

# Legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera

747.30

del 23 settembre 1953 (Stato 20 agosto 2013)

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visti gli articoli 87 e 122 della Costituzione federale<sup>1;2</sup>  
visto il messaggio del Consiglio federale del 22 febbraio 1952,  
*decreta:*

## **Titolo I. Organizzazione e autorità**

### **Capo I. Principi generali**

#### **Art. 1**

Diritto svizzero  
e diritto  
delle genti

Nella misura compatibile con i principi del diritto delle genti, la navigazione marittima sotto bandiera svizzera è retta dal diritto svizzero.

#### **Art. 2**

Navi svizzere

<sup>1</sup> Sono navi svizzere le navi iscritte nel registro del naviglio svizzero.

<sup>2</sup> Basilea è l'unico porto d'iscrizione delle navi svizzere.<sup>3</sup>

#### **Art. 3**

Bandiera  
marittima  
svizzera

<sup>1</sup> La bandiera svizzera può essere inalberata soltanto da navi svizzere; le navi svizzere inalberano esclusivamente la bandiera svizzera.

<sup>2</sup> La bandiera marittima svizzera porta una croce bianca in campo rosso; la sua forma e le sue proporzioni sono conformi al tipo riprodotto in allegato alla presente legge.

#### **Art. 4**

Applicazione del  
diritto svizzero

<sup>1</sup> In altomare, a bordo delle navi svizzere, è applicabile soltanto il diritto federale svizzero. Nelle acque territoriali, il diritto federale svizzero è applicabile a bordo delle navi svizzere, a meno che lo Stato rivierasco non dichiarì esclusivamente applicabile la sua legge nazio-

RU 1956 1407

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 22 mar. 2013, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2323; FF 2012 7595).

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

nale. In caso di naufragio di una nave svizzera, il diritto svizzero è applicabile ai superstiti nella stessa misura.

<sup>2</sup> Tuttavia, i reati nel senso del Codice penale svizzero<sup>4</sup> e delle altre disposizioni penali di diritto federale commessi a bordo di una nave svizzera sono punibili secondo il diritto svizzero indipendentemente dal luogo in cui la nave si trovava al momento del reato.

<sup>3</sup> Le speciali disposizioni penali della presente legge sono applicabili indipendentemente dal fatto che l'atto punibile secondo le stesse sia stato commesso all'estero o nella Svizzera.

<sup>4</sup> L'autore non è più punito nella Svizzera:

se è stato assolto all'estero dal reato con sentenza irrevocabile;

se la pena inflittagli all'estero per il medesimo atto è stata scontata o condonata oppure è prescritta.

Se il colpevole ha scontato all'estero solo in parte la pena, questa parte gli sarà computata nella pena da pronunciare.

#### Art. 4a<sup>5</sup>

Conclusione autonoma di convenzioni internazionali da parte del Consiglio federale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può concludere convenzioni internazionali adottate nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale, in materia di:

- a. prevenzione dell'inquinamento marino da navi e lotta contro tale inquinamento;
- b. sicurezza degli equipaggi;
- c. prevenzione delle avarie;
- d. operazioni di ricerca e salvataggio in caso di pericolo.

<sup>2</sup> Prima di concludere una convenzione internazionale consulta le cerchie interessate.

#### Art. 5

Ordinanze del Consiglio federale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana le ordinanze necessarie all'esecuzione della presente legge.

<sup>2</sup> Esso stabilisce, ove occorra, le disposizioni suppletive risultanti dalle convenzioni o dalle norme internazionali applicabili alla navigazione marittima sotto bandiera svizzera.

<sup>3</sup> Se gli importi unitari o le unità di conto per il calcolo della limitazione della responsabilità, fissati in convenzioni internazionali, sono modificati, o se intervengono cambiamenti essenziali e durevoli delle

<sup>4</sup> RS 311.0

<sup>5</sup> Introdotto dal n. I della LF del 22 mar. 2013, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2323; FF 2012 7595).

basi di valutazione o di calcolo, il Consiglio federale può diminuire o aumentare gli importi unitari della responsabilità (art. 49, 105, 118 e 126) o determinarli in altre unità di conto e disciplinare la procedura di conversione in moneta nazionale.<sup>6</sup>

### Art. 6

Misure  
straordinarie

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può prendere ogni misura necessaria:

- a. per evitare che l'uso della bandiera svizzera sul mare comprometta la sicurezza e la neutralità della Confederazione o provochi complicazioni internazionali;
- b. per porre la navigazione marittima svizzera al servizio dell'approvvigionamento economico del Paese<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> A questo scopo, il Consiglio federale può in particolare requisire o espropriare le navi svizzere verso un'adeguata indennità. In caso di contestazione circa l'importo di questa, decide il Tribunale federale come istanza unica.

<sup>3</sup> Qualora prenda altre misure, il Consiglio federale può secondo le circostanze fissare un'indennità, se un danno notevole è derivato dall'impossibilità di trarre altrimenti profitto dalla nave; l'indennità è concessa al proprietario della nave, all'armatore o al vettore.

### Art. 7

Applicazione del  
diritto da parte  
del giudice

<sup>1</sup> Se la legislazione federale, in particolare la presente legge, come pure le norme giuridiche delle convenzioni internazionali cui è fatto riferimento, non contengono disposizioni applicabili, il giudice decide secondo i principî generali del diritto marittimo e, in mancanza di tali principî, secondo le norme che egli adotterebbe come legislatore, tenendo conto della legislazione, degli usi, della dottrina e della giurisprudenza degli Stati marittimi.

<sup>2</sup> Il giudice apprezza liberamente le prove, in particolare anche le iscrizioni del capitano nei giornali di bordo, nei registri, nei protocolli e nei rapporti.

<sup>6</sup> Introdotta dal n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>7</sup> Nuova espr. giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

## Capo II. Amministrazione

### Art. 8

Vigilanza

<sup>1</sup> La navigazione marittima sotto bandiera svizzera è sottoposta all'alta vigilanza del Consiglio federale.

<sup>2</sup> La sorveglianza diretta spetta al Dipartimento federale degli affari esteri<sup>8</sup>, che l'esercita per mezzo dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>3</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima eseguisce le disposizioni concernenti la navigazione marittima sotto bandiera svizzera secondo le istruzioni del Dipartimento federale degli affari esteri e ne sorveglia l'applicazione. Esso fa rapporto al Dipartimento federale degli affari esteri.

### Art. 9

Ufficio svizzero della navigazione marittima

<sup>1</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima ha la sua sede a Basilea. Esso esercita le sue incombenze nei confronti delle navi svizzere mediante funzionari propri o per il tramite dei Consolati svizzeri.

<sup>2</sup> A questo scopo, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può trattare e corrispondere direttamente con i Consolati e i Consoli di Svizzera, come pure con le autorità e con i rappresentanti di Stati esteri.

<sup>3</sup> I proprietari, gli armatori e i capitani di navi svizzere sono tenuti a fornire in ogni tempo, a richiesta dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, tutte le informazioni necessarie all'esercizio delle sue funzioni. L'Ufficio può eseguire ispezioni a bordo delle navi svizzere.

<sup>4</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può delegare a società di classificazione riconosciute taluni compiti d'ispezione, di controllo o compiti decisionali, segnatamente quelli previsti dalla Convenzione del 23 febbraio 2006<sup>9</sup> sul lavoro marittimo.<sup>10</sup>

### Art. 10

Ufficio svizzero del registro del naviglio

<sup>1</sup> L'Ufficio svizzero del registro del naviglio ha la sua sede a Basilea. Esso tiene il registro nel quale sono iscritti le navi svizzere e i diritti reali che le concernono.

<sup>2</sup> Salvo disposizioni contrarie della presente legge o delle ordinanze che ne derivano, alla tenuta del registro del naviglio svizzero è appli-

<sup>8</sup> Nuova denominazione giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

<sup>9</sup> RS 0.822.81

<sup>10</sup> Introdotto dall'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2507; FF 2009 7831).

cabile per analogia la legislazione federale in materia di registro del naviglio.<sup>11</sup>

### Art. 11

Organizzazione degli uffici; responsabilità

1 Il Consiglio federale provvede all'organizzazione e al funzionamento dei due uffici. Esso emana la tariffa delle tasse che gli uffici stessi oppure i Consolati riscuotono nell'esercizio delle loro incombenze.

2 La Confederazione risponde d'ogni danno risultante dalle misure e decisioni degli uffici, in particolare dalla tenuta del registro del naviglio svizzero; essa ha un diritto di regresso contro i funzionari e gl'impiegati che hanno commesso una colpa.

### Art. 12

Delegazione

1 D'intesa con il Governo cantonale interessato, il Consiglio federale può affidare la gestione degli uffici o l'esercizio di determinate loro competenze a un'amministrazione cantonale.

2 In questo caso, i rapporti di servizio e la responsabilità dei funzionari e degl'impiegati cantonali sono disciplinati, per quanto quest'ultimi agiscano in virtù di disposizioni della presente legge, dalla legislazione federale.

## Capo III. Giurisdizione

### Art. 13<sup>12</sup>

Giurisdizione amministrativa

1 La procedura di ricorso contro le decisioni dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima è disciplinata secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale.

2 ...<sup>13</sup>

### Art. 14

Giurisdizione civile

1 Tutte le azioni concernenti diritti reali su navi iscritte nel registro del naviglio svizzero devono essere deferite al giudice di Basilea, indipendentemente dal domicilio del convenuto.

2 Le azioni civili per atti illeciti commessi a bordo di navi svizzere, come pure tutte le altre azioni civili proposte in virtù della presente

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>12</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1976, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1323; FF 1976 II 1165).

<sup>13</sup> Abrogato dal n. 81 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU 2006 2197 1069; FF 2001 3764).

legge, sono deferite al giudice di Basilea, a meno che non sia competente altra autorità giudiziaria nella Svizzera.

<sup>3</sup> Le azioni relative alla procedura di limitazione della responsabilità dell'armatore o all'omologazione di regolamenti contributori (*dispatche*) in caso di avaria comune sono proposte innanzi all'autorità giudiziaria di Basilea.

### Art. 15

Giurisdizione penale

<sup>1</sup> I reati commessi a bordo di navi svizzere come pure le contravvenzioni punibili secondo la presente legge devono essere perseguiti e giudicati dalle autorità del Cantone di Basilea Città, in quanto non sia prevista la competenza del Tribunale penale federale o dei tribunali militari. Il ricavo delle multe pronunciate in virtù della presente legge appartiene al Cantone di Basilea Città.<sup>14</sup>

<sup>2</sup> Le contravvenzioni alla presente legge sono constatate dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>3</sup> Le autorità del Cantone di Basilea Città sono tenute a comunicare al Ministero pubblico della Confederazione tutte le sentenze penali e tutte le dichiarazioni di non doversi procedere pronunciate in virtù della presente legge.

### Art. 16<sup>15</sup>

## Titolo II. Navi svizzere

### Capo I. Iscrizione delle navi

#### Art. 17

I. Condizioni In generale

<sup>1</sup> Possono essere iscritte nel registro del naviglio svizzero soltanto le navi adibite o destinate al trasporto professionale di persone o di cose o ad altra attività professionale in mare, che rispondono alle condizioni legali circa la proprietà, i mezzi finanziari, l'ammissione alla navigazione marittima, il nome e la procedura.<sup>16</sup>

<sup>2</sup> Ogni iscrizione e cancellazione dev'essere pubblicata dall'Ufficio svizzero del registro del naviglio nel *Foglio federale* e nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta il n. 17 dell'all. alla LF del 4 ott. 2002 sul Tribunale penale federale, in vigore dal 1° apr. 2004 (RU **2003** 2133; FF **2001** 3764).

<sup>15</sup> Abrogato dal n. II 24 dell'all. I al codice di procedura civile del 19 dic. 2008, con effetto dal 1° gen. 2011 (RU **2010** 1739; FF **2006** 6593).

<sup>16</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>17</sup> Cpv. 3 originario. Il cpv. 2 primitivo è stato abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1976 (RU **1977** 1323; FF **1976** II 1165).

**Art. 18**

II. Enti e istituti di diritto pubblico

Nel registro del naviglio svizzero sono iscritte le navi appartenenti alla Confederazione, ai Cantoni come pure a enti o istituti svizzeri di diritto pubblico.

**Art. 19<sup>18</sup>**

III. Imprese private  
1. Diritto all'iscrizione

Le aziende individuali, le società commerciali e le società cooperative iscritte nel registro svizzero di commercio, che adempiano le condizioni previste negli articoli 20–24 e la cui sede e centro effettivo d'affari si trovi in Svizzera, possono iscrivere le loro navi nel registro del naviglio svizzero.

**Art. 20<sup>19</sup>**

2. Cittadinanza e domicilio

Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale stabilisce le condizioni in materia di cittadinanza e di domicilio che devono adempiere le persone fisiche, i titolari di un'azienda individuale, i soci, gli accomandanti, gli azionisti, i soci di una società cooperativa o altri titolari di quote sociali nonché tutti i gerenti di una società in nome collettivo, in accomandita o a garanzia limitata.

**Art. 21<sup>20</sup>**

3. Organi di amministrazione e di controllo

Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale stabilisce le condizioni in materia di cittadinanza e di domicilio che devono adempiere gli organi d'amministrazione e di gestione di una società anonima, in accomandita per azioni, a garanzia limitata o cooperativa, come pure le persone incaricate del controllo di queste società.

**Art. 22**

4. Azioni e quote sociali

<sup>1</sup> Tutte le azioni devono essere nominative. La società può, osservando le disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>21</sup>, rifiutare l'approvazione del trasferimento di azioni nominative in particolare qualora l'acquirente non adempia le condizioni stabilite dalla presente legge o dalle ordinanze che ne derivano.<sup>22</sup>

18 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

19 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

20 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

21 RS 220

22 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>2</sup> La qualità di socio di una società cooperativa non si trasmette né per successione né per cessione di quote sociali.

<sup>3</sup> Le azioni e le quote sociali possono essere validamente costituite in pegno, gravate da usufrutto o da qualsiasi altro diritto soltanto mediante autorizzazione della società e iscrizione nel libro delle azioni o delle quote sociali.

**Art. 23<sup>23</sup>**

5. Società e creditori interessati

Il Consiglio federale stabilisce ai sensi degli articoli 20 e 21 le condizioni che devono adempiere le società commerciali e le persone giuridiche le quali intervengono nell'impresa proprietaria della nave:

- a. come socio, accomandante, azionista, socio di una società cooperativa o titolare di quote sociali;
- b. come creditore di capitali investiti d'origine svizzera o come usufruttuario, oppure in virtù di altri diritti particolari;
- c. come ufficio di revisione.

**Art. 24<sup>24</sup>**

6. Mezzi finanziari

<sup>1</sup> Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale emana prescrizioni sui fondi propri di cui il proprietario della nave deve disporre, come pure sull'origine dei capitali mutuati investiti nella nave.

<sup>2</sup> Il proprietario deve disporre di fondi propri che rappresentino almeno il 20 per cento del valore contabile delle navi iscritte a suo nome; per ogni nave di cui è richiesta l'iscrizione, il prezzo d'acquisto è considerato come primo valore contabile.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce in che misura e per quanto tempo i fondi propri, ove diminuiscano in seguito a perdite, possano rimanere al di sotto del limite fissato nel capoverso 2.

**Art. 25<sup>25</sup>**

7. Dichiarazione di conformità

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima attesta mediante una dichiarazione di conformità l'adempimento delle condizioni previste dagli articoli 18 a 24.

<sup>23</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>25</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).



**Art. 26**

8. Controllo

<sup>1</sup> Entro nove mesi dalla chiusura di un esercizio annuo, il proprietario di una nave svizzera deve presentare all'Ufficio svizzero della navigazione marittima uno speciale rapporto di revisione, dal quale risulti che le condizioni legali sono adempiute. Il rapporto di revisione dev'essere allestito da un sindacato di revisione o da una società fiduciaria, riconosciuti a questo scopo dal Consiglio federale.<sup>26</sup>

<sup>2</sup> Nell'interesse di siffatto controllo, il Consiglio federale può emanare particolari prescrizioni concernenti la tenuta dei registri e dei libri contabili e stabilire una tariffa delle tasse per i lavori dell'ufficio di revisione.

**Art. 27**

9. Procedura di ripristinamento

<sup>1</sup> Quando, in seguito a cambiamento di cittadinanza, a trasferimento di domicilio, a successione o per qualsiasi altro motivo, le condizioni legali non sono più adempiute, al proprietario o ai suoi aventi causa è concesso di pieno diritto un termine di trenta giorni a contare dal momento in cui ha inizio l'inadempimento per conformarsi nuovamente alle condizioni stesse.

<sup>2</sup> Se le condizioni non possono essere adempiute prima dello scadere di tale termine o se gli interessati non fanno i passi necessari a questo scopo, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può, purché le condizioni continuino a non essere adempiute, sospendere la dichiarazione di conformità e ordinare il ritiro dell'atto di nazionalità, fintanto che il proprietario o i suoi aventi causa non si siano conformati a dette condizioni. La sospensione o il ritiro sono comunicati al Consiglio federale.

<sup>3</sup> Se le condizioni non sono adempiute entro altri tre mesi, il Consiglio federale può ordinare sia la cancellazione della nave dal registro del naviglio svizzero sia, qualora l'approvvigionamento economico del Paese lo esiga, la vendita della nave ai pubblici incanti. In questo caso, l'aggiudicazione può essere fatta soltanto a un deliberatorio che adempie, secondo un'attestazione dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, le condizioni legali. La Confederazione può partecipare all'incanto. Sono competenti per l'incanto le autorità del Cantone di Basilea Città.

