

Iuris Prudentia

Diritto on line

Codice della Navigazione

## CODICE DELLA NAVIGAZIONE

### REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELLA VITA UMANA IN MARE

#### LIBRO I DISPOSIZIONI GENERALI

#### TITOLO I DISPOSIZIONI PRELIMINARI

#### CAPITOLO I APPLICABILITA' DEL REGOLAMENTO

##### Art. 1.

Denominazioni e definizioni. 1. Le denominazioni utilizzate nel presente regolamento hanno il significato risultante dalle seguenti definizioni che sono integrative o addizionali a quelle della Convenzione: 1) Aeriscafo (Hovercraft): una nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare. 2) Aliscafo: una nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare; 3) Apparecchio galleggiante: un mezzo galleggiante (che non sia un'imbarcazione di salvataggio, una zattera di salvataggio, un battello di emergenza, una tuta per l'immersione in acqua, una cintura di salvataggio o un salvagente) destinato a sostenere un determinato numero di persone che si trovano in acqua, costruito in modo che la sua forma e le sue caratteristiche permangano durante il suo impiego in acqua; 4) Auto-allarme radiotelegrafico: un ricevitore automatico di allarme, che entra in azione quando eccitato da un segnale radiotelegrafico di allarme; 5) Auto-allarme radiotelefonico: un ricevitore automatico di allarme che entra in azione quando eccitato dal segnale di allarme radiotelefonico; 6) Autorità Marittima: organi periferici del Ministero e, all'estero, le

autorità consolari; 7) Convenzione: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare con allegato, aperta alla firma a Londra il 1<sup>a</sup> novembre 1974 e relativo protocollo (1978), resa esecutiva in Italia rispettivamente con legge 23 maggio 1980, n. 313 e legge 4 giugno 1982, n. 438, ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data. I riferimenti alla convenzione contenuti nel presente regolamento si intendono fatti alla convenzione sopra definita, ove non altrimenti specificato nel testo; 8) Dispositivo o sistemazione per la messa a mare: dispositivo o sistemazione atti a trasferire in modo sicuro un mezzo collettivo di salvataggio od un battello di emergenza dalla propria posizione a bordo della nave fino in acqua; 9) Ente tecnico: l'ente definito dall'art. 3, lettera f) della legge; 10) Frequenze di soccorso: le frequenze assegnate a tale scopo dal regolamento delle radiocomunicazioni rispettivamente per la radiotelegrafia e per la radiotelefonìa (vedi punto 53); 11)

Immersione: la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento considerato. In ogni caso il piano di galleggiamento deve essere assunto come parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione; 12) Installazione radioelettrica esistente: un impianto radioelettrico totalmente installato a bordo di una nave anteriormente al 1<sup>a</sup> luglio 1986, oppure un impianto radioelettrico parzialmente montato a bordo di una nave prima della predetta data e completato poi con parti identiche a quelle preesistenti ovvero con parti conformi alle prescrizioni del presente regolamento; 13)

Installazione radioelettrica nuova: qualsiasi impianto radioelettrico che non sia una "installazione radioelettrica esistente"; 14)

Larghezza (della nave): la massima larghezza della nave fuori ossatura al di sotto del ponte di coperta. Se la nave È soggetta a norme di compartimentazione si deve intendere per la sua larghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, quella massima fuori ossatura al massimo galleggiamento di compartimentazione o al di sotto di esso; 15) Legge: la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; 16) Linea limite: la linea tracciata almeno 76 millimetri al di sotto della

linea d'intersezione della faccia superiore del ponte delle paratie con la murata; 17) Lunghezza (della nave): la lunghezza tra le perpendicolari. Se la nave È soggetta a norme di compartimentazione, la sua lunghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, si deve intendere quella misurata tra le perpendicolari condotte alle estremità del massimo galleggiamento di compartimentazione. In ogni caso il galleggiamento deve essere considerato parallelo ai piani di galleggiamento del piano di costruzione. La lunghezza della nave ai fini delle norme di cui sia alla regola 28 del capitolo III della convenzione 1974 sia all'art. 173 del presente regolamento, È quella misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora fuori tutto alla faccia poppiera del dritto di poppa; quando il dritto di poppa non esiste la lunghezza va misurata all'asse del timone; 18) Marittimo abilitato: un membro dell'equipaggio di una nave, che abbia un certificato di idoneità rilasciato secondo le disposizioni del presente regolamento; 19) MARPOL 73/78: la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (1973) e relativo protocollo (1978) resa esecutiva in Italia rispettivamente con legge 29 settembre 1980, n. 662, e legge 4 giugno 1982, n. 438, ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data. 20) Ministero: il Ministero della marina mercantile; 21) Motonave: una nave la cui propulsione dipende da motore endotermico; 22) Motoveliero: una nave a propulsione mista, meccanica ed a vela, il cui apparato di propulsione meccanica È capace di imprimerle una velocità non inferiore a 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio delle vele; 23) Nave a vela (veliero): una nave la cui propulsione dipende da vele; 24) Nave ad uso privato: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto dai quali esula il fine di lucro; 25) Nave da passeggeri: una nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici; 26) Nave da pesca (nave peschereccia, peschereccio): una nave adibita alla cattura di pesci, delle balene, delle foche, dei trichechi o di altri esseri viventi del mare; 27) Nave da salvataggio: una nave munita di

attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi; 28) Nave da carico: qualsiasi nave che non sia ad uso privato, da passeggeri o da pesca; 29) Nave chimichiera: una nave da carico costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi, come definita dalla convenzione; 30) Nave cisterna: una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile; 31) Nave costruita: l'espressione "nave la cui chiglia È stata impostata o che si trova ad uno stadio di costruzione equivalente" nel testo può essere abbreviata dall'espressione "nave costruita"; 32) Nave gasiera: una nave costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, come definita dalla convenzione; 33) Nave nucleare: una nave dotata di un impianto ad energia nucleare; 34) Nave traghetto: una nave munita di attrezzature particolari che la rendano atta al trasporto di rotabili ferroviari o stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote; 35) Navigazione internazionale lunga: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa; 36) Navigazione internazionale breve: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare rifugio, sempreché la distanza fra l'ultimo porto di scalo nello Stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi 600 miglia; 37) Navigazione internazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa; 38) Navigazione nazionale: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato, a qualsiasi distanza dalla costa; 39) Navigazione nazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa; 40) Navigazione litoranea: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 6 miglia dalla costa; 41) Navigazione locale: una navigazione che si svolge

nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa; 42) Navigazione speciale: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso; 43) Norme tecniche per gli impianti radio: le norme emanate con decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, relative agli impianti e agli apparati radioelettrici a bordo delle navi mercantili; 44) Operatore radiotelefonista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; 45) Passeggero: qualsiasi persona imbarcata sulla nave che non sia: a) il comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona per i suoi servizi; b) un bambino di età inferiore ad un anno; 46) Permeabilità: la percentuale del volume (calcolato fuori ossatura) di uno spazio che può essere occupato dall'acqua. Se lo spazio si estende sopra la linea limite, il volume va misurato solo fino all'altezza di tale linea; 47) Perpendicolare addietro: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia poppiera del dritto di poppa o dritto del timone col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); se la nave non ha dritto di poppa o dritto del timone, in luogo della faccia poppiera del dritto si considera l'asse di rotazione del timone; il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione; 48) Perpendicolare avanti: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia prodiera del dritto di prora col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione; 49) Personale industriale: tutte le persone imbarcate sulla nave che non siano passeggeri, membri dell'equipaggio, o personale speciale e che siano normalmente impiegate in operazioni

industriali off-shore; 50) Personale speciale: tutte le persone che non siano né passeggeri né membri, dell'equipaggio e che siano trasportate a bordo di una nave in conseguenza dei servizi speciali cui la nave È destinata o a causa di lavori speciali svolti sulla nave; 51) Piroscavo: una nave la cui propulsione dipende da macchina a vapore acqueo; 52) Ponte di coperta: il ponte continuo più alto della nave; 53) Regolamento dell'ente tecnico: norme tecniche predisposte dal Registro Italiano Navale in base a quanto previsto dal D.L.C.P.S. del 22 gennaio 1947, n. 340, e dal D.M. 10 giugno 1947 relativo all'applicazione dell'art. 3 del citato D.L.C.P.S.; 54) Regolamento delle radiocomunicazioni: il regolamento delle radiocomunicazioni annesso, o considerato come annesso, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni in vigore; 55) Rimorchiatore: una nave progettata, costruita ed attrezzata per operazioni di rimorchio; 56) Segnale di allarme (per gli impianti radio): il segnale di allarme stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni; 57) Segnale di soccorso (per gli impianti radio): il segnale di soccorso stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni; 58) Stazione di governo: il posto dal quale viene manovrato un apparecchio di governo; 59) Stazione radiotelegrafica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelegrafiche; 60) Stazione radiotelefonica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelefoniche; 61) Tipo approvato: un apparecchio o un dispositivo o un materiale dichiarato di "tipo approvato" ai sensi dell'art. 11 della legge; 62) Ufficiale radiotelegrafista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; 63) Veliero: vedi nave a vela; 64) Veliero con motore ausiliario: una nave a propulsione mista, meccanica e a vela, il cui apparato di propulsione meccanica non è capace di farle

raggiungere una velocità di 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio di vela; 65) Viaggio internazionale lungo: un viaggio che si effettua tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa; a tale effetto ogni territorio delle cui relazioni internazionali sia responsabile un paese aderente alla convenzione, o che sia sottoposto all'amministrazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, È considerato come paese autonomo; 66) Viaggio internazionale breve: un viaggio nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da un luogo ove i passeggeri e l'equipaggio possano trovare rifugio e nel corso del quale la distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese ove il viaggio ha origine e il porto finale di destinazione non supera 600 miglia; 67) Zattera di salvataggio: un mezzo galleggiante, che non sia una imbarcazione di salvataggio, un apparecchio galleggiante di salvataggio, una cintura di salvataggio o un salvagente, destinato a sostenere un determinato numero di persone fuori dall'acqua.

