, pari o superiori alle 3000 tonnellate di stazza lorda, di avere a bordo un minimo di tre ufficiali radiotelegrafisti facenti parte della tabella di armamento, mentre le navi da carico di stazza lorda superiore alle 3000 tonnellate, viaggianti oltre gli stretti del Mediterraneo (Bosforo, Suez, Gibilterra), dovranno avere almeno due ufficiali ed un allievo radiotelegrafista di tabella.

Soltanto in questo modo si potrà assicurare una maggiore assistenza alle navi in pericolo senza uscire dalla cornice che inquadra le norme contenute nella Convenzione in esame.

Infatti molte sono le raccomandazioni che fanno riferimento ai servizi radio di bordo (raccomandazione nn. 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19 e 20), mentre la regola 13 del capitolo V è molto chiara e dice testualmente:

« *Personale di bordo.* — I Governi contraenti si impegnano, per quanto concerne le navi della propria nazione, di mantenere o, se necessario, di adottare misure atte ad assicurare dal punto di vista della sicurezza della vita umana in mare, che tutte le navi siano sufficientemente ed efficientemente equipaggiate ».

A questo punto non è superfluo far rilevare che la spesa che l'armatore sarebbe tenuto a sopportare, in conseguenza del maggior onere dovuto alle esigenze di una maggiore sicurezza alla navigazione, potrebbe, con speciali accorgimenti, venire in parte assorbita dal minor costo del premio dovuto dall'armatore stesso per l'assicurazione della nave inquanto quest'ultima offrirebbe un più alto grado di garanzia contro i rischi della navigazione.

Il capitolo V, che detta le norme che disciplinano e regolano la navigazione ai fini di una maggiore sicurezza, è composto da 17 regole, e si applica a tutte le navi da commercio e per tutti i viaggi;

fa obbligo al comandante di una nave di dare avviso alle navi nelle vicinanze ed alla più prossima stazione costiera, con cui possa comunicare, ogni qualvolta incontri ghiacci, relitti, tempeste tropicali od altri pericoli immediati per la navigazione;

prescrive le informazioni alle quali attenersi per gli avvisi di pericolo, disciplina la propagazione e la comunicazione dei dati riferentisi alle osservazioni meteorologiche allo scopo di agevolare la navigazione;

impegna le Amministrazioni ad incoraggiare l'uso di strumenti di grande precisione facilitando, a richiesta, il controllo di tali strumenti;

a mantenere un servizio di ricerca dei ghiacci ed un servizio di studio e osservazioni sulle condizioni dei ghiacci in genere e particolarmente nel Nord Atlantico;

fa obbligo ai comandanti delle navi di procedere a velocità moderata o di variare la rotta della nave qualora venga segnalata l'esistenza di ghiacci lungo la rotta o in vicinanza di essa in modo da mantenersi lontano dalla zona di pericolo;

raccomanda di seguire rotte stabilite attraverso il Nord Atlantico rotte che per esperienza fatta contribuiscono alla sicurezza della vita umana in mare;

stabilisce come usare i segnali di pericolo, e fa obbligo ai comandanti di portarsi a tutta velocità per assistere le persone in pericolo informandole, se possibile, che egli è diretto al loro soccorso;

fa obbligo della dotazione di una lampada efficiente per le segnalazioni diurne, e della installazione, a bordo delle navi di stazza lorda pari o superiori a 1600 tonnellate

adibite a viaggi internazionali, di un apparecchio radiogoniometrico;

impegna i Governi contraenti ad adottare, per quanto concerne le navi della propria nazione, misure atte ad assicurare, dal punto di vista della sicurezza della vita umana in mare, un sufficiente equipaggiamento a tutte le navi.

dispone di aiuti alla navigazione, accertandosi che tutte le necessarie, disposizioni siano prese per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in pericolo al largo delle loro coste;

elenca i segnali che devono essere usati da una stazione di salvataggio nelle sue comunicazioni con navi in pericolo e da nave in pericolo quando in comunicazione con le stazioni di salvataggio; in fine descrive le caratteristiche alle quali devono corrispondere le scalette a tarozzi per imbarco piloti.

Il capitolo VI, composto di tre regole, tratta e disciplina il trasporto di granaglie e di merci pericolose, suggerisce tutte quelle precauzioni necessarie e ragionevoli, dal punto di vista della sicurezza della vita umana in mare, per prevenire quanto più possibile eventuali pericoli.

Segue un'appendice che contiene cinque differenti modelli di certificati di sicurezza da adottarsi internazionalmente, e precisamente:

1°) Certificato di sicurezza per navi da passeggeri;

2°) Certificato di sicurezza per navi da carico;

3°) Certificato di sicurezza radiotelefonica;

4°) Certificato di sicurezza radiotelegrafica;

5°) Certificato di esenzione.

L'allegato *B* – regole per evitare gli abbordi in mare – diviso in quattro parti *A*, *B*, *C*, *D*, contiene complessive 32 regole.

Questo allegato è un atto molto importante ai fini della salvaguardia della vita umana in mare e ci auguriamo che venga presto presentato al Parlamento per la dovuta ratifica, come richiesto nell'Atto finale della Conferenza per la sua entrata in vigore.

Anche l'allegato *C*, che contiene due deliberazioni, non fa parte degli atti attualmente sottoposti all'esame del Parlamento.

È fuori dubbio che le norme contenute nella Convenzione sottoposta al vostro esame, che garantisce un più alto grado di sicurezza alla navigazione nei confronti della precedente Convenzione del 1929, sono ispirate, oltre che dalla esperienza pratica dei vantaggi dovuti alle innovazioni della moderna tecnica navale e dell'arte del navigare, da nobili sentimenti altamente umanitari che onorano i Paesi rappresentati alla Conferenza. Questi sentimenti tendono a raggiungere un comune scopo di sicurezza e ad incrementare i pacifici rapporti del consorzio umano in cui viviamo.

Onorevoli Colleghi! Dopo aver esaminato e riconosciuta la grande importanza di questo Atto internazionale, seppure, come giustamente disse l'onorevole Carboni, non immune da critiche, il relatore si onora di proporvi l'approvazione della presente relazione e conseguente ratifica della Convenzione la quale certamente concorre ad aumentare nel mondo intero il prestigio della nostra marina mercantile e la nobile tradizione dell'italica civiltà.

DUCCI, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, che sostituisce la Convenzione del 31 maggio 1929, resa esecutiva con legge 31 marzo 1932, n. 718.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

ART. 3.

All'onere derivante dall'esecuzione della Convenzione 10 giugno 1948 di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà fatto fronte con i fondi già iscritti al capitolo 26 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1949-50 e corrispondenti degli esercizi futuri.

ART. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE

DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.