**Art. 28**10. Protezione degli interessati  
a. Proprietà collettiva

<sup>1</sup> Se, in una società in nome collettivo o in accomandita, un socio non adempie o non adempie più le condizioni legali, gli altri soci possono, sempre che il loro interesse comune rappresenti almeno la metà del

<sup>26</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

capitale sociale e che adempiano essi stessi le condizioni legali, escludere con effetto immediato, allo scadere di un termine di venti giorni fissato per regolare amichevolmente la situazione, il socio che non adempie le condizioni, rimborsare all'inadempiente quanto gli spetta del patrimonio sociale e continuare la società da soli.

<sup>2</sup> Se negli altri casi di proprietà collettiva un comproprietario o un proprietario in comune non adempie o non adempie più le condizioni legali, gli altri interessati possono, alle stesse condizioni per ciò che riguarda l'interesse, la capacità e il termine, sciogliere immediatamente la comproprietà o la proprietà comune, assumere la nave in proprietà e tacitare l'inadempiente versandogli il controvalore della sua quota.

<sup>3</sup> Se in una successione esistono più coeredi, quelli che adempiono le condizioni legali possono esigere dagli altri coeredi o interessati nella comunione l'assegnazione del diritto di proprietà del defunto sulla nave, sulle quote sociali o sulle azioni. L'autorità competente a ordinare l'amministrazione d'ufficio della successione prende senza indugio le misure necessarie affinché la nave rimanga di proprietà svizzera.

## Art. 29

b. Persone giuridiche

<sup>1</sup> Quando in una società anonima, in accomandita per azioni o a garanzia limitata un azionista o un socio non adempie più le condizioni legali, le sue azioni o quote sociali sono vendute all'incanto, sempreché gli altri azionisti o soci posseggano insieme almeno la metà del capitale sociale e adempiano essi stessi dette condizioni.

<sup>2</sup> L'incanto è ordinato dal giudice secondo la procedura accelerata, a domanda della società, dopo che sia scaduto il termine di venti giorni fissato da essa per regolare amichevolmente la situazione. Il giudice decide se la vendita dev'essere fatta ai pubblici incanti oppure tra gli interessati. L'aggiudicazione può essere fatta soltanto a un deliberatario che adempie, secondo un'attestazione dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, le condizioni legali.

<sup>3</sup> L'azionista sottoposto all'incanto deve consegnare i titoli senza indugio all'autorità procedente; in caso contrario, il giudice li annulla, a domanda della società, con effetto immediato e senza pubblicazione preliminare. È competente a ordinare l'incanto e a pronunciare l'annullamento il giudice del luogo in cui la società ha la sua sede.

<sup>4</sup> Il membro di una società cooperativa che non adempie più le condizioni legali può essere escluso dalla società stessa.

**Art. 30**

IV. Ammissione alla navigazione

1. Decisione

a. In generale<sup>27</sup>

1 Le navi svizzere sono ammesse alla navigazione soltanto dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

2 Possono essere ammesse alla navigazione soltanto le navi in buono stato di navigabilità, con una stazza lorda di almeno trecento tonnellate, che siano state classificate da una società di classificazione riconosciuta dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>2bis</sup> Eccezionalmente, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può ammettere alla navigazione navi con una stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, se l'iscrizione è giustificata da un interesse svizzero particolare comprovato.<sup>28</sup>

3 Il Consiglio federale fissa, dopo aver sentito le cerchie interessate e tenuto conto degli usi generalmente riconosciuti nella navigazione marittima, le condizioni per la classificazione delle navi svizzere.<sup>29</sup>

**Art. 30a**<sup>30</sup>

b. Navi della navigazione interna in mare

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può fissare, per determinati singoli viaggi in mare, le prescrizioni di sicurezza e rilasciare i documenti necessari a una nave della navigazione interna iscritta nel registro del naviglio svizzero che, in relazione con un trasporto professionale di merci su acque interne, effettui anche una navigazione sul mare. Sono salve le prescrizioni degli Stati rivieraschi sulle cui acque naviga la nave.

**Art. 31**

2. Riparazioni e impianti

1 Le navi iscritte nel registro del naviglio svizzero devono in ogni tempo rispondere alle condizioni cui è stata subordinata la loro ammissione alla navigazione.

2 L'Ufficio svizzero della navigazione marittima vigila che siffatte condizioni siano adempiute in ogni tempo. Se l'Ufficio accerta che non lo sono più, esso fissa al proprietario della nave un termine adeguato per eseguire le riparazioni o gli impianti necessari.

3 Se le riparazioni o gli impianti necessari non sono eseguiti dal proprietario entro tale termine o se risultano insufficienti, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima sospende l'ammissione alla navigazione e ordina il ritiro dell'atto di nazionalità.

<sup>27</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>28</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>29</sup> Originario cpv. 4. Il cpv. 3 primitivo è stato abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1976, con effetto dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1323; FF 1976 II 1165).

<sup>30</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

**Art. 32**

V. Nome della nave

<sup>1</sup> Ogni nave svizzera porta un nome che deve apparire nel modo usuale a poppa e su ambedue i lati della prua.

<sup>2</sup> Il nome della nave deve distinguersi chiaramente da quello di altre navi svizzere; esso dev'essere approvato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>3</sup> Il nome del porto d'iscrizione dev'essere indicato a poppa, sotto il nome della nave, in una delle tre lingue ufficiali della Confederazione (Basilea, Basel, Bâle).

**Art. 33**

VI. Procedura d'iscrizione  
1. Richiesta

<sup>1</sup> L'iscrizione della nave nel registro del naviglio svizzero è fatta su richiesta del proprietario.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale stabilisce quali sono i dati che la richiesta deve contenere, come pure i documenti giustificativi da allegare alla richiesta.<sup>31</sup>

<sup>3</sup> Ogni modificazione dei dati contenuti nella richiesta dev'essere comunicata dal proprietario all'Ufficio svizzero del registro del naviglio, che a sua volta ne informa l'Ufficio della navigazione marittima.

**Art. 34**<sup>32</sup>**Art. 35**<sup>33</sup>

VII. Navigazione non professionale

<sup>1</sup> Eccezionalmente, il Dipartimento federale degli affari esteri può autorizzare l'iscrizione nel registro del naviglio svizzero di navi appartenenti a persone fisiche, società commerciali o persone giuridiche, che adempiano le condizioni previste dagli articoli 20 e 21 e che utilizzino la nave per uno scopo filantropico, umanitario, scientifico, culturale o analogo; ne stabilisce le condizioni per caso.<sup>34</sup>

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prevedere, con ordinanza, l'iscrizione di navi da diporto in un registro svizzero e determinare le condizioni per l'iscrizione e lo statuto giuridico delle navi da diporto iscritte; esso può inoltre autorizzare l'Ufficio svizzero della navigazione marittima a disciplinare il rilascio di un certificato svizzero di capacità per comandanti di tali navi.

<sup>31</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU **1993** 1703; FF **1992** II 1313).

<sup>32</sup> Abrogato dal n. I della LF del 18 dic. 1992, con effetto dal 1° giu. 1993 (RU **1993** 1703; FF **1992** II 1313).

<sup>33</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>34</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU **1993** 1703; FF **1992** II 1313).

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può stabilire, con ordinanza, la possibilità di rilasciare, in circostanze speciali, un certificato di bandiera anche a natanti non suscettibili di essere immatricolati nel registro svizzero degli yacht.

### Art. 36

VIII. Cancellazione volontaria

<sup>1</sup> La cancellazione volontaria di una nave dal registro del naviglio svizzero è soggetta all'autorizzazione del Consiglio federale. L'autorizzazione può essere negata soltanto se l'approvvigionamento economico del Paese lo esige.

<sup>2</sup> Se l'autorizzazione è negata e il proprietario chiede la vendita, la Confederazione deve acquistare la nave al suo prezzo di mercato, salvo che il Consiglio federale ne abbia ordinato la vendita ai pubblici incanti conformemente all'articolo 27 capoverso 3. Il proprietario può inoltrare la richiesta di vendita con o dopo la domanda di cancellazione, ma al più tardi entro trenta giorni a partire dal rifiuto della cancellazione. L'acquisto da parte della Confederazione o l'indizione dei pubblici incanti deve avvenire entro trenta giorni dalla richiesta di vendita, ma al più presto a partire dal rifiuto dell'autorizzazione.<sup>35</sup>

<sup>3</sup> Il negozio giuridico, in virtù del quale la proprietà della nave è trasferita, è nullo se la cancellazione non è stata autorizzata.

## Capo II. Diritti reali sulle navi

### Art. 37

Proprietà e altri diritti reali

<sup>1</sup> Salvo disposizione contraria della presente legge, la legislazione federale sul registro del naviglio è applicabile alla proprietà e agli altri diritti reali sulle navi svizzere.

<sup>2</sup> In caso di trasferimento della proprietà, l'Ufficio svizzero del registro del naviglio può iscrivere l'acquirente soltanto se è presentata una dichiarazione di conformità.

<sup>3</sup> Un'ipoteca può essere iscritta nel registro del naviglio svizzero soltanto se l'Ufficio svizzero della navigazione marittima attesta che sono adempite le condizioni previste dall'articolo 24 capoverso 1 circa l'origine dei capitali mutuati.<sup>36</sup>

<sup>4</sup> Un usufrutto può essere iscritto nel registro del naviglio svizzero soltanto a favore di una persona che adempie, secondo un'attestazione dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, le condizioni pre-

<sup>35</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>36</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

viste dagli articoli 18 a 23. La procedura di ripristinamento è applicabile per analogia.

### Art. 38

Privilegi e ipoteche

<sup>1</sup> I privilegi enumerati nella convenzione internazionale del 10 aprile 1926<sup>37</sup> per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi e alle ipoteche navali sono diritti di pegno legali dispensati dall'iscrizione e prevalenti ai diritti di pegno iscritti nel registro del naviglio svizzero. Le disposizioni degli articoli 1 a 13 di detta convenzione sono applicabili alla nascita, al contenuto, alla portata e agli effetti di siffatti diritti di pegno legali.

<sup>2</sup> Il diritto di pegno legale cessa con l'estinzione del credito garantito, con la realizzazione forzata della nave, come pure con il verificarsi delle condizioni di fatto indicate negli articoli 9 e 10 della convenzione internazionale.

### Art. 39

Purgazione delle ipoteche

<sup>1</sup> Se la nave è venduta a trattative private, l'Ufficio svizzero del registro del naviglio invita, a richiesta dell'acquirente e per informazione di questo, mediante avviso pubblicato due volte nel *Foglio federale* e due volte nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*, i titolari di crediti garantiti da un diritto di pegno legale senza iscrizione a comunicargli, entro il termine di almeno un mese dalla seconda pubblicazione, se essi intendono mantenere il diritto di pegno anche nei confronti dell'acquirente.

<sup>2</sup> Il creditore che lascia trascorrere infruttuosamente questo termine perde il proprio diritto di pegno sulla nave; questo diritto è in tal caso sostituito da un diritto di pegno legale senza iscrizione sul credito spettante al venditore per il pagamento del prezzo di vendita, in quanto ancora scoperto.

### Art. 40

Effetto della cancellazione

<sup>1</sup> La cancellazione della nave dal registro concerne soltanto la sua nazionalità.

<sup>2</sup> Dopo la cancellazione, le iscrizioni nel registro sussistono per la salvaguardia dei diritti privati.

<sup>37</sup> RS 0.747.322.2

### Capo III. Atto di nazionalità

#### Art. 41

Natura, importanza, contenuto

<sup>1</sup> Ogni nave svizzera deve avere a bordo il suo atto di nazionalità.

<sup>2</sup> L'atto di nazionalità attesta che la nave ha il diritto e l'obbligo di navigare sotto bandiera svizzera. Esso deve permettere l'individuazione della nave; a questo scopo esso riproduce il nome dell'armatore e le indicazioni essenziali del registro del naviglio svizzero.

<sup>3</sup> Nell'atto di nazionalità è indicata la sua durata di validità, che non può essere superiore a cinque anni. In tutti i casi, l'atto di nazionalità cessa di essere valido con la cancellazione della nave dal registro.

<sup>4</sup> L'ammissione della nave alla navigazione e il rilascio dell'atto di nazionalità non costituiscono una concessione da parte dell'autorità.

#### Art. 42

Rilascio e restituzione

<sup>1</sup> L'atto di nazionalità è rilasciato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima; esso può essere consegnato soltanto a un armatore svizzero.

<sup>2</sup> Se la nave è stata iscritta nel registro del naviglio svizzero, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può eccezionalmente incaricare un Consolato svizzero del rilascio di un atto di nazionalità provvisorio, purché la durata di validità dello stesso non sia superiore a tre mesi.

<sup>3</sup> Tutti gli atti di nazionalità, compresi quelli provvisori, devono essere restituiti dall'armatore all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, alla loro scadenza oppure quando sono rinnovati prima della scadenza stessa.

#### Art. 43

Proroga, modificazione e sostituzione

<sup>1</sup> Fintanto che sono adempiute le condizioni per l'iscrizione di una nave nel registro del naviglio svizzero, l'atto di nazionalità deve, secondo i casi, essere prorogato, modificato o sostituito.

<sup>2</sup> I Consolati svizzeri hanno la facoltà di prorogare e di modificare gli atti di nazionalità secondo le istruzioni dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>3</sup> In caso di perdita o di smarrimento, l'atto di nazionalità è dichiarato annullato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima. La dichiarazione di annullamento è pubblicata nel *Foglio federale* e nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*.

<sup>4</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima rilascia un nuovo atto di nazionalità se la nave ha cambiato di proprietario o d'armatore o se l'atto è divenuto inutilizzabile o è stato dichiarato annullato.

**Art. 44**

Ritiro dell'atto di nazionalità

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può esigere la restituzione dell'atto di nazionalità, negarne la proroga o la sostituzione soltanto nei casi previsti negli articoli 27, 31, 46 e 91 capoverso 1. Sono riservate le misure prese dal Consiglio federale in virtù dell'articolo 6 e le decisioni delle autorità competenti in materia d'esecuzione e fallimenti.

**Titolo III. Esercizio della navigazione****Capo I. Armatore****Art. 45**

Definizione dell'armatore

<sup>1</sup> L'armatore è il proprietario della nave oppure ogni altro ente o persona alla quale il proprietario ha affidato la responsabilità dello sfruttamento della nave e che, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e degli obblighi che spettano agli armatori ai sensi della Convenzione del 23 febbraio 2006<sup>38</sup> sul lavoro marittimo, indipendentemente dal fatto che altri enti o persone adempiano a suo nome ad alcuni di questi compiti o responsabilità.<sup>39</sup>

<sup>2</sup> L'armatore arma, equipaggia e approvvigiona la nave. Egli nomina e revoca il capitano. Riservate le disposizioni legali concernenti i diritti e gli obblighi del capitano, le attribuzioni di questo sono fissate liberamente dall'armatore.

**Art. 46**

L'armatore svizzero

<sup>1</sup> Indipendentemente dal fatto che sia o no proprietario della nave, l'armatore di una nave svizzera deve adempiere le condizioni fissate per il proprietario dagli articoli 18 a 23, come pure quelle prescritte dal Consiglio federale concernenti l'origine dei capitali investiti nella sua impresa. Egli deve parimenti osservare, per quanto concerne l'equipaggio, le prescrizioni circa la nazionalità.<sup>40</sup>

<sup>2</sup> Impregiudicate restano le disposizioni prese dall'armatore per l'uso della nave, l'esercizio di questa dev'essere diretto dalla Svizzera per mezzo di un'organizzazione adeguata che risponda al carattere svizzero dell'impresa e sia in grado di compiere o di controllare gli atti di gestione previsti nell'articolo 45 capoverso 2. Il capitano è in ogni

<sup>38</sup> RS 0.822.81

<sup>39</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2507; FF 2009 7831).

<sup>40</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).



tempo soggetto all'armatore svizzero per tutto quanto riguarda il possesso e la condotta della nave.

<sup>3</sup> Se siffatte condizioni non sono più adempiute, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima fissa all'armatore un termine di almeno trenta giorni per conformarsi nuovamente alle condizioni stesse. Se le condizioni non sono adempiute prima dello scadere di tale termine, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può ordinare il ritiro dell'atto di nazionalità.

#### Art. 47

Sicurezza  
dell'esercizio

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana, dopo aver sentito i circoli interessati e tenuto conto delle convenzioni internazionali nonché degli usi in vigore nella navigazione marittima, le prescrizioni necessarie concernenti l'armamento, la composizione dell'equipaggio e la sicurezza delle navi, come pure la protezione della vita umana.

<sup>2</sup> Se l'armatore di una nave svizzera non osserva siffatte prescrizioni, l'articolo 31 è applicabile per analogia.

#### Art. 48

Responsabilità  
dell'armatore

<sup>1</sup> L'armatore è responsabile del danno cagionato a un terzo da un membro dell'equipaggio, da un pilota o da un'altra persona in servizio a bordo della nave nell'esercizio del proprio lavoro, in quanto non provi che nessuna colpa è imputabile a questi ausiliari. Tuttavia, rispetto a persone, che, per la stessa causa, possono far valere pretese di risarcimento fondate su di un contratto, egli risponde soltanto nella misura di queste pretese.<sup>41</sup>

<sup>2</sup> L'armatore ha un diritto di regresso verso la persona che ha cagionato il danno in quanto tale persona sia essa stessa tenuta al risarcimento. Tuttavia, se l'armatore è conduttore della nave, egli ha un diritto di regresso verso il proprietario soltanto per i danni cagionati da vizio occulto di costruzione o da manchevole manutenzione anteriore alla locazione.

<sup>3</sup> L'armatore di una petroliera è responsabile dei danni da inquinamento secondo gli articoli 1–11 della Convenzione internazionale del 29 novembre 1969<sup>42</sup> sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi e secondo i relativi Protocolli del 19 no-

<sup>41</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>42</sup> RS 0.814.291

vembre 1976<sup>43</sup> e del 27 novembre 1992<sup>44</sup>, non appena entrati in vigore.<sup>45</sup>

#### Art. 49<sup>46</sup>

Limitazione  
della  
responsabilità

<sup>1</sup> Per la limitazione della responsabilità del proprietario della nave e dell'armatore, come pure della responsabilità del noleggiatore e del vettore, anche fondata su contratti di utilizzazione della nave, sono applicabili gli articoli 1 a 13 della Convenzione del 19 novembre 1976<sup>47</sup> sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime.<sup>48</sup>

<sup>1bis</sup> In caso di danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, la limitazione della responsabilità è disciplinata conformemente alla Convenzione internazionale del 29 novembre 1969<sup>49</sup> sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi e ai relativi Protocolli del 19 novembre 1976<sup>50</sup> e del 27 novembre 1992, non appena entrati in vigore.<sup>51</sup>

<sup>2</sup> La prova di una colpa propria del proprietario della nave, dell'armatore, del noleggiatore o del vettore incombe a chi la fa valere per escludere la limitazione della responsabilità.

#### Art. 50<sup>52</sup>

Procedura

Il Consiglio federale disciplina, per ordinanza, la procedura e i termini necessari all'applicazione delle disposizioni sulla limitazione della responsabilità.

<sup>43</sup> RS **0.814.291.1**

<sup>44</sup> RS **0.814.291.2**

<sup>45</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 22 mar. 1996, in vigore dal 1° nov. 1997 (RU **1997** 2184; FF **1995** IV 229).

<sup>46</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>47</sup> RS **0.747.331.53**

<sup>48</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>49</sup> RS **0.814.291**

<sup>50</sup> RS **0.814.291.1**

<sup>51</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 22 mar. 1996, in vigore dal 1° nov. 1997 (RU **1997** 2184; FF **1995** IV 229).

<sup>52</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

## Capo II. Capitano

### Art. 51

Comando della nave

<sup>1</sup> Il comando della nave spetta e incombe di pieno diritto al capitano designato dall'armatore.

<sup>2</sup> Il capitano deve trovarsi a bordo della nave ed esercitare personalmente il comando per tutta la durata del viaggio, salvo quando scende a terra in un porto di scalo per compiere formalità necessarie o usuali.

<sup>3</sup> Se il capitano deve abbandonare la nave oppure se è impedito di esercitare le sue funzioni, il comando della nave spetta e incombe di pieno diritto al membro più anziano e più alto nell'ordine gerarchico del personale di coperta.

<sup>4</sup> Chi esercita il comando effettivo a bordo di una nave ha di pieno diritto gli obblighi come pure la responsabilità civile e penale del capitano.

### Art. 52

Direzione nautica della nave

<sup>1</sup> Soltanto il capitano risponde della direzione nautica della nave.

<sup>2</sup> Il capitano conduce la nave secondo le regole riconosciute dell'arte nautica e conformemente agli accordi internazionali, agli usi generalmente seguiti in materia di navigazione marittima, come pure alle norme emanate dagli Stati, nelle acque territoriali dei quali la nave si trova.

<sup>3</sup> Il capitano deve provvedere affinché la nave sia mantenuta in buono stato di navigabilità; egli deve parimente fare in modo che la nave disponga di un armamento, di un equipaggio e delle provviste sufficienti per tutta la durata del viaggio.

### Art. 53

Sicurezza di viaggio

<sup>1</sup> Il capitano deve prendere, secondo gli usi vigenti, tutte le misure atte a salvaguardare gli interessi del proprietario della nave, dell'armatore, dell'equipaggio, dei passeggeri come pure degli aventi diritto al carico. Egli deve accertarsi che la nave sia stivata secondo gli usi marittimi.

<sup>2</sup> In caso di necessità, il capitano deve cercare di salvare con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione la vita delle persone, la nave e il carico. Per quanto le circostanze lo permettono, egli deve tuttavia intendersi con l'armatore prima di prendere una misura eccezionale.

**Art. 54**

Disciplina di  
bordo e  
assunzione  
dell'equipaggio

<sup>1</sup> Il capitano esercita su tutte le persone che si trovano a bordo della nave l'autorità che gli è conferita dalle norme e dagli usi generalmente riconosciuti in diritto marittimo. Egli risponde dell'ordine a bordo ed esercita il potere disciplinare.

<sup>2</sup> L'assunzione dell'equipaggio della nave spetta al capitano, sempreché l'armatore non si sia riservata questa facoltà. Se gli effettivi del personale di coperta o del personale addetto al servizio di macchina scendono sotto al numero normale, il capitano è tenuto ad assumere il più rapidamente possibile i sostituti necessari.

**Art. 55**

Poteri di  
rappresentanza

<sup>1</sup> Il capitano è il rappresentante legale dell'armatore. La limitazione dei suoi poteri di rappresentanza non può essere opposta ai terzi di buona fede. Tuttavia, il capitano non può in nessun caso alienare la nave o costituire ipoteche sulla stessa.

<sup>2</sup> Nell'esercizio delle sue funzioni commerciali, il capitano deve attenersi alle istruzioni dell'armatore. Egli deve, conformemente agli usi, informarlo di tutto ciò che concerne la nave e il carico.

<sup>3</sup> Il capitano deve informare l'armatore senza indugio di qualsiasi vertenza giudiziaria concernente la nave. In tal caso, egli rappresenta l'armatore in giustizia, come attore o come convenuto, fintanto che l'armatore non conferisca mandato ad altro suo rappresentante.

**Art. 56**

Compiti di  
diritto civile<sup>53</sup>

<sup>1</sup> Il capitano certifica, mediante iscrizione nel libro di bordo, le nascite e le morti avvenute sulla nave e consegna un estratto del libro di bordo al Consolato di Svizzera più vicino. Questo trasmette l'estratto all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, a destinazione dell'Ufficio federale dello stato civile.<sup>54</sup>

<sup>2</sup> La nascita e la morte di cittadini svizzeri, avvenute a bordo di una nave svizzera, devono essere iscritte nel registro delle nascite, rispettivamente delle morti del luogo di attinenza e quelle di stranieri, per i quali l'evento non è certificato con un atto di stato civile all'estero, devono essere iscritte nel registro delle nascite, rispettivamente delle morti del Cantone di Basilea Città.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>54</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>55</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>3</sup> Se una persona muore a bordo di una nave svizzera, il capitano prende in custodia, dopo averli inventariati con il concorso di un altro membro dell'equipaggio, gli oggetti che appartenevano al defunto come pure gli eventuali testamenti, e li consegna al Consolato di Svizzera più vicino.

#### Art. 57

Competenza in  
caso di reati

<sup>1</sup> Se a bordo della nave è stato commesso un reato, il capitano ha le competenze della polizia nei limiti del perseguimento penale e dirige le indagini fino all'intervento dell'autorità competente.<sup>56</sup>

<sup>2</sup> A questo scopo, il capitano compie gli atti investigativi che non soffrono remora, assicura tracce e mezzi di prova, indaga sulle persone danneggiate e su quelle indiziate, le interroga e, occorrendo, arresta le persone sospette. L'articolo 306 del Codice di procedura penale del 5 ottobre 2007<sup>57</sup> è applicabile per analogia.<sup>58</sup>

<sup>3</sup> Il capitano redige un rapporto sugli atti istruttori da lui esperiti e sui risultati delle sue indagini. Egli tiene questo rapporto, unitamente al processo verbale d'audizione dei testi e ai corpi del reato, a disposizione delle autorità competenti e comunica i fatti e i documenti al Ministero pubblico del Cantone di Basilea Città come pure al Consolato di Svizzera più vicino.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale può emanare disposizioni speciali concernenti siffatta procedura.

#### Art. 58

Documenti di  
bordo

<sup>1</sup> Il capitano risponde della presenza a bordo dei documenti concernenti la nave, l'equipaggio, i passeggeri e il carico. In particolare, egli provvede alla tenuta del giornale di bordo e del giornale di macchina.

<sup>2</sup> Gli avvenimenti di carattere nautico e meteorologico, nonché tutti gli altri fatti importanti concernenti il viaggio, devono essere annotati nel giornale di bordo cronologicamente e con l'indicazione esatta del momento in cui si sono prodotti e in cui avviene la iscrizione. Salvo circostanze eccezionali, le iscrizioni devono essere eseguite giornalmente. L'ufficiale incaricato della tenuta del giornale ne attesta l'esattezza con la sua firma; a sua volta il capitano verifica il giornale e lo controfirma.

<sup>3</sup> Chiunque rende verosimile di avere un legittimo interesse può ottenere, per il tramite dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima e verso pagamento delle spese, un estratto del giornale di bordo come

<sup>56</sup> Nuovo testo giusta il n. II 24 dell'all. 1 al Codice di procedura penale del 5 ott. 2007, in vigore dal 1° gen. 2011 (RU 2010 1881; FF 2006 989).

<sup>57</sup> RS 312.0

<sup>58</sup> Nuovo testo giusta il n. II 24 dell'all. 1 al Codice di procedura penale del 5 ott. 2007, in vigore dal 1° gen. 2011 (RU 2010 1881; FF 2006 989).

pure la copia dei processi verbali, rapporti e altri documenti compilati dal capitano o dai suoi subordinati.

### Art. 59

Relazioni con i  
Consolati

<sup>1</sup> Se la nave fa scalo o termina il viaggio in un porto dove si trova un Consolato di Svizzera, il capitano deve avvertire il console dell'arrivo della nave e informarlo tempestivamente della partenza.

<sup>2</sup> Il capitano deve tenere a disposizione del Consolato i documenti di bordo fino alla partenza.

<sup>3</sup> A richiesta del capitano o delle organizzazioni di datori di lavoro e di lavoratori interessate, il Consolato è autorizzato a domandare all'autorità competente, in nome della Confederazione Svizzera, l'assistenza giudiziaria di uno Stato estero.<sup>59</sup>

## Titolo IV. Equipaggio

### Capo I. Disposizioni generali

#### Art. 60

Composizione

<sup>1</sup> L'equipaggio della nave si compone del capitano e di tutta la gente di mare impiegata a bordo della nave e iscritta nel ruolo d'equipaggio.<sup>60</sup>

<sup>2</sup> Sono ufficiali i componenti dell'equipaggio in possesso del certificato di capacità per questa funzione, che sono stati assunti come tali.

<sup>3</sup> Se l'interesse del Paese lo esige, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può decidere, in ogni tempo e senza indicazione dei motivi, il licenziamento immediato di un membro dell'equipaggio. Se al componente dell'equipaggio licenziato e all'armatore non è imputabile colpa alcuna, la Confederazione li risarcisce del danno cagionato dal licenziamento.

#### Art. 61

Cittadinanza  
e formazione  
professionale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può emanare prescrizioni circa il numero minimo di capitani e di gente di mare svizzeri a bordo di navi svizzere.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2507; FF 2009 7831).

<sup>60</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>61</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>2</sup> La Confederazione può promuovere la formazione professionale di capitani e di gente di mare svizzeri. Il Consiglio federale stabilisce le disposizioni necessarie.<sup>62</sup>

### Art. 62

Requisiti  
professionali

<sup>1</sup> Può essere assunto come membro dell'equipaggio di una nave svizzera, riservato l'articolo 61 capoverso 1, chiunque sia munito di un passaporto valido o di un documento d'identità equivalente e provi di essere idoneo alle funzioni che gli saranno assegnate.

<sup>2</sup> Come ufficiali di coperta, ufficiali di macchina e ufficiali radiotelegrafisti di una nave svizzera può essere assunta solo gente di mare in possesso di un certificato di idoneità a tali funzioni, rilasciato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima o dall'autorità competente di un altro Stato che esercita la navigazione marittima.

<sup>3</sup> Come capitano di una nave svizzera può essere assunto solo chi è titolare di un brevetto di capitano rilasciato o riconosciuto dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

### Art. 63<sup>63</sup>

Diritto del lavoro  
e delle  
assicurazioni  
sociali

<sup>1</sup> A bordo delle navi svizzere, la legislazione svizzera sul lavoro e sulle assicurazioni sociali è applicabile ai componenti dell'equipaggio, in quanto eccezioni o deroghe non siano previste dalla legge o da convenzioni internazionali o non siano state stabilite dal Consiglio federale.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale emana, tenuto conto delle convenzioni internazionali e degli usi in vigore nella navigazione marittima e dopo aver sentito le cerchie interessate, le disposizioni concernenti:

- a. i requisiti minimi per il lavoro della gente di mare a bordo di una nave;
- b. le condizioni di lavoro;
- c. gli alloggi, le strutture ricreative, il vitto incluso il servizio di catering;
- d. la tutela della salute, l'assistenza medica, l'assistenza sociale e la protezione in materia di sicurezza sociale;

<sup>62</sup> Nuovo testo giusta il n. 17 dell'all. della L del 5 ott. 1990 sui sussidi, in vigore dal 1° apr. 1991 (RU 1991 857; FF1987 I 297).

<sup>63</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

- e. l'adempimento e l'applicazione delle disposizioni della Convenzione del 23 febbraio 2006<sup>64</sup> sul lavoro marittimo.<sup>65</sup>

### Art. 64

Ruolo  
d'equipaggio

<sup>1</sup> Il capitano tiene il ruolo d'equipaggio nelle forme prescritte dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>2</sup> Ogni persona assunta per il servizio a bordo di una nave svizzera deve essere iscritta nel ruolo d'equipaggio precedentemente alla prima partenza della nave dopo il suo arruolamento. L'iscrizione deve fornire indicazioni circa lo stato civile, l'impiego a bordo, le condizioni d'arruolamento e i documenti in base ai quali la persona è stata assunta.

<sup>3</sup> Quando l'arruolato lascia il servizio a bordo, il capitano cancella la sua iscrizione dal ruolo d'equipaggio, indicando le circostanze relative alla cessazione del servizio.

<sup>4</sup> Le persone che si trovano a bordo della nave senza avervi un impiego devono, per quanto non siano indicate nell'elenco dei passeggeri, essere menzionate dal capitano nel ruolo d'equipaggio.

### Art. 65

Arruolamento e  
sua cessazione

<sup>1</sup> L'arruolamento della gente di mare ha luogo in presenza del console di Svizzera, esclusa la presenza di agenti di collocamento, e per quanto possibile a bordo della nave.

<sup>2</sup> Il capitano o un altro rappresentante autorizzato dall'armatore da una parte e l'arruolato dall'altra appongono la loro firma a lato dell'iscrizione fatta nel ruolo d'equipaggio.

<sup>3</sup> Dopo la firma delle parti, il console convalida l'arruolamento apponendo il suo visto nel ruolo d'equipaggio. Se nel porto d'arruolamento non può essere raggiunto un Consolato di Svizzera, l'iscrizione nel ruolo dev'essere sottoposta per approvazione al Consolato più vicino.

<sup>4</sup> La forma dell'arruolamento vale anche per la sua cessazione (formalità di sbarco). Se il console ha motivo di credere che il membro dell'equipaggio sia stato cancellato indebitamente, egli ne informa l'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>64</sup> RS **0.822.81**

<sup>65</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).



**Art. 66<sup>66</sup>**

Libretto di navigazione

<sup>1</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima rilascia a ogni componente svizzero dell'equipaggio di una nave svizzera un libretto di navigazione intestato a suo nome. Il libretto di navigazione può essere rilasciato anche a un componente svizzero dell'equipaggio di una nave straniera. Un libretto di navigazione o un documento analogo può essere pure rilasciato a cittadini svizzeri che dimostrino d'averne bisogno per poter esercitare altre attività sul mare.

<sup>2</sup> Al momento del congedamento, il capitano iscrive nel libretto di navigazione la natura e la durata del lavoro svolto a bordo della sua nave.

**Art. 67**

Servizio a bordo

<sup>1</sup> Il servizio a bordo di una nave svizzera non implica per sé stesso un cambiamento del domicilio.

<sup>2</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può emanare un regolamento sul servizio a bordo concernente la natura della visita medica, l'igiene personale e le cure usuali, come pure l'esecuzione dei provvedimenti disciplinari. Il regolamento deve essere approvato dal Consiglio federale.

<sup>3</sup> Ogni componente dell'equipaggio di una nave svizzera riceve, al momento dell'arruolamento, il manuale della gente di mare che presta servizio sotto bandiera svizzera. Questo manuale è pubblicato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima e contiene le principali disposizioni applicabili ai componenti dell'equipaggio.

**Capo II. Contratto d'arruolamento****Art. 68**

Applicazione del diritto svizzero

<sup>1</sup> Le disposizioni sul contratto d'arruolamento sono applicabili a tutta la gente di mare che presta servizio a bordo di una nave svizzera, senza riguardo alla sua cittadinanza.

<sup>2</sup> Con riserva delle disposizioni della presente legge, al contratto d'arruolamento della gente di mare assunta a bordo di navi svizzere è applicabile il Codice delle obbligazioni<sup>67</sup>. L'articolo 333a del Codice delle obbligazioni, concernente la consultazione dei rappresentanti dei lavoratori in caso di trasferimento del rapporto di lavoro, gli articoli

<sup>66</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>67</sup> RS 220

335d - 335g, concernenti il licenziamento collettivo, nonché l'articolo 336 capoverso 3 non sono tuttavia applicabili.<sup>68</sup>

### Art. 69

Conclusione del contratto

<sup>1</sup> Il contratto d'arruolamento può essere conchiuso per una durata determinata, per uno o più viaggi o per una durata indeterminata. Se la durata di un contratto conchiuso per un periodo determinato o per più viaggi è superiore a un anno, il contratto è considerato conchiuso per una durata indeterminata.

<sup>2</sup> Per essere valido il contratto d'arruolamento dev'essere steso per iscritto. Ciascuna parte ne riceve un esemplare. L'esemplare destinato all'arruolato gli è consegnato al più tardi al momento della sua iscrizione nel ruolo d'equipaggio.

<sup>3</sup> Il contratto d'arruolamento spiega i suoi effetti al più tardi a contare dal momento dell'imbarco.

### Art. 70

Contenuto del contratto

Il contratto d'arruolamento deve indicare in modo chiaro e preciso i diritti e gli obblighi delle due parti; in particolare, esso deve enunciare:<sup>69</sup>

- a. il cognome e il nome, la data e il luogo di nascita dell'arruolato, la sua cittadinanza e, se è cittadino svizzero, il suo luogo d'origine;
- b. il luogo e la data dell'arruolamento e dell'entrata in servizio;
- c. la designazione della o delle navi a bordo delle quali l'arruolato deve prestare servizio;
- d. il viaggio o i viaggi da compiere, per quanto possano già essere determinati al momento dell'arruolamento;
- e. il servizio al quale l'arruolato dev'essere destinato;
- f. l'indicazione delle disposizioni legali concernenti la durata del lavoro, le vacanze e l'assicurazione contro gli infortuni professionali e le malattie;
- g. la retribuzione, con l'indicazione della moneta in cui sarà pagata;
- h. l'indennità per ore di lavoro supplementari messe in conto;
- i. la fine del contratto, in particolare i termini di disdetta;

<sup>68</sup> Per. 2 introdotto dal n. II della LF del 17 dic. 1993, in vigore dal 1° mag. 1994 (RU 1994 804; FF1993 I 609).

<sup>69</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2507; FF 2009 7831).

- j.<sup>70</sup> il nome e l'indirizzo dell'armatore;
- k.<sup>71</sup> il diritto della gente di mare al rimpatrio;
- l.<sup>72</sup> se del caso, il rinvio al contratto collettivo di lavoro.

### Art. 71

Obblighi  
dell'equipaggio

<sup>1</sup> Tutti i componenti dell'equipaggio sono tenuti a eseguire con cura il lavoro che è loro affidato. Essi rispondono del danno cagionato intenzionalmente o per negligenza.

<sup>2</sup> L'arruolato deve rispetto e obbedienza al capitano e agli altri suoi superiori. Egli deve conformarsi agli ordini ricevuti come pure agli usi riconosciuti.

<sup>3</sup> In caso di pericolo di mare, i componenti dell'equipaggio devono prestare tutta l'assistenza di cui siano richiesti per il salvataggio delle persone, della nave e del carico.

### Art. 72

Lavori  
straordinari

<sup>1</sup> Il capitano può, quando per motivi particolari l'interesse di una regolare navigazione lo esige, adibire i componenti dell'equipaggio a servizi diversi da quelli per i quali sono stati arruolati. La retribuzione non può in tal caso essere ridotta.

<sup>2</sup> I componenti dell'equipaggio che sono adibiti a lavori con esigenze superiori a quelle dei servizi per i quali sono stati arruolati hanno diritto a un aumento corrispondente della loro retribuzione per il periodo in cui eseguiscano siffatti lavori.

<sup>3</sup> Gli ufficiali non possono essere tenuti a un servizio che, secondo gli usi, non è compatibile con il loro grado.

### Art. 73

Retribuzione e  
indennità

<sup>1</sup> L'arruolato ha diritto alla retribuzione convenuta e, se è il caso, a un'indennità per le ore di lavoro supplementari. Egli ha inoltre diritto, a bordo della nave, al vitto e all'alloggio.

- 70 Introdotta dall'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).
- 71 Introdotta dall'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).
- 72 Introdotta dall'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).

<sup>2</sup> L'arruolato ha diritto, per ogni ora di lavoro supplementare, a un'indennità corrispondente al suo salario orario calcolato in base alla retribuzione convenuta, aumentato di un quarto.<sup>73</sup>

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce, per ordinanza, i casi, in cui un'indennità complessiva fissa per il lavoro supplementare può essere prevista nel contratto di arruolamento.<sup>74</sup>

#### Art. 74

Scadenza e sospensione della retribuzione

<sup>1</sup> Il diritto alla retribuzione nasce al più tardi il giorno dell'iscrizione nel ruolo d'equipaggio.

<sup>2</sup> La retribuzione dev'essere pagata alla fine d'ogni mese e al più tardi il giorno della cancellazione dal ruolo d'equipaggio, dedotte le eventuali anticipazioni concesse.

<sup>3</sup> Il diritto alla retribuzione è sospeso se l'arruolato non può prestare il suo lavoro perché sta scontando una pena di arresti oppure ha egli stesso cagionato per sua colpa l'incapacità al lavoro.

<sup>4</sup> Se l'arruolato è incapace al lavoro per causa di malattia o d'infortunio, il diritto alla retribuzione è sospeso per il periodo di tempo in cui all'arruolato è versata un'indennità giornaliera.

#### Art. 75

Ripartizione di retribuzioni straordinarie

<sup>1</sup> Se, durante un viaggio, l'equipaggio scende, per una ragione o per l'altra, al disotto del numero prescritto o usuale, i suoi componenti, che, per questo motivo, devono prestare maggior lavoro, hanno diritto all'importo delle retribuzioni così risparmiate, proporzionatamente alle prestazioni supplementari di ciascuno di essi, nella misura in cui il maggior lavoro non è compensato da una indennità per le ore supplementari.<sup>75</sup>

<sup>2</sup> I compensi per atti d'assistenza o di salvataggio sono ripartiti, dedotti le maggiori spese d'esercizio avute e i danni subiti dai salvatori, tra l'armatore e l'equipaggio in ragione di metà per parte. La metà spettante all'equipaggio deve di massima essere ripartita proporzionatamente alle retribuzioni, tenuto conto tuttavia degli speciali meriti di singoli componenti dell'equipaggio.

<sup>73</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>74</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>75</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

**Art. 76**Pagamenti agli  
arruolati

<sup>1</sup> Il capitano tiene un libro delle paghe, nel quale sono iscritte tutte le somme versate all'arruolato, con indicazione della moneta e del corso del cambio.

<sup>2</sup> L'arruolato rilascia quietanza di ogni pagamento apponendo la sua firma nel libro delle paghe a lato dell'iscrizione corrispondente. Nel contempo, all'arruolato è consegnato un estratto conto.

<sup>3</sup> Nessun pagamento può essere fatto ai componenti dell'equipaggio negli alberghi e nelle trattorie.

**Art. 76<sup>a</sup><sup>76</sup>**Trasferimento  
del rapporto di  
lavoro

<sup>1</sup> Se il datore di lavoro trasferisce l'azienda a un terzo che si impegna ad assumere il rapporto di lavoro, questo passa con tutti i diritti e gli obblighi all'acquirente, al momento del trasferimento dell'azienda, in quanto il lavoratore non vi si opponga.

<sup>2</sup> Nel caso di opposizione, il rapporto di lavoro è sciolto alla scadenza del termine legale di disdetta; sino a tale momento, l'acquirente dell'azienda e il lavoratore sono tenuti ad adempiere il contratto.

<sup>3</sup> Il precedente datore di lavoro e l'acquirente dell'azienda rispondono solidalmente dei crediti del lavoratore divenuti esigibili prima del trasferimento e dopo sino al momento in cui il rapporto di lavoro possa essere sciolto normalmente od è sciolto per opposizione del lavoratore al trasferimento.

<sup>4</sup> Per altro, il datore di lavoro non può trasferire a un terzo i diritti derivanti dal rapporto di lavoro, in quanto il contrario non risulti da un accordo o dalle circostanze.

**Art. 77**Fine del  
contratto

<sup>1</sup> Il contratto d'arruolamento di durata determinata che scade in corso di viaggio è prorogato sino all'arrivo della nave al prossimo porto.

<sup>2</sup> Il contratto d'arruolamento concluso per una durata indeterminata può essere disdetto in ogni momento da entrambe le parti mediante preavviso scritto di sette giorni; se il termine scade in corso di viaggio, il contratto è prorogato sino all'arrivo della nave al prossimo porto. Nel contratto possono essere convenuti termini di disdetta più lunghi. I termini di disdetta devono essere identici per entrambe le parti.<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Introdotto dal n. II della LF del 17 dic. 1993, in vigore dal 1° mag. 1994 (RU **1994** 804; FF **1993** I 609).

<sup>77</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).

<sup>3</sup> Le parti possono in ogni tempo risolvere il contratto con effetto immediato per motivi gravi. Oltre ai motivi gravi ammessi dal Codice delle obbligazioni<sup>78</sup> in materia di contratti di lavoro, sono in particolare considerati motivi gravi la violazione da parte dell'armatore o del capitano delle prescrizioni relative all'igiene e al servizio a bordo, l'abuso di autorità e del diritto di infliggere pene disciplinari, i crimini, i delitti e le contravvenzioni commessi in mare, le mancanze gravi di disciplina, come pure il fatto che l'arruolato dev'essere sbarcato per causa di malattia o d'infortunio oppure non adempie più le condizioni legali d'arruolamento.

#### Art. 78

Proroga  
eccezionale del  
contratto

<sup>1</sup> Se il Consolato di Svizzera o, in sua assenza, l'autorità locale competente accerta l'impossibilità di arruolare un sostituto nel porto in cui è scaduto il contratto, l'arruolato deve conservare il suo posto durante tre mesi al massimo, contro aumento della sua retribuzione di un quarto.

<sup>2</sup> Se il contratto scade in un porto nel quale l'arruolato non può sbarcare a causa di ordini o di provvedimenti delle autorità locali, il contratto è prorogato di pieno diritto, alle condizioni in cui fu concluso, fino al più vicino porto in cui l'arruolato possa sbarcare, ma per una durata di due mesi al massimo.

<sup>3</sup> Se lo sbarco non può avere luogo entro tale termine, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima si occuperà del caso.

#### Art. 79

Pagamenti ai  
superstiti

<sup>1</sup> Quando una nave svizzera è cancellata dal registro come dispersa, il contratto d'arruolamento dei componenti dell'equipaggio si considera sciolto allo spirare del termine di un mese a contare dalla data in cui sono state ricevute le ultime notizie della nave. Non appena divenuta definitiva la cancellazione della nave dal registro, l'armatore deve versare all'Ufficio svizzero della navigazione marittima le somme per retribuzioni in tal modo dovute.

<sup>2</sup> Se un componente dell'equipaggio è deceduto, è dichiarato scomparso oppure è sparito in circostanze tali da far presumere come certa la sua morte, l'armatore deve versare all'Ufficio svizzero della navigazione marittima la retribuzione che ancora fosse dovuta all'arruolato.

<sup>3</sup> L'Ufficio svizzero della navigazione marittima tiene le somme ricevute a disposizione degli aventi diritto.

**Art. 80**

Attestati di servizio

<sup>1</sup> Ogni componente dell'equipaggio può pretendere che il capitano gli rilasci un attestato, che indichi esclusivamente la natura e la durata del suo servizio a bordo.

<sup>2</sup> Per il cittadino svizzero che lascia il servizio della nave, l'attestato è iscritto nel libretto di navigazione.

<sup>3</sup> L'arruolato ha inoltre diritto di farsi rilasciare un attestato che si esprima anche sul modo delle prestazioni e sulla condotta.

**Art. 81**

Conciliazione e arbitrato

<sup>1</sup> Nel caso di contestazioni circa l'esecuzione del contratto d'arruolamento, il Consolato di Svizzera deve sforzarsi, a richiesta di una delle parti e senza spese per le stesse, di favorirne la conciliazione. Gli interventi del Consolato sono oggetto di un processo verbale, che dev'essere mandato all'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

<sup>2</sup> Il contratto d'arruolamento può prevedere che le controversie dipendenti da esso, comprese quelle concernenti il rimpatrio, siano sottoposte al giudizio arbitrale del Consolato di Svizzera più vicino. Qualsiasi altra clausola compromissoria è nulla. La procedura arbitrale davanti al console è gratuita.

**Capo III. Sicurezza sociale****Art. 82**

Diritto al rimpatrio

<sup>1</sup> L'arruolato sbarcato ha il diritto di farsi ricondurre, a spese dell'armatore, nel luogo d'arruolamento, a meno che abbia egli stesso disdetto il contratto per motivi ingiustificati o che detto contratto sia stato sciolto per motivi gravi a lui imputabili.<sup>79</sup>

<sup>2</sup> Le spese di rimpatrio a carico dell'armatore comprendono tutte quelle necessarie per il trasporto, il vitto e l'alloggio dell'arruolato durante il viaggio, come pure per il suo mantenimento fino al momento fissato per la partenza. Se l'arruolato non profitta della prima occasione per intraprendere il viaggio, deve sopportare egli stesso le maggiori spese che gliene derivano.

<sup>3</sup> Qualora l'armatore rifiuti il rimpatrio sebbene l'arruolato sembri avervi diritto, vi provvede il Consolato di Svizzera più vicino; la Confederazione ha in tal caso un diritto di regresso sia verso l'armatore debitore del rimpatrio, sia verso l'arruolato se risulta che questi non vi aveva diritto.

<sup>79</sup> Nuovo testo giusta l'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU 2013 2507; FF 2009 7831).

**Art. 83**

Modalità del rimpatrio

<sup>1</sup> Le parti possono convenire che il rimpatrio dell'arruolato, quando questi vi ha diritto, sia sostituito dal versamento di una indennità corrispondente alle spese del rimpatrio.

<sup>2</sup> L'armatore può parimente soddisfare al suo obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione a bordo di un'altra nave che si rechi nel porto di destinazione dell'arruolato oppure, se questi deve ritornare nell'interno del Paese, nel porto dove, secondo le istruzioni dell'armatore, egli deve iniziare il suo viaggio di ritorno per via di terra.

**Art. 84**

Assicurazione contro gli infortuni professionali e le malattie

<sup>1</sup> L'esercizio della navigazione marittima non è sottoposto, fatta riserva delle parti dell'impresa situate nella Svizzera, alla assicurazione obbligatoria contro gli infortuni istituita dalla Confederazione.

<sup>2</sup> L'armatore di una nave svizzera deve assicurare il suo equipaggio contro le malattie e gli infortuni professionali.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale fissa, dopo aver sentito i circoli interessati, le prestazioni minime e le prescrizioni particolareggiate che il contratto d'assicurazione deve contenere affinché l'armatore soddisfi al suo obbligo d'assicurazione.

**Art. 85**

Responsabilità civile e assicurazione

<sup>1</sup> Se esiste un'assicurazione conforme alla presente legge, l'armatore è liberato, in caso d'infortunio professionale o di malattia, dalla sua responsabilità per colpa lieve.

<sup>2</sup> Se non è stata conchiusa un'assicurazione ai sensi della presente legge, l'armatore deve alla vittima dell'infortunio professionale o della malattia oppure ai suoi superstiti, anche quando nessuna colpa gli sia imputabile, prestazioni pari almeno a quelle che la vittima avrebbe ricevuto dall'assicurazione se questa fosse esistita. Il diritto a tali prestazioni è privilegiato nello stesso grado previsto per i crediti per salari.

**Art. 86**

Disoccupazione per causa di naufragio

<sup>1</sup> In caso di perdita della nave a causa di naufragio, i componenti superstiti dell'equipaggio hanno diritto, indipendentemente dal loro eventuale rimpatrio, a un'indennità di disoccupazione.

<sup>2</sup> Siffatta indennità è pagata, per ogni giorno di disoccupazione effettiva ma durante due mesi al massimo, in misura pari alla retribuzione giornaliera convenuta.



<sup>3</sup> L'indennità di disoccupazione è privilegiata nello stesso grado previsto per i crediti per salari.

## **Titolo V. Contratti d'utilizzazione della nave**

### **Capo I. Disposizioni generali**

#### **Art. 87<sup>80</sup>**

Applicazione del  
CO e  
prescrizione

<sup>1</sup> Salvo disposizione speciale della presente legge, ai contratti d'utilizzazione della nave è applicabile il Codice delle obbligazioni<sup>81</sup>.

<sup>2</sup> Tutte le azioni fondate su contratti di locazione, di noleggio o di trasporto marittimo si prescrivono in un anno; in caso di contratto di locazione o di noleggio, a contare dalla scadenza del contratto, e in caso di contratto di trasporto, a contare dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata o avrebbe dovuto essere riconsegnata.<sup>82</sup>

#### **Art. 88**

Impossibilità  
dell'adempimento  
a. Impossibilità  
durevole

<sup>1</sup> I contratti di locazione, di noleggio o di trasporto marittimo si risolvono di pieno diritto, senza che le parti siano tenute a risarcimento alcuno, se prima dell'inizio del viaggio l'utilizzazione della nave nel senso previsto dal contratto diventa durevolmente impossibile a causa di forza maggiore, di guerra, di fenomeni naturali, di caso fortuito oppure in seguito a una decisione o a un intervento di un'autorità qualsiasi, svizzera o estera, sempreché la decisione o l'intervento non sia dovuto a colpa di una delle parti.

<sup>2</sup> Se l'impossibilità durevole sopravviene durante il viaggio, il contratto è risolto al più tardi all'arrivo della nave nel prossimo porto accessibile o in quello designato dall'autorità. Le merci sono ivi scaricate e depositate per conto degli aventi diritto. La retribuzione contrattuale è dovuta, in caso di locazione o di noleggio, fino e compreso il giorno della cessazione del contratto; trattandosi di un contratto di trasporto, il caricatore deve pagare le spese di scarico e il nolo proporzionalmente al tratto percorso.

#### **Art. 89**

b. Impossibilità  
temporanea

<sup>1</sup> Se l'impossibilità è temporanea e anteriore all'inizio del viaggio, ciascuna parte può, dopo costituzione in mora dell'altra parte, recedere dal contratto alla scadenza di un adeguato termine. Le spese sostenute

<sup>80</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>81</sup> RS 220

<sup>82</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

fino alla risoluzione del contratto, comprese le eventuali spese di scarico e di un nuovo stivaggio, sono sopportate dalla parte che recede dal contratto. Tuttavia, se la risoluzione del contratto e lo scarico della merce sono la conseguenza di misure prese da un'autorità, le spese che ne derivano vanno a carico del proprietario della merce anche quando il contratto sia stato risolto dal vettore.

<sup>2</sup> Se l'impossibilità temporanea sopravviene durante il viaggio, il contratto può essere risolto solo mediante accordo delle parti. Tuttavia, se si può ragionevolmente prevedere che l'impossibilità sarà di notevole durata o se un'autorità ordina lo scarico della merce, ciascuna parte può recedere dal contratto all'arrivo della nave nel prossimo porto accessibile o in quello designato dall'autorità. In questo caso, la retribuzione contrattuale, le spese e il nolo sono dovuti come se si trattasse di impossibilità durevole sopravvenuta durante il viaggio.

## Capo II. Locazione di navi

### Art. 90

Definizione e forma

<sup>1</sup> La locazione di navi è un contratto per cui il locatore della nave si obbliga a concedere al conduttore l'uso e il controllo di una nave, senza equipaggio e senza armamento, e il conduttore a pagargli in corrispettivo una pigione.<sup>83</sup>

<sup>2</sup> Per la validità del contratto si richiede la forma scritta.

### Art. 91

Locazione e sublocazione

<sup>1</sup> La locazione e la sublocazione di una nave svizzera sono valide solo se il conduttore o il subconduttore è armatore svizzero ai sensi dell'articolo 46.

<sup>2</sup> La sublocazione dev'essere prevista nel contratto di locazione.

<sup>3</sup> La locazione e la sublocazione di una nave sono sottoposte alle disposizioni generali del Codice delle obbligazioni<sup>84</sup> sul diritto di locazione, in quanto esse siano compatibili con le particolarità della navigazione marittima.<sup>85</sup>

<sup>83</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>84</sup> RS 220

<sup>85</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

**Art. 92**Diritti e obblighi  
delle parti

<sup>1</sup> Il locatore è tenuto a consegnare la nave in buono stato di navigabilità con le sue parti costitutive e gli accessori, nonché con i documenti di bordo necessari alla sua utilizzazione.

<sup>2</sup> Il conduttore deve restituire la nave, tenuto conto del logorio per l'uso normale, nello stesso stato e nel porto in cui l'ha ricevuta.

<sup>3</sup> La pigione decorre dal giorno in cui la nave è stata consegnata al conduttore fino al giorno in cui questo l'ha restituita.

<sup>4</sup> Il contratto di locazione concluso per una durata indeterminata può essere disdetto in ogni tempo osservando un preavviso di quattro mesi.<sup>86</sup>

<sup>5</sup> La locazione di una nave può essere oggetto di un'annotazione nel registro del naviglio svizzero secondo l'articolo 261b del Codice delle obbligazioni<sup>87,88</sup>

**Art. 93<sup>89</sup>**

Menzione

Fintanto che la locazione della nave non è stata menzionata nel registro del naviglio svizzero, il proprietario risponde come armatore verso i terzi, in quanto non avessero conoscenza del contratto di locazione quando nacque il loro diritto.

**Capo III. Noleggio****Art. 94**

Definizione

<sup>1</sup> Il noleggio di navi è un contratto per cui l'armatore si obbliga come noleggiante a mettere alla disposizione del noleggiatore, in corrispettivo del nolo pattuito, tutto o parte del volume di una determinata nave, sia per un tempo prestabilito (noleggio a tempo) sia per uno o più viaggi prestabiliti (noleggio a viaggio).

<sup>2</sup> Il noleggiante e il noleggiatore possono esigere che sia allestito un contratto scritto (Charte-partie).

<sup>3</sup> Il noleggiante e il noleggiatore possono convenire che il contratto di noleggio sia annotato nel registro del naviglio svizzero come una locazione. Questa annotazione ha per effetto che, nel caso di aliena-

<sup>86</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>87</sup> RS 220

<sup>88</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).

<sup>89</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

zione della nave, qualsiasi nuovo proprietario deve lasciare al noleggiatore l'uso della nave conformemente al contratto di noleggio.<sup>90</sup>

### Art. 95

Responsabilità  
del noleggiante

<sup>1</sup> Il noleggiante ha l'obbligo di mantenere la nave in buono stato di navigabilità; egli deve armarla, equipaggiarla e provvederla dei documenti prescritti, in modo che possa essere adibita all'uso previsto del contratto.

<sup>2</sup> Il noleggiante è responsabile verso il noleggiatore di qualsiasi danno derivante da innavigabilità della nave, in quanto non provi, che, prima e all'inizio del viaggio, ha esercitato la dovuta diligenza per mettere la nave in condizioni di navigabilità, convenientemente armarla, equipaggiarla e approvvigionarla.<sup>91</sup>

<sup>3</sup> Se il noleggiante si è obbligato, conformemente al contratto di noleggio, a trasportare merce sul mare, le disposizioni sul contratto di trasporto marittimo sono applicabili ai suoi diritti verso il caricatore e il destinatario e alla sua responsabilità per il trasporto delle merci.<sup>92</sup>

### Art. 96

Rapporti tra  
l'armatore,  
il noleggiatore  
e il capitano

<sup>1</sup> Per tutto quanto si riferisce alla condotta nautica della nave, il capitano rimane interamente agli ordini dell'armatore.

<sup>2</sup> Nel contratto di noleggio può invece essere previsto il diritto del noleggiatore di impartire al capitano ordini circa l'imbarco, il trasporto e la riconsegna delle merci e per l'emissione di polizze di carico; gli atti compiuti dal capitano in esecuzione di tali ordini sono vincolanti per il noleggiatore.<sup>93</sup>

<sup>3</sup> Se, in siffatte condizioni, il capitano non ha trattato con terzi espressamente a nome del noleggiatore o non ha emesso polizze di carico espressamente a nome dello stesso, l'armatore risponde verso di essi solidalmente con il noleggiatore; è riservato il regresso dell'armatore verso il noleggiatore conformemente al contratto di noleggio.<sup>94</sup>

<sup>4</sup> L'armatore non risponde tuttavia verso il noleggiatore degli atti compiuti dal capitano in virtù degli ordini che questo stesso noleggiatore gli ha impartito.

<sup>90</sup> Introdotto dal n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>91</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>92</sup> Introdotto dal n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>93</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>94</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

**Art. 97**Ripartizione  
delle spese

<sup>1</sup> Nel noleggio a tempo, le spese per combustibili e lubrificanti, per la manutenzione usuale del carico, come pure i tributi di navigazione o per l'uso dei porti normalmente riscossi, sono a carico del noleggiatore.

<sup>2</sup> Il noleggiatore non deve retribuzione alcuna per il tempo superiore a ventiquattro ore consecutive necessario all'armatore per mantenere la nave in buono stato di navigabilità e per equipaggiarla.

<sup>3</sup> Le indennità dovute ai membri dell'equipaggio per il lavoro supplementare sono a carico del noleggiatore.

**Art. 98**Recesso dal  
contratto

<sup>1</sup> Nel noleggio a tempo il noleggiante non è obbligato a intraprendere un viaggio che esponga la nave e l'equipaggio a un pericolo maggiore di quanto fosse previsto al momento della conclusione del contratto, se tale pericolo è sorto o è stato conosciuto solo più tardi.

<sup>2</sup> Se l'utilizzazione della nave nel senso previsto dal contratto diviene in tal modo impossibile, il noleggiatore ha diritto di recedere immediatamente dal contratto e di ripetere la parte delle sue anticipazioni rimasta senza controprestazione.

**Art. 99**Fine del  
contratto

<sup>1</sup> Alla scadenza del noleggio a tempo, la nave deve trovarsi nel porto di partenza del primo viaggio.

<sup>2</sup> Se la durata dell'ultimo viaggio eccede la scadenza del contratto di noleggio a tempo, questo si considera prorogato sino alla fine del viaggio e il nolo è aumentato proporzionalmente ai giorni di ritardo.

<sup>3</sup> Il noleggiante può rifiutarsi d'intraprendere un viaggio la cui durata, in condizioni normali, oltrepassi notevolmente la durata convenuta del contratto di noleggio a tempo.

<sup>4</sup> Il noleggiatore può recedere da ogni contratto di noleggio, per iscritto, senza costituzione in mora e senza termine, se la nave non è a sua disposizione nel luogo e alla data convenuti; egli ha diritto al risarcimento del danno, in quanto il noleggiante non provi che il ritardo non gli è imputabile.

**Art. 100**Obblighi del  
noleggiatore

<sup>1</sup> Il nolo è dovuto anche se il noleggiatore non utilizza interamente il volume convenuto, a meno che il noleggiante abbia potuto utilizzare il volume di cui si tratta in altro modo.

<sup>2</sup> La scelta dal percorso tra il porto di partenza e quello di destinazione spetta al noleggiante.

<sup>3</sup> La caricazione e la scaricazione delle merci spettano al noleggiatore.

## Capo IV. Contratto di trasporto marittimo

### Art. 101<sup>95</sup>

I. In generale.  
Definizione

<sup>1</sup> Il contratto di trasporto marittimo è un contratto per cui il vettore s'obbliga a eseguire, in corrispettivo del prezzo di trasporto convenuto, il trasporto marittimo di merci stipulato con il caricatore.

<sup>2</sup> Nell'applicazione e nell'interpretazione delle disposizioni del presente capo devono essere considerati la Convenzione internazionale del 25 agosto 1924<sup>96</sup> sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come pure i suoi Protocolli<sup>97,98</sup>

### Art. 102<sup>99</sup>

Diligenza del  
vettore

<sup>1</sup> Il vettore deve, prima e all'inizio del viaggio, esercitare la dovuta diligenza per mettere la nave in condizioni di navigabilità, convenientemente equipaggiare, armare e approvvigionare la nave e rendere le stive, le camere frigoriferanti, le camere frigorifere e tutte le altre parti della nave, ove le merci sono caricate, sicure e atte a ricevere, trasportare e conservare le merci.

<sup>2</sup> Il vettore deve appropriatamente e accuratamente caricare, stivare, trasportare, conservare, maneggiare e scaricare le merci, in quanto questi compiti non spettino al caricatore o al destinatario.

### Art. 103<sup>100</sup>

Responsabilità  
del vettore

<sup>1</sup> Il vettore è responsabile della perdita, della distruzione o della avaria totale o parziale delle merci, dal ricevimento alla riconsegna, come anche del ritardo nella riconsegna, in quanto non provi che il danno è dovuto a una causa non imputabile a colpa del vettore, del capitano, dell'equipaggio, di altre persone in servizio sulla nave o di persone di cui il vettore si è servito nell'esecuzione del trasporto.

<sup>95</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>96</sup> RS 0.747.354.11

<sup>97</sup> RS 0.747.354.111/112

<sup>98</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>99</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>100</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>2</sup> Se il danno è derivato da innavigabilità della nave, il vettore è responsabile, in quanto non provi che ha esercitato la dovuta diligenza prescritta nell'articolo 102 capoverso 1.

<sup>3</sup> Se pretese per la perdita, la distruzione o l'avaria delle merci o il ritardo della loro consegna sono dirette contro il capitano, l'equipaggio o altre persone al servizio della nave o di cui il vettore si è servito nell'esecuzione del trasporto, queste persone, indipendentemente dal titolo giuridico su cui si basa la pretesa, possono invocare i motivi di liberazione dalla responsabilità o di limitazione della medesima propri del vettore. Rimane salvo l'articolo 105a.<sup>101</sup>

#### Art. 104<sup>102</sup>

Esclusione della  
responsabilità  
del vettore

<sup>1</sup> Se la perdita, la distruzione o l'avaria delle merci o il ritardo nella loro riconsegna è dovuto ad atti, negligenze od omissioni del capitano, del pilota o di altre persone al servizio della nave, nella navigazione o nell'amministrazione della stessa, o a incendio, il vettore è liberato da qualsiasi responsabilità, in quanto non gli sia imputabile una colpa propria. I provvedimenti presi prevalentemente nell'interesse del carico non sono considerati come concernenti l'amministrazione della nave.

<sup>2</sup> Il vettore non è responsabile della perdita, della distruzione o della avaria delle merci né del ritardo nella loro riconsegna, se prova che essi sono dovuti a una delle cause seguenti:

- a. forza maggiore, caso fortuito, rischi, pericoli o infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- b. fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili;
- c. provvedimenti di autorità pubbliche, come sequestri giudiziari, quarantene o altre restrizioni;
- d. sciopero, serrata o altri impedimenti al lavoro;
- e. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare o qualsiasi altra giustificata deviazione dalla rotta non comportante una violazione del contratto di trasporto;
- f. atto od omissione del caricatore, del destinatario o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante;
- g. calo in volume o in peso o qualsiasi altro danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal condizionamento delle merci;

<sup>101</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>102</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

- h. insufficienza d'imbballaggio o insufficienza o non corrispondenza di marche;
- i. vizi occulti della nave non avvertibili mediante la dovuta diligenza.

La liberazione dalla responsabilità non interviene se è provato che il danno è imputabile a colpa del vettore o di un suo ausiliario.

### Art. 105<sup>103</sup>

Estensione e limitazione della responsabilità

<sup>1</sup> Se è responsabile della perdita o della distruzione totale delle merci, il vettore deve risarcire soltanto il valore delle merci nel luogo e alla data in cui sono state scaricate o avrebbero dovuto esserlo conformemente al contratto di trasporto. Il valore delle merci è determinato secondo il corso in borsa o, in sua mancanza, secondo il prezzo corrente di mercato o, in mancanza di ambedue, secondo il valore usuale di merci della stessa natura e qualità.

<sup>2</sup> In caso di distruzione parziale, di avaria o di ritardo, il vettore è tenuto a pagare soltanto l'ammontare del deprezzamento subito dalle merci e in nessun caso un ammontare maggiore di quello previsto per la perdita totale.

<sup>3</sup> La responsabilità del vettore, fatto salvo l'articolo 105a, non può in nessun caso, e indipendentemente dal titolo giuridico su cui si basa la pretesa, eccedere gli importi di responsabilità fissati dal Consiglio federale. Tali importi sono calcolati in base a un tasso stabilito per collo o altra unità di carico o per chilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate, considerando l'importo più elevato.

<sup>4</sup> Il vettore non può invocare tali importi massimi, qualora il caricatore avesse dichiarato espressamente e prima dell'imbarco la natura e il valore superiore delle merci e la dichiarazione, soggetta a prova del contrario da parte del vettore, fosse stata iscritta nella polizza di carico, o qualora fossero stati convenuti limiti superiori di responsabilità.

<sup>5</sup> Se per raggruppare le merci è utilizzato un contenitore, una paletta od altra apparecchiatura simile per il caricamento, ogni collo od unità di carico che figuri nella polizza di carico come incluso in tale apparecchiatura è considerato come un collo od un'unità di carico; in tutti gli altri casi, l'intera apparecchiatura è considerata con il suo contenuto quale collo o unità di carico.

<sup>6</sup> Il vettore e gli ausiliari (art. 103 cpv. 3) non rispondono insieme oltre l'importo di cui risponderrebbe il solo vettore.

<sup>103</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).



**Art. 105<sup>a</sup>**<sup>104</sup>

Decadenza dal diritto di limitazione della responsabilità

Né il vettore né i suoi ausiliari (art. 103 cpv. 3) possono avvalersi di una liberazione dalla responsabilità o di una limitazione della medesima se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa sia con l'intenzione di causare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente derivato un danno.

**Art. 106**<sup>105</sup>

Dichiarazioni del caricatore

<sup>1</sup> Prima dell'imbarco delle merci, il caricatore deve dichiarare per iscritto al vettore i seguenti dati sulle merci da trasportare:

- a. la quantità, il numero o il peso delle merci;
- b. le marche necessarie per l'identificazione delle merci;
- c. la natura e il condizionamento delle merci.

<sup>2</sup> Il caricatore è responsabile verso il vettore di ogni danno risultante da sue dichiarazioni inesatte sulle merci, anche se non gli è imputabile alcuna colpa, e verso gli altri aventi diritto al carico, se gli è imputabile una colpa.

<sup>3</sup> Se il caricatore ha fornito scientemente false dichiarazioni sulla natura o sul valore delle merci, il vettore non risponde per i danni alle merci né per altri svantaggi derivanti dalla inesattezza delle dichiarazioni del caricatore.

**Art. 107**<sup>106</sup>

Merci pericolose o vietate

<sup>1</sup> Quando sono state imbarcate merci o cose il cui trasporto è vietato da leggi o convenzioni o che sono di natura infiammabile e esplosiva oppure altrimenti pericolose, senza che il vettore o il capitano abbia avuto conoscenza della loro natura o del loro condizionamento, il caricatore risponde d'ogni danno cagionato da tali merci o cose. Il capitano può, in ogni tempo e in ogni luogo, sbarcare, distruggere o rendere innocue tali merci o cose, senza che il vettore sia tenuto al risarcimento.

<sup>2</sup> Se tali merci o cose sono state imbarcate con il consenso del vettore o del capitano, in conoscenza della loro natura o del loro condizionamento pericolosi, esse possono, senza che il vettore sia tenuto al risarcimento, essere sbarcate, distrutte o rese innocue nello stesso modo,

<sup>104</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>105</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>106</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

qualora costituissero un pericolo per la nave, le persone a bordo o il rimanente carico.

### Art. 108

Caricazione e scaricazione

<sup>1</sup> Il vettore deve, nel porto di caricazione, prendere le merci sotto paranco e, nel porto di scaricazione, consegnarle sotto paranco, a meno che il contratto o l'uso locale non preveda un altro modo di consegna.

<sup>2</sup> Se il luogo della caricazione o della scaricazione non è specificato nel contratto, queste operazioni sono eseguite nel luogo usuale determinato dal vettore.

<sup>3</sup> Se i termini di stallia per la caricazione e la scaricazione della nave e il compenso di controstallia non sono fissati nel contratto, essi sono stabiliti secondo l'uso locale.

### Art. 109

Nolo

<sup>1</sup> Il nolo non è dovuto, riservate le disposizioni degli articoli 88 e 89, se le merci non sono consegnate al destinatario o messe a sua disposizione nel porto di destinazione.

<sup>2</sup> Tuttavia, il nolo deve essere corrisposto integralmente quando la mancata consegna delle merci sia dovuta a fatto imputabile al caricatore o al destinatario oppure a un vizio proprio della merce, quando si tratti di merci scaricate, distrutte o gettate in mare durante il viaggio perché vietate o pericolose. ...<sup>107</sup>

<sup>3</sup> Per gli animali periti in corso di viaggio, il nolo dev'essere corrisposto, in quanto il caricatore non provi che la morte degli animali è dovuta a colpa del vettore.

### Art. 110

Debitore del nolo

<sup>1</sup> Chi domanda la consegna della merce diventa debitore del nolo e degli altri crediti di cui è gravata.

<sup>2</sup> Tuttavia, egli è tenuto al pagamento del compenso di controstallia o di altre indennità maturati nel porto di caricazione solo se siffatte pretese sono specificate nella polizza di carico o se è accertato che ne ha avuto conoscenza altrimenti.

<sup>107</sup> Per. abrogato dal n. I della LF del 14 dic. 1965, con effetto dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

**Art. 111**<sup>108</sup>Constatazione  
dei danni

1 Sia il vettore sia il destinatario hanno il diritto di domandare la constatazione in contraddittorio dello stato e della quantità delle merci alla loro riconsegna.

2 Se le merci sono accettate dal destinatario senza riserve, si presume che il vettore abbia riconsegnato le merci nello stato e nella quantità, in cui le aveva ricevute per il trasporto.

3 Le riserve del destinatario, in quanto non vi sia stata una constatazione in contraddittorio dello stato e della quantità delle merci riconsegnate, devono essere espresse per iscritto, con indicazione della generica natura del danno, al più tardi alla riconsegna delle merci, se si tratta di danni e perdite riconoscibili esternamente, o entro tre giorni dalla riconsegna al destinatario, se si tratta di danni e perdite non riconoscibili esternamente; nel caso contrario, le merci si considerano accettate senza riserve.

**Art. 112**II. Polizza di  
carico.  
Definizione

La polizza di carico è un documento nel quale il vettore riconosce di avere ricevuto a bordo di una nave determinate merci e si obbliga a trasportare siffatte merci al luogo di destinazione convenuto e a consegnarle in tale luogo al portatore legittimo della polizza di carico.

**Art. 113**Emissione e  
specie

1 Dopo l'imbarco della merce, il caricatore ha diritto di farsi rilasciare una polizza di carico (polizza di carico di bordo).

2 La polizza di carico può essere emessa anche per merci accettate per il trasporto ma non ancora imbarcate (polizza ricevuta per l'imbarco).

3 Una polizza di carico può parimente essere emessa per il trasporto di merci da parte di più vettori successivi, oppure per un trasporto comprendente un tragitto marittimo combinato con tragitti terrestri, fluviali o aerei (polizza di carico diretta).

**Art. 114**<sup>109</sup>Forma e  
contenuto

1 Nella polizza di carico sono indicate le condizioni alle quali l'imbarco, il trasporto e la riconsegna delle merci saranno eseguiti.

2 La polizza deve enunciare, in particolare:

- a. il nome e il domicilio del vettore e del caricatore;

<sup>108</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>109</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

- b. il destinatario legittimo delle merci, ritenuto che la polizza di carico può essere nominativa, all'ordine oppure al portatore;
- c. il nome della nave se le merci sono state caricate, oppure l'indicazione che si tratta di una polizza ricevuta per l'imbarco o di una polizza di carico diretta;
- d. il porto di caricazione e il luogo di destinazione;
- e. la natura delle merci imbarcate o ricevute per il trasporto, la quantità, il numero o il peso e le marche necessarie per la identificazione delle stesse, fornite per iscritto dal caricatore prima della caricazione, e lo stato e il condizionamento apparenti delle merci;
- f. le modalità del nolo;
- g. la data e il luogo dell'emissione;
- h. il numero degli esemplari originali, ritenuto che la polizza di carico dev'essere emessa in tanti originali quanti sono necessari secondo le circostanze.

<sup>3</sup> Il vettore non è tenuto a indicare nella polizza di carico:

- a. le marche necessarie per l'identificazione che non siano stampate sulle merci stesse o, nel caso d'imballaggio, sulle casse o sugli involucri oppure ivi apposte altrimenti in modo da restare leggibili, in condizioni normali, sino alla fine del viaggio;
- b. la quantità, il numero o il peso delle merci, se ha motivo per ritenere che le indicazioni del caricatore siano inesatte o se non ha occasioni sufficienti per verificarle.

<sup>4</sup> Gli esemplari originali della polizza di carico devono essere firmati dal capitano o dal vettore. A domanda del capitano, del vettore o del caricatore, essi devono essere sottoscritti dal caricatore.

### Art. 115

Valore delle indicazioni contenute nella polizza di carico

<sup>1</sup> La polizza di carico è determinante per i rapporti giuridici tra il vettore e il destinatario della merce. In particolare, essa stabilisce la presunzione che il vettore ha ricevuto le merci come sono descritte nella polizza stessa. La prova del contrario non è ammessa se la polizza di carico è stata trasferita a un terzo di buona fede.<sup>110</sup>

<sup>2</sup> Ai rapporti giuridici tra il vettore e il caricatore sono applicabili le disposizioni concernenti il contratto di trasporto marittimo. Tuttavia, le disposizioni della polizza di carico sono reputate esprimere la volontà delle parti, sempreché non siano state convenute eccezioni per iscritto.

<sup>110</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>3</sup> Il vettore può inserire nella polizza di carico riserve circa la descrizione delle merci soltanto se si tratta di indicazioni che non è obbligato a dare nella polizza o se vi è un caso previsto nell'articolo 114 capoverso 3.<sup>111</sup>

### Art. 116

Effetti giuridici <sup>1</sup> Gli esemplari originali della polizza di carico sono titoli rappresentanti merci ai sensi dell'articolo 925 del Codice civile svizzero<sup>112</sup>. Essi danno diritto alla consegna della merce.

<sup>2</sup> Quando è stata emessa una polizza di carico, la merce deve essere consegnata, nel luogo di destinazione, soltanto verso presentazione del primo esemplare originale, con la conseguenza che gli altri esemplari perdono ogni valore. Se più portatori presentano diversi originali contemporaneamente, il capitano provvede al deposito della merce presso l'autorità competente o presso un terzo.

<sup>3</sup> Prima dell'arrivo al luogo di destinazione, il vettore può consegnare le merci soltanto se tutti gli esemplari originali della polizza di carico gli sono resi e seguire nuove istruzioni del caricatore o di un portatore della polizza di carico soltanto se gli sono presentati tutti questi esemplari.

<sup>4</sup> Il vettore risponde verso il portatore legittimo della polizza di carico di ogni danno che dovesse derivare dall'inosservanza delle presenti prescrizioni.

### Art. 117<sup>113</sup>

Clausole nulle <sup>1</sup> Sono nulle tutte le clausole contenute in una polizza di carico intese a escludere o a limitare, direttamente o indirettamente, la responsabilità del vettore prevista dalla presente legge per la perdita, la distruzione o l'avaria della merce, oppure a invertire l'onere della prova relativa a detta responsabilità.

<sup>2</sup> Il vettore e il caricatore possono, tuttavia, convenire condizioni diverse, quando il trasporto concerne animali vivi oppure merci caricate effettivamente sopra coperta e menzionate come tali nella polizza di carico, come anche quando si tratta della responsabilità derivante da fatti anteriori alla caricazione o posteriori alla scaricazione.

<sup>3</sup> Se il contratto di trasporto è vincolato a un contratto di noleggio, accordi diversi sono parimente autorizzati, anche circa la responsabilità del vettore, tuttavia solo per ciò che riguarda i rapporti giuridici

<sup>111</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>112</sup> RS 210

<sup>113</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

tra i contraenti e non già rispetto a un terzo, destinatario autorizzato in virtù della polizza di carico.

<sup>4</sup> Il presente articolo non si oppone a qualsiasi intesa per il caso di avaria comune.

## Capo V. Trasporto di persone

### Art. 118<sup>114</sup>

<sup>1</sup> Per la responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari verso i passeggeri e per i loro bagagli, sono applicabili gli articoli 1 e 3 a 21 della Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974<sup>115</sup> relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come pure, dopo la loro entrata in vigore, i relativi Protocolli del 1976<sup>116</sup> e del 1990<sup>117,118</sup>

<sup>2</sup> Prima dell'imbarco, il vettore deve rilasciare a ogni passeggero trasportato a bordo di una nave svizzera un biglietto di passaggio, nel quale devono essere indicati la data dell'emissione, il giorno previsto per la partenza, il nome e il tipo della nave, il porto di partenza e quello di destinazione, le condizioni di vitto e di alloggio a bordo, come pure il prezzo del passaggio.

<sup>3</sup> Il passeggero ha diritto al trasporto gratuito degli oggetti personali necessari per il viaggio. Per il bagaglio eccedente si presume, in mancanza di speciale accordo tra le parti, che il trasporto avvenga in virtù di uno speciale contratto di trasporto marittimo.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale può emanare altre disposizioni concernenti il trasporto di passeggeri con navi svizzere.

## Titolo VI. Sinistri di mare e altri fatti particolari

### Art. 119

Relazione di  
mare

<sup>1</sup> Se la nave o il carico subisce un sinistro oppure se accade qualche altro fatto particolare, il capitano è tenuto a stendere una relazione di mare e a consegnarla al Consolato svizzero del primo porto di scalo o, non esistendovi un Consolato svizzero, all'autorità locale competente.

<sup>2</sup> Il console può procedere, a bordo della nave, a un'inchiesta amministrativa e agli interrogatori che reputa opportuni per chiarire i fatti.

<sup>114</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>115</sup> RS 0.747.356.1

<sup>116</sup> RS 0.747.356.11

<sup>117</sup> Non ancora pubblicato nel RO.

<sup>118</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703 178; FF 1992 II 1313).

**Art. 120**Processo verbale  
del console

<sup>1</sup> Il console che riceve una relazione di mare deve stendere un processo verbale, dal quale emergano nel modo più preciso possibile le circostanze che determinarono i fatti stessi.

<sup>2</sup> Il Consolato deve immediatamente trasmettere un esemplare del processo verbale all'Ufficio svizzero della navigazione marittima. Se la relazione di mare è consegnata all'autorità locale, il capitano deve trasmetterne una copia all'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

**Art. 121**Urto fra navi;  
assistenza e  
salvataggio

<sup>1</sup> Alle conseguenze giuridiche in caso di urto fra navi sono applicabili le disposizioni della convenzione internazionale del 23 settembre 1910<sup>119</sup> per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi. Come urto è parimente considerato qualsiasi avvenimento descritto nell'articolo 13 della predetta convenzione internazionale; le disposizioni della stessa sono applicabili per analogia all'urto o alla collisione di navi con altre cose mobili o immobili e al loro danneggiamento.<sup>120</sup>

<sup>2</sup> Le disposizioni della convenzione internazionale del 28 aprile 1989<sup>121</sup> sull'assistenza sono applicabili alla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. Il pagamento del compenso deve essere effettuato dal proprietario della nave assistita. Questi ha diritto di regresso verso gli aventi diritto sugli altri valori salvati, proporzionalmente alle loro parti rispettive.<sup>122</sup>

**Art. 122**<sup>123</sup>

Avaria comune

<sup>1</sup> È avaria comune il pregiudizio straordinario cagionato da un sacrificio o da una spesa, volontariamente e ragionevolmente fatti per la salvezza della nave e del carico, allo scopo di preservare da un pericolo i beni impegnati in una spedizione marittima comune. L'avaria comune è sopportata in comune dalla nave, dal nolo e dalle merci a bordo.

<sup>119</sup> RS 0.747.363.1

<sup>120</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>121</sup> RS 0.747.363.4

<sup>122</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° mar. 1997 (RU 1993 1703, 1997 562; FF 1992 II 1313).

<sup>123</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>2</sup> L'avaria comune è retta dalle regole di York e di Anversa<sup>124</sup>. Il Consiglio federale stabilisce quali siano le disposizioni e il tenore applicabili.<sup>125</sup>

### Art. 123

Regolamento  
d'avaria

<sup>1</sup> Salvi restando gli articoli 119 e 120, il capitano deve, per ogni caso d'avaria comune, specificare le circostanze nel giornale di bordo, precisando le misure prese e i beni sacrificati o danneggiati. Egli comunica tali dati il più presto possibile all'armatore.

<sup>2</sup> Il capitano deve provvedere all'accertamento e alla ripartizione delle spese e dei danni (*dispache*) al più tardi all'arrivo nel porto in cui il viaggio ha termine. A questo scopo egli deve, non appena giunto nel porto, rivolgersi all'autorità locale competente.

<sup>3</sup> Ogni interessato al regolamento d'avaria comune ha l'obbligo di mettere a disposizione dei liquidatori d'avaria i documenti giustificativi che sono in suo possesso.

### Art. 124

Prescrizione e  
procedura

<sup>1</sup> I crediti derivanti da atti di avaria comune si prescrivono in due anni a contare dal giorno in cui le merci sono arrivate o sarebbero dovute arrivare nel porto di destinazione.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura che dev'essere seguita per l'omologazione giudiziale in Svizzera di un regolamento d'avaria.

## Titolo VII. Applicazione di disposizioni marittime alla navigazione interna

### Art. 125

Condizioni per  
l'applicazione

<sup>1</sup> La navigazione interna sul Reno, sui suoi affluenti e sui suoi canali collaterali, come pure sulle altre acque navigabili che collegano la Svizzera con il mare è parificata alla navigazione marittima nella misura in cui, nel presente titolo, disposizioni della presente legge sono dichiarate applicabili ad essa. Sono riservate le disposizioni legali particolari concernenti la navigazione interna.

<sup>2</sup> Sono considerate navi della navigazione interna le navi iscritte in un registro pubblico, provviste o no di mezzi propri di propulsione, aventi un dislocamento o una portata lorda di almeno quindici tonnellate, che sono adibite o destinate al trasporto professionale di persone o di cose.

<sup>124</sup> Ex nota soppressa dalla Commissione di redazione dell'AF [art. 33 LRC – RU 1974 1051].

<sup>125</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).



<sup>3</sup> Le disposizioni della presente legge non sono tuttavia applicabili alla navigazione interna esercitata in virtù di una concessione federale.

### Art. 126

Definizione e responsabilità dell'armatore

<sup>1</sup> È armatore di una nave della navigazione interna chi, sia come proprietario o usufruttuario, sia come conduttore, ne ha il possesso e ne controlla l'esercizio.

<sup>2</sup> Alla responsabilità dell'armatore sono applicabili gli articoli 48 capoversi 1 e 2. La limitazione della sua responsabilità è disciplinata dalle disposizioni della Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988<sup>126</sup> sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna.<sup>127</sup>

<sup>3</sup> Se, al momento in cui il danno è stato cagionato, la nave da spinta era solidamente raccordata con chiatte spinte in modo da formare un convoglio a spinta, l'importo della responsabilità è calcolato in totale secondo la potenza della nave da spinta e la portata lorda delle chiatte spinte.<sup>128</sup>

### Art. 127

Altri casi

<sup>1</sup> Gli articoli 51 a 53 e 71 sono applicabili al capitano e ai componenti dell'equipaggio di una nave della navigazione interna.

<sup>2</sup> Eccettuati gli articoli 91 capoverso 1, 94 capoverso 3, 96 capoverso 1, 113 capoverso 1, e 118 capoversi 2, 3 e 4, le disposizioni del titolo V sono applicabili ai contratti per l'utilizzazione di una nave della navigazione interna e alla polizza di carico. I Cantoni possono stabilire, per i porti situati sul loro territorio, norme concernenti i termini di stallia per la caricazione e la scaricazione di una nave della navigazione interna e il compenso di controstallia.<sup>129</sup>

<sup>3</sup> Quanto ai rapporti giuridici in caso di urto fra navi come anche di urto o contatto di navi con altri oggetti mobili o immobili e loro danneggiamento sono applicabili le disposizioni della convenzione del 15 marzo 1960<sup>130</sup> per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi nella navigazione interna.<sup>131</sup>

<sup>4</sup> Le disposizioni degli articoli 121 capoverso 2, 122, 123 e 124 sono applicabili ai casi di assistenza e di salvataggio come anche ai casi

<sup>126</sup> RS **0.747.206**

<sup>127</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 22 mar. 1996, in vigore dal 1° nov. 1997 (RU **1997** 2184; FF **1995** IV 229).

<sup>128</sup> Introdotto dal n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>129</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>130</sup> RS **0.747.205**

<sup>131</sup> Nuovo testo giusta il n. II della LF dell'8 ott. 1971 che modifica quella sul registro del naviglio, in vigore dal 1° feb. 1972 (RU **1972** 349; FF **1970** II 989).

d'avaria comune nella navigazione interna, riservate le stipulazioni contrarie delle parti in materia di avaria comune.<sup>132</sup>

<sup>5</sup> Inoltre, gli articoli 7 e 14 capoverso 3 sono applicabili per analogia alla navigazione interna.<sup>133</sup>

## **Titolo VIII. Disposizioni penali e disciplinari<sup>134</sup>**

### **Capo I.**

### **Reati contro la sicurezza della nave e della navigazione**

#### **Art. 128**

Esposizione a pericolo delle navi

<sup>1</sup> Chiunque, intenzionalmente, deteriora, distrugge, rende inservibile o fa scomparire una nave svizzera, le sue parti costitutive o i suoi accessori, oppure i carburanti o i viveri a bordo,

chiunque, intenzionalmente, impedisce o intralcia il governo della nave oppure l'ordine o la vita a bordo,

esponendo in tal modo scientemente a pericolo la nave o le persone a bordo,

è punito con la reclusione sino a dieci anni o con la detenzione.

<sup>2</sup> La pena è della reclusione se il reato ha cagionato la perdita della nave o la morte di una persona e se il colpevole poteva prevedere tale esito.

<sup>3</sup> Se il colpevole ha agito per negligenza, la pena è della detenzione o della multa.

#### **Art. 129**

Perturbamento della navigazione

<sup>1</sup> Il capitano o il componente dell'equipaggio di una nave svizzera che viola intenzionalmente le disposizioni legali o le regole riconosciute sulla condotta nautica della nave, oppure le altre prescrizioni svizzere o straniere in materia di navigazione e di polizia sul mare, e in tal modo espone scientemente a pericolo la sua o un'altra nave oppure le persone a bordo di tali navi, è punito con la detenzione.

<sup>2</sup> La pena può essere della reclusione sino a dieci anni, se il reato ha cagionato la perdita della nave o la morte di una persona e se il colpevole poteva prevedere tale esito.

<sup>132</sup> Nuovo testo giusta il n. II della LF dell'8 ott. 1971 che modifica quella sul registro del naviglio, in vigore dal 1° feb. 1972 (RU 1972 349; FF 1970 II 989).

<sup>133</sup> Originario cpv. 4. Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>134</sup> A partire dal 1° gen. 2007 le pene e i termini di prescrizione devono essere adattati giusta la chiave di conversione dell'art. 333 cpv. 2 – 6 del Codice penale (RS 311.0), nel testo della LF del 13. dic. 2002 (RU 2006 3459).

<sup>3</sup> Se il colpevole ha agito per negligenza, la pena è della detenzione o della multa.

#### Art. 129a<sup>135</sup>

Inquinamento marino

<sup>1</sup> Chiunque viola le norme di convenzioni internazionali, della presente legge o delle sue ordinanze, immettendo o depositando in mare, da una nave svizzera, sostanze solide, liquide, gassose o radioattive, atte a inquinare il mare, i fondi marini o il loro sottosuolo, è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è della detenzione fino a sei mesi o della multa fino a 20 000 franchi.

<sup>3</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

#### Art. 130

Violazione delle regole dell'arte nautica

Il capitano o il componente dell'equipaggio di una nave svizzera che viola le disposizioni legali o le regole riconosciute sulla condotta nautica della nave oppure le prescrizioni svizzere o straniere in materia di navigazione o di polizia sul mare è punito, per quanto il reato non sia perseguibile in virtù di un'altra disposizione legale, con la multa sino a cinquemila franchi.

#### Art. 131

Cattivo stato di navigabilità

<sup>1</sup> Il capitano che, intenzionalmente o per negligenza, prende il mare con una nave svizzera innavigabile, insufficientemente equipaggiata, armata o approvvigionata ed espone in tal modo a pericolo la nave o le persone a bordo è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> La pena è della reclusione sino a cinque anni se il reato ha cagionato la perdita della nave o la morte di una persona e se il colpevole poteva prevedere tale esito.

#### Art. 132

Violazione delle regole sulla navigabilità

Il capitano o l'armatore che fa prendere il mare a una nave svizzera innavigabile, insufficientemente equipaggiata, armata o approvvigionata è punito, in quanto il reato non sia perseguibile in virtù di un'altra disposizione legale, con la multa sino a cinquemila franchi.

#### Art. 133

Omissione di soccorso

<sup>1</sup> Il capitano di una nave svizzera che omette il prestare soccorso a un'altra nave o a persone in pericolo, benché possa farlo senza esporre

<sup>135</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

a grave rischio la sua nave, l'equipaggio o i passeggeri, è punito con la detenzione.

<sup>2</sup> La pena è della multa, se il colpevole ha agito per negligenza.

## Capo II. Reati contro la disciplina e l'ordine a bordo

### Art. 134

Abbandono della nave in pericolo

<sup>1</sup> Il capitano di una nave svizzera che non abbandona per ultimo la sua nave in pericolo è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> Il componente dell'equipaggio che abbandona una nave svizzera in pericolo senza l'autorizzazione del capitano è punito con la detenzione sino a un anno o con la multa.

### Art. 135

Mancato esercizio del comando

<sup>1</sup> Il capitano di una nave svizzera che, intenzionalmente, non dirige o trascura il governo della nave posta sotto il suo comando è punito con la detenzione sino ad un anno o con la multa.

<sup>2</sup> La pena è della multa, se il colpevole ha agito per negligenza.

### Art. 136

Abuso di autorità e usurpazione di funzioni

<sup>1</sup> Il capitano o l'ufficiale di una nave svizzera che abusa del suo diritto di dare ordini a un subordinato impartendogli ordini che non hanno relazione alcuna con il servizio a bordo,

il capitano che oltrepassa il suo diritto d'infliggere pene disciplinari oppure ne abusa,

chiunque, non avendo il potere di dare ordini o di punire a bordo, si arroga tale potere,

è punito con la detenzione.

<sup>2</sup> La pena è della multa nei casi di minore importanza.

### Art. 137<sup>136</sup>

Diserzione

<sup>1</sup> Il capitano o il membro dell'equipaggio di una nave svizzera che, in violazione del contratto di arruolamento, non si reca a bordo della nave ovvero l'abbandona dopo l'arruolamento, è punito, se dal fatto deriva un notevole ritardo nella partenza della nave o notevoli spese per evitare il ritardo, con la detenzione sino a sei mesi o con la multa sino a cinquemila franchi.

<sup>136</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>2</sup> Se più persone agiscono insieme, la pena è la detenzione o la multa. Gli istigatori sono puniti più severamente.

<sup>3</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

### Art. 138

Abbandono del posto

<sup>1</sup> Il membro dell'equipaggio di una nave svizzera che abbandona il suo posto o si addormenta nell'esercizio di una mansione essenziale per la sicurezza della nave o della navigazione è punito con la detenzione sino a sei mesi o con la multa sino a duemila franchi.

<sup>2</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

### Art. 139

Ebbrezza

<sup>1</sup> Il capitano di una nave svizzera che per causa di ebbrezza o di intossicazione colposa si trova in uno stato tale da escludere o da notevolmente menomare la sua capacità a condurre la nave è punito con la detenzione sino a un anno o con la multa sino a cinquemila franchi.

<sup>2</sup> Il componente dell'equipaggio che nell'esercizio di una mansione essenziale per la sicurezza della nave o della navigazione si trova in uno stato d'ebbrezza o di intossicazione colposa è punito con la detenzione sino a sei mesi o con la multa sino a duemila franchi. Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

### Art. 140

Disobbedienza

<sup>1</sup> Il membro dell'equipaggio di una nave svizzera che disobbedisce a un ordine di un superiore concernente la direzione nautica o tecnica della nave oppure l'esecuzione di una pena disciplinare è punito con la detenzione sino a tre mesi o con la multa sino a mille franchi.

<sup>2</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

<sup>3</sup> Se l'ordine era inteso a salvare la nave stessa, un'altra nave o persone in pericolo, la pena è della detenzione sino a un anno o della multa sino a cinquemila franchi.

<sup>4</sup> Le lesioni personali semplici e le vie di fatto cagionate da un membro dell'equipaggio a un superiore sono perseguite d'ufficio.<sup>137</sup>

### Art. 141

Imbarco abusivo

<sup>1</sup> Chiunque, senza l'autorizzazione dell'armatore o del capitano, imbarca, possiede o dissimula a bordo di una nave svizzera degli oggetti, in particolare oggetti pericolosi o vietati,

<sup>137</sup> Introdotta dal n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

chiunque, senza l'autorizzazione dell'armatore o del capitano, imbarca o nasconde persone a bordo di una nave svizzera,

è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

#### **Art. 142**

Pregiudizio da  
infrazioni<sup>138</sup>

<sup>1</sup> Chiunque, all'insaputa dell'armatore o del capitano di una nave svizzera, si dà al contrabbando o commette altri atti illeciti, esponendo in tal modo l'armatore o il capitano al pericolo d'essere punito oppure di subire una perdita in seguito al sequestro della nave o del carico, a ritardo nella partenza o ad altre misure analoghe, è punito con la detenzione sino a un anno o con la multa.

<sup>2</sup> Nei casi di minore importanza, il reato è punito disciplinarmente.

<sup>3</sup> Il capitano di una nave svizzera che commette tali reati all'insaputa dell'armatore è punito con la detenzione o con la multa.

### **Capo III.**

#### **Reati contro l'organizzazione della navigazione marittima svizzera**

#### **Art. 143**

Abuso della  
bandiera

<sup>1</sup> Chiunque inalbera in mare la bandiera svizzera per una nave non iscritta nel registro del naviglio svizzero,

il capitano di una nave svizzera che non inalbera in mare la bandiera svizzera o inalbera una bandiera straniera,

è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> Il capitano di una nave svizzera che non inalbera una bandiera svizzera della forma prescritta, o non l'inalbera nel modo usuale per le navi del medesimo tipo, è punito con la multa.

<sup>3</sup> Chiunque inalbera in mare la bandiera svizzera o un simbolo analogo per una nave di diporto non iscritta nel registro svizzero degli yacht o una bandiera straniera o un simbolo straniero analogo per una nave di diporto iscritta nel registro svizzero degli yacht, è punito con la detenzione o con la multa.<sup>139</sup>

<sup>138</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1976, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1323; FF 1976 II 1165).

<sup>139</sup> Introdotto dal n. I della LF del 14 dic. 1965 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1976, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1323; FF 1976 II 1165).

Frode nella  
procedura  
d'iscrizione

#### Art. 144

<sup>1</sup> Chiunque fornisce dichiarazioni contrarie alla verità o dissimula fatti essenziali nella procedura d'iscrizione di una nave nel registro del naviglio svizzero o nella procedura di ripristinamento delle condizioni legali per l'iscrizione in tale registro, in particolare circa i requisiti legali concernenti la proprietà, i fondi propri e l'origine dei capitali, o l'assenza di qualsiasi interesse straniero non autorizzato, è punito con la detenzione o con la multa sino a cinquantamila franchi.

<sup>2</sup> La pena è della multa sino a diecimila franchi, se il colpevole ha agito per negligenza.

<sup>3</sup> Il proprietario o l'armatore di una nave svizzera che non notifica all'autorità competente fatti nuovi tali da provocare la cancellazione della nave dal registro del naviglio svizzero o il ritiro dell'atto di nazionalità,

il proprietario o il conduttore di una nave svizzera che concede in locazione o sublocazione la nave a un conduttore o a un subconduttore che non adempie le condizioni legali richieste da un armatore svizzero,

è punito con la multa sino a diecimila franchi.

<sup>4</sup> Chiunque viola le prescrizioni del Consiglio federale sulla iscrizione di navi di diporto in un registro svizzero e chiunque, per ottenere l'iscrizione di una nave di diporto, fornisce dichiarazioni contrarie alla verità o dissimula fatti essenziali, è punito con la detenzione o con la multa sino a ventimila franchi. La pena è della multa sino a cinquemila franchi, se il colpevole ha agito per negligenza.<sup>140</sup>

Sottrazione della  
nave, violazione  
di disposizione  
della autorità

#### Art. 145

<sup>1</sup> Chiunque sottrae una nave iscritta nel registro del naviglio svizzero al pignoramento, al sequestro, all'incanto, alla requisizione o all'espropriazione ordinate dall'autorità svizzera competente è punito con la detenzione o con la multa per un importo sino al valore della nave. Il giudice può, a domanda, assegnare alle persone lese l'importo della multa pagata, mediante cessione allo Stato della parte corrispondente dei loro crediti.

<sup>2</sup> Il proprietario, l'armatore o il capitano di una nave svizzera che non osserva una misura presa dal Consiglio federale in virtù dell'articolo 6 è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>3</sup> L'armatore, il vettore o il capitano che imbarca o trasporta a bordo di una nave svizzera merci vietate dal Consiglio federale è punito con la detenzione o con la multa. Se si tratta del trasporto vietato di materiale da guerra, la pena può essere della reclusione sino a cinque anni e della multa.

<sup>140</sup> Introdotta dal n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

**Art. 146**

Alienazione  
illecita

Chiunque aliena a uno straniero una nave svizzera la cui cancellazione non è stata autorizzata è punito con la detenzione o con la multa sino all'importo del valore venale della nave.

**Art. 147**

Mancata restitui-  
zione dell'atto di  
nazionalità

Chiunque contravviene all'obbligo che gli è imposto dalla legge di restituire l'atto di nazionalità o qualsiasi altro certificato concernente una nave svizzera è punito con la multa sino a ventimila franchi.

**Art. 148<sup>141</sup>**

Negligenza nella  
tenuta dei libri di  
bordo

Il capitano di una nave svizzera che contravviene all'obbligo prescrittogli dalla legge o da una convenzione internazionale:

- a. di tenere e conservare in buono stato il giornale di bordo, il ruolo d'equipaggio, il giornale di macchina o altri libri di bordo, verbali o documenti di controllo;
- b. di avere a bordo i libri, le carte, gli atti e i documenti prescritti,

è punito con la multa.

**Art. 149**

Inosservanza  
dell'obbligo di  
fornire informa-  
zioni

Il capitano, il proprietario o l'armatore di una nave svizzera che non dà le comunicazioni e le informazioni d'obbligo previste dalla legge all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, all'Ufficio svizzero del registro del naviglio o ai Consolati svizzeri è punito con la multa.

**Art. 150**

Contravvenzioni  
alle disposizioni  
sulla cittadinanza  
e alla legisla-  
zione sul lavoro

Il capitano o l'armatore di una nave svizzera che viola le disposizioni che, nella presente legge e nelle sue ordinanze e prescrizioni d'esecuzione, concernono la cittadinanza dell'equipaggio, la durata del lavoro, l'età minima per l'arruolamento, la visita medica e le qualità richieste per il servizio previsto, la procedura d'arruolamento e di cessazione dell'arruolamento, come pure il vitto e l'alloggio a bordo, il capitano che contravviene alle prescrizioni concernenti l'esecuzione di una pena disciplinare, è punito con la multa.

<sup>141</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU 1993 1703; FF 1992 II 1313).



**Art. 150a**<sup>142</sup>

Violazione delle disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo

Il capitano o l'armatore di una nave svizzera che viola le disposizioni della Convenzione del 23 febbraio 2006<sup>143</sup> sul lavoro marittimo è punito con la multa.

**Art. 151**

Violazione delle disposizioni sul trasporto dei passeggeri

Il capitano o l'armatore di una nave svizzera che contravviene alle disposizioni della presente legge e delle sue ordinanze e prescrizioni d'esecuzione concernenti la sicurezza dei trasporti di passeggeri sul mare, l'armamento delle navi a ciò destinate, oppure il vitto o l'alloggio dei passeggeri è punito, se il reato non è perseguibile in virtù di un'altra disposizione legale, con la multa sino a ventimila franchi.

**Capo IV. Disposizioni speciali****Art. 152**

Pene accessorie

<sup>1</sup> Se alcuno fu condannato per esposizione a pericolo della nave o della navigazione, cattivo stato di navigabilità, omissione di soccorsi, abbandono della nave in pericolo, mancato esercizio del comando o abbandono del posto, il giudice può pronunciare, a titolo di pena accessoria, il ritiro del brevetto o dell'attestato d'idoneità professionale come pure il divieto di prestare servizio a bordo di una nave svizzera.

<sup>2</sup> Se il colpevole è stato condannato per abuso della bandiera, per frode nella procedura d'iscrizione o per inosservanza di una misura presa dal Consiglio federale in virtù dell'articolo 6, il giudice può pronunciare a titolo di pena accessoria il ritiro dell'atto di nazionalità.

**Art. 153**<sup>144</sup>

Infrazioni commesse nell'azienda

<sup>1</sup> Se l'infrazione è commessa nella gestione degli affari di una persona giuridica, di una società in nome collettivo o in accomandita, di una ditta individuale o di una comunità di persone senza personalità giuridica, o altrimenti nell'esercizio di incombenze d'affari o di servizio per terze persone, le disposizioni penali si applicano alle persone fisiche che l'hanno commessa.

<sup>142</sup> Introdotta dall'art. 2 del DF del 1° ott. 2010 concernente l'approvazione della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, in vigore dal 20 ago. 2013 (RU **2013** 2507; FF **2009** 7831).

<sup>143</sup> RS **0.822.81**

<sup>144</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1977, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU **1977** 1323; FF **1976** II 1165).

<sup>2</sup> Il padrone d'azienda, il datore di lavoro, il mandante o la persona rappresentata che, intenzionalmente o per negligenza, in violazione di un obbligo giuridico, omette di impedire un'infrazione del subordinato, mandatario o rappresentante ovvero di paralizzarne gli effetti, soggiace alle disposizioni penali che valgono per l'autore che agisce intenzionalmente o per negligenza.

<sup>3</sup> Se il padrone d'azienda, il datore di lavoro, il mandante o la persona rappresentata è una persona giuridica, una società in nome collettivo o in accomandita, una ditta individuale o una comunità di persone senza personalità giuridica, il capoverso 2 si applica agli organi, ai membri degli organi, ai soci preposti alla gestione, alle persone effettivamente dirigenti o ai liquidatori colpevoli.

<sup>4</sup> Nei casi degli articoli 144 a 146, la persona giuridica, la società in nome collettivo o in accomandita, la ditta individuale o la comunità di persone senza personalità giuridica risponde solidalmente con il colpevole del pagamento delle multe.

#### **Art. 154**

Estradizione

I reati per i quali la presente legge commina la pena della detenzione della durata di un anno oppure una pena più grave danno luogo all'estradizione, nel senso della legislazione svizzera sull'estradizione agli Stati stranieri.

### **Capo V. Ordinamento disciplinare**

#### **Art. 155**

Mancanza di disciplina

<sup>1</sup> Chiunque contravviene alle prescrizioni generali di servizio o di buon ordine a bordo commette una mancanza di disciplina, in quanto il fatto non sia punibile come crimine, delitto o contravvenzione.

<sup>2</sup> In particolare, sono mancanze di disciplina:

- a. la disobbedienza all'ordine di un superiore concernente il servizio a bordo;
- b. le infrazioni contro le prescrizioni del regolamento di bordo;
- c. il perturbamento dell'ordine e della vita a bordo;
- d. l'esecuzione negligente o trascurata di un obbligo di servizio;
- e. il fatto di non presentarsi in servizio o di assentarsene;
- f. l'assenza ingiustificata da bordo;
- g. l'ebbrezza in servizio; l'ebbrezza fuori servizio, se essa è motivo di pubblico scandalo;

- h. il comportamento sconveniente o riprovevole verso superiori o altre persone a bordo.

<sup>3</sup> È punibile soltanto chi agisce in modo colpevole. La specie e la misura della pena sono determinate secondo il grado della colpa. Dev'essere tenuto conto dei motivi della mancanza, del carattere del colpevole, della sua condotta a bordo, come pure della gravità della mancanza per ciò che riguarda l'ordine e la sicurezza a bordo.

### Art. 156

Condizioni personali e pene

<sup>1</sup> Tutte le persone a bordo di una nave svizzera sono sottoposte all'ordinamento disciplinare previsto dalla presente legge.

<sup>2</sup> Possono essere inflitte esclusivamente le seguenti pene:

- a. per i membri dell'equipaggio:

l'ammonimento,

la consegna a bordo da uno a cinque giorni,

la multa disciplinare da cinque a cento franchi,

la multa disciplinare da dieci a duecentocinquanta franchi<sup>145</sup>;

- b.<sup>146</sup> per i passeggeri e le altre persone a bordo:

l'ammonimento,

la multa disciplinare da cinquanta a cinquecento franchi.

<sup>3</sup> Le pene disciplinari non possono essere cumulate.

### Art. 157

Competenza

<sup>1</sup> La competenza di punire le mancanze disciplinari spetta al capitano o al suo sostituto, i quali possono pronunciare tutte le pene disciplinari previste dalla presente legge.

<sup>2</sup> Se, in una procedura penale per un reato punito soltanto disciplinarmente nei casi di minore importanza, è ammesso tale caso o se l'atto commesso è considerato come una semplice mancanza disciplinare, il tribunale, assolvendo l'autore, può pronunciare tutte le pene disciplinari. Se l'autorità istruttoria ordina per gli stessi motivi il non luogo a procedere, essa trasmette l'incarto al presidente del tribunale che sarebbe competente per il giudizio penale. Quest'ultimo può pronunciare tutte le pene disciplinari proposte.<sup>147</sup>

<sup>145</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>146</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>147</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 212; FF 1986 II 541).

<sup>3</sup> Se il colpevole non è più al servizio di una nave svizzera, una pena d'arresto della stessa durata può essere pronunciata in luogo e vece degli arresti disciplinari.<sup>148</sup>

### Art. 158

Esecuzione delle pene disciplinari

<sup>1</sup> L'ammonimento è dato per iscritto od oralmente. Ai passeggeri, l'ammonimento può in casi speciali essere dato pubblicamente.

<sup>2</sup> La consegna a bordo è subita all'arrivo del prossimo porto. Il colpevole deve rimanere a bordo anche durante le sue ore libere.

<sup>3</sup> Gli ufficiali scontano gli arresti nelle loro cabine, gli altri componenti dell'equipaggio in un locale a ciò destinato a bordo della nave. In quanto il servizio a bordo lo consenta, gli arresti devono essere scontati immediatamente. L'arrestato non presta servizio. I locali per gli arresti devono essere asciutti, avere aria e luce sufficienti e corrispondere alle condizioni d'igiene richieste per le cabine.

<sup>4</sup> ...<sup>149</sup>

<sup>5</sup> Le multe sono versate all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, che le destina a scopi di previdenza in favore della gente di mare e dei loro familiari. L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può inoltre destinare detti fondi al sostegno di azioni intese in particolare a promuovere la navigazione marittima sotto bandiera svizzera, oppure al versamento di premi per ricompensare prestazioni particolari fornite da marinai. Il Dipartimento federale degli affari esteri emana un regolamento circa la destinazione dei fondi.<sup>150</sup>

### Art. 159

Prescrizione

<sup>1</sup> La facoltà di perseguire una mancanza disciplinare e le pene pronunciate per mancanze di disciplina si prescrivono in tre mesi.

<sup>2</sup> La prescrizione non è soggetta a interruzione. Tuttavia, se per il fatto è stato aperto un procedimento penale, la prescrizione decorre soltanto a contare dal momento dell'arrivo della nave nel prossimo porto ed è sospesa fino alla conclusione di siffatto procedimento.<sup>151</sup>

<sup>148</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>149</sup> Abrogato dal n. I della LF del 20 mar. 1987, con effetto dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>150</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 dic. 1992, in vigore dal 1° giu. 1993 (RU **1993** 1703; FF **1992** II 1313).

<sup>151</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

**Art. 160**

Procedura

<sup>1</sup> In ogni caso dev'essere dato modo all'incolpato di spiegare, oralmente o per iscritto, i suoi atti e i motivi della sua condotta. Se l'incolpato ne fa domanda, le sue spiegazioni devono essere oggetto di un processo verbale.

<sup>2</sup> La decisione che infligge una pena disciplinare deve essere comunicata oralmente o per iscritto all'incolpato, con indicazione della mancanza commessa, e annotata nel giornale di bordo. La comunicazione della decisione è certificata nel giornale di bordo dall'incolpato e dal capitano; se l'incolpato rifiuta di firmare, dev'essere chiamato un altro ufficiale, il quale attesta per iscritto che all'incolpato è stata inflitta una pena disciplinare e che la relativa decisione gli è stata comunicata.

**Art. 161**<sup>152</sup>

Diritto di reclamo

<sup>1</sup> La pena disciplinare ordinata dal capitano diviene esecutiva con la sua comunicazione all'interessato. Questi, entro il termine di dieci giorni dall'arrivo nel prossimo porto, può presentare un reclamo scritto:

- a. contro l'irrogazione di una pena di arresti disciplinari, presso il presidente del tribunale menzionato nell'articolo 157 capoverso 2 secondo periodo;
- b. contro l'irrogazione di altre pene disciplinari, presso l'Ufficio svizzero della navigazione marittima.<sup>153</sup>

<sup>2</sup> Il reclamo non ha effetto sospensivo.<sup>154</sup>

<sup>3</sup> Alla procedura di reclamo si applicano per analogia le disposizioni della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>155</sup> sulla procedura amministrativa.<sup>156</sup>

<sup>4</sup> ...<sup>157</sup>

<sup>152</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1491; FF **1965** II 1).

<sup>153</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>154</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>155</sup> RS **172.021**

<sup>156</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1987, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 212; FF **1986** II 541).

<sup>157</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1976 (RU **1977** 1323; FF **1976** II 1165). Abrogato dal n. 81 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197 1069; FF **2001** 3764).

## Disposizioni finali e transitorie

### Art. 162<sup>158</sup>

Disposizioni imperative

<sup>1</sup> Le disposizioni degli articoli 68 capoverso 1, 76, 91 capoverso 1, 96 capoverso 1, e 118 capoverso 2 non possono essere modificate mediante accordo delle parti.

<sup>2</sup> Non possono essere modificate mediante accordo delle parti:

- a. a detrimento dell'arruolato, le disposizioni degli articoli 69, 70, 72 a 75, 77 a 80, 81 capoverso 2, e 82 a 86;
- b. a detrimento del portatore di una polizza di carico originale, le disposizioni dell'articolo 117;
- c. a detrimento di un passeggero le disposizioni imperative sul trasporto dei passeggeri per mare, dichiarate applicabili in virtù dell'articolo 118 capoverso 1.

### Art. 163

Applicazione del titolo finale del CC

Le disposizioni del titolo finale del Codice civile svizzero<sup>159</sup> sono applicabili alle materie rette dalla presente legge.

### Art. 164

Adeguamento alla legislazione precedentemente in vigore  
a. Diritto di bandiera

<sup>1</sup> Il diritto di bandiera conferito in virtù del decreto del Consiglio federale del 9 aprile 1941<sup>160</sup> concernente la navigazione marittima sotto bandiera svizzera si estingue due anni dopo la entrata in vigore della presente legge.

<sup>2</sup> Almeno un anno prima della scadenza del termine previsto nel capoverso 1, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima deve indicare d'ufficio ai proprietari e agli armatori delle navi svizzere le nuove condizioni che ancora devono essere adempiute affinché l'iscrizione delle navi possa sussistere dopo la scadenza del termine.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può, in casi speciali, prorogare i termini, qualora l'Ufficio svizzero della navigazione marittima o il proprietario ne faccia domanda.

### Art. 165

b. Contratti d'arruolamento della gente di mare

I contratti d'arruolamento esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge devono essere adattati alle sue disposizioni entro il termine di un anno; dopo tale termine, la presente legge è applicabile a tutti i contratti d'arruolamento.

<sup>158</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 dic. 1965, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1491; FF 1965 II 1).

<sup>159</sup> RS 210

<sup>160</sup> [CS 7 444; RU 1952 1076 art. 1]

**Art. 166**

c. Contratti per  
l'utilizzazione  
della nave

<sup>1</sup> Gli articoli 102 a 117 sono immediatamente applicabili ai contratti di trasporto marittimo esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge.

<sup>2</sup> Gli altri contratti d'utilizzazione della nave esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge devono essere adattati alle sue disposizioni entro il termine di sei mesi; dopo tale termine, la presente legge è applicabile a tutti i contratti d'utilizzazione della nave.

**Art. 167**

Entrata in vigore

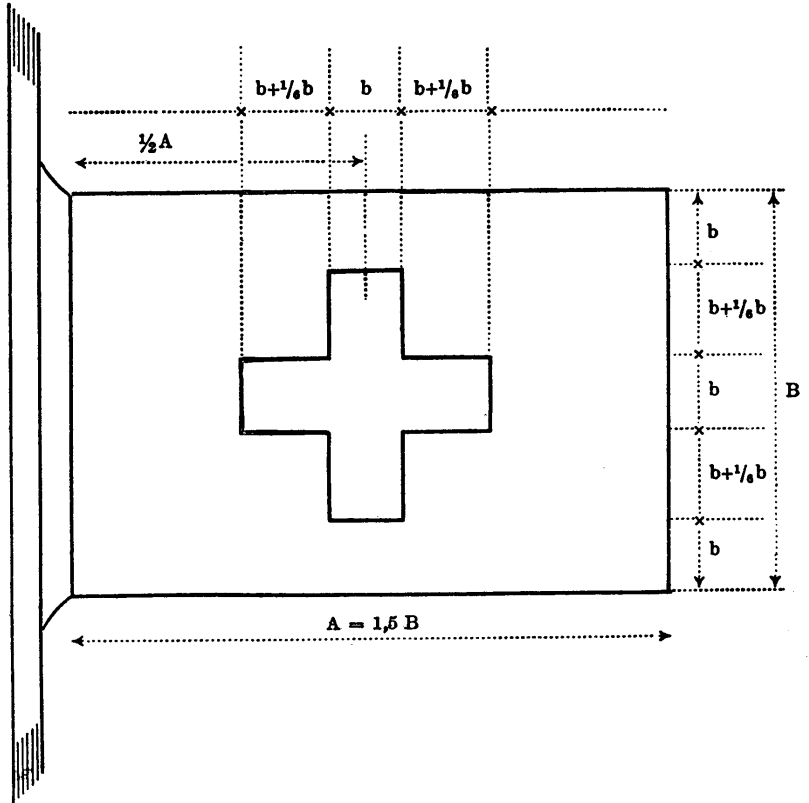
Il Consiglio federale fissa la data dell'entrata in vigore della presente legge.

Data dell'entrata in vigore: 1° gennaio 1957<sup>161</sup>

<sup>161</sup> DCF del 20 nov. 1956

*Allegato I*  
(art. 3 cpv. 2 della legge)

### Bandiera marittima svizzera





*Allegato II*  
(art. 38 della legge)

**Convenzione internazionale del 10 aprile 1926<sup>162</sup>  
per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi e  
alle ipoteche navali**

<sup>162</sup> RS 0.747.322.2

*Allegato III*  
(art. 48 cpv. 3 della legge)

**Convenzione internazionale del 29 novembre 1969<sup>163</sup>  
sulla responsabilità civile per i danni derivanti  
da inquinamento da idrocarburi e protocolli del  
19 novembre 1976 e del 25 maggio 1984**

<sup>163</sup> RS 0.814.291/1

*Allegato IV*<sup>164</sup>  
(art. 49 cpv. 1 della legge)

**Convenzione internazionale del 19 novembre 1976<sup>165</sup>  
sulla limitazione della responsabilità in materia  
di navigazioni marittime**

<sup>164</sup> Originario all. III

<sup>165</sup> RS 0.747.331.53

*Allegato V*<sup>166</sup>  
(art. 101 cpv. 2 della legge)

**Convenzione internazionale del 25 agosto 1924<sup>167</sup>  
su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico e  
i suoi protocolli**

<sup>166</sup> Originario all. IV  
<sup>167</sup> RS **0.747.354.11**

*Allegato VI*<sup>168</sup>  
(art. 118 cpv. 1 della legge)

**Convenzione d'Atene del 1974  
relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli,  
del 13 dicembre 1974**<sup>169</sup>

<sup>168</sup> Originario all. V  
<sup>169</sup> RS 747.356.11

*Allegato VII*<sup>170</sup>  
(art. 121 cpv. 1 della legge)

**Convenzione internazionale del 23 settembre 1910<sup>171</sup>  
per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi**

<sup>170</sup> Originario all. VI  
<sup>171</sup> RS **0.747.363.1**

*Allegato VIII*<sup>172</sup>  
(art. 121 cpv. 2 della legge)

**Convenzione internazionale del 23 settembre 1910<sup>173</sup> per  
l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e di  
salvataggio marittimi**

<sup>172</sup> Originario all. VII

<sup>173</sup> RS 0.747.363.2

*Allegato IX*<sup>174</sup>  
(art. 122 cpv. 2 della legge)

## **Regole di York e di Anversa del 1974 concernenti l'avaria comune**

<sup>174</sup> Originario all. VIII. Questo all. diventa all. IV dell'O del 20 nov. 1956 sulla navigazione marittima (vedi RS **747.30**).



*Allegato X*  
(art. 127 cpv. 3 della legge)

**Convenzione del 15 marzo 1960<sup>175</sup>  
per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi  
nella navigazione interna**

<sup>175</sup> RS 0.747.205