Art. 2.

Limiti e modalità di applicazione del regolamento. 1. Le disposizioni del presente regolamento si applicano: a) alle navi mercantili nazionali di cui all'art. 1 della legge e successive modificazioni, ad eccezione delle navi appartenenti alle amministrazioni militari, doganali, di polizia e al corpo dei vigili del fuoco o da essi direttamente esercitate e delle navi adibite al trasporto di truppe, per quanto non disposto da regolamenti speciali. Tuttavia, le norme sulla sicurezza della navigazione di cui al capitolo V della convenzione, integrate da quelle del capitolo VI del libro IV del presente regolamento, si applicano a tutte le navi mercantili di cui all'art. 1 della legge e successive modificazioni. b) per quanto pratico e ragionevole anche alle navi mercantili straniere non soggette alla convenzione, che toccano porti italiani. A condizione di reciprocità, possono essere accettate per le predette navi certificazioni valide rilasciate in applicazione di norme nazionali.

c) anche alle navi straniere, soggette alla convenzione, che toccano i porti italiani, limitatamente agli articoli nei quali tale applicazione È espressamente prevista. d) a tutte le navi indipendentemente dalla data di costruzione, salvo che siano previste apposite disposizioni applicabili solo a navi costruite in un determinato periodo. 2. Alle navi soggette alla convenzione si applicano, in aggiunta alle pertinenti norme della stessa, tenendo conto della loro data di costruzione, le disposizioni del presente regolamento che siano integrative o addizionali rispetto a quelle stabilite dalla convenzione. 3. Alle navi da carico trasformate in navi da passeggeri a decorrere dal 1<sup>a</sup> luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, si applicano le norme del presente regolamento per navi da passeggeri costruite dopo le date suddette. 4. Il grado di sicurezza complessivo posseduto, in base alla precedente normativa, da una nave costruita anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ovvero il maggior grado di sicurezza eventualmente da essa posseduto, non possono essere comunque ridotti per effetto delle disposizioni del presente regolamento. 5. Per le navi munite di marca di stazza e che conseguentemente hanno due serie di stazza, ai fini dell'applicazione dei regolamenti di sicurezza, sarà sempre considerata la serie più elevata.

Art. 3.

Aumento di passeggeri. Estensione di navigazione. 1. L'autorità marittima, previa direttiva del Ministero, può concedere un aumento del numero di passeggeri trasportabili ovvero l'abilitazione ad una navigazione più estesa a navi costruite anteriormente al 1<sup>a</sup> luglio 1986 o alla data di entrata in vigore del presente regolamento, a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, solo se le navi stesse soddisfino le pertinenti norme della convenzione e del presente regolamento per navi costruite posteriormente alle date suddette, la cui applicazione sentito l'ente tecnico sia ritenuta necessaria in relazione all'entità delle varianti richieste, nonché alle eventuali prescrizioni addizionali proposte dalla commissione di



visita, quando l'autorità marittima stessa abbia ritenuto di convocarla.

Art. 4.

Navi ad uso privato. 1. Le navi adibite ad uso privato non possono trasportare passeggeri a titolo gratuito, ma possono effettuare tale trasporto solo a titolo amichevole. 2. Il Ministero può esentare le navi adibite ad uso privato, tenuto conto del loro tipo e del relativo impiego, dall'applicazione di prescrizioni giudicate non pratiche o non ragionevoli e disporre o concedere, sentito l'ente tecnico, che siano adottate sistemazioni equivalenti a quelle prescritte.

Art. 5.

Esclusioni. 1. Le disposizioni del presente regolamento non si applicano: a) alle navi dotate di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati nonché, in generale, alle imbarcazioni non provviste di motore di lunghezza non superiore a 10 metri; b) ai mezzi speciali che operino solamente in presenza di nave appoggio, essendo ad essa collegati fisicamente, per svolgere attività di ricerca o altre operazioni connesse con l'attività della nave appoggio.

Art. 6.

Navi con caratteristiche nuove. 1. Il Ministero, previ accertamenti dell'ente tecnico, può esentare ogni nave che presenti caratteristiche nuove da qualsiasi disposizione del presente regolamento -- tranne le norme sulla sicurezza della navigazione di cui al libro IV--che rischi di ostacolare seriamente le ricerche volte a migliorare tali caratteristiche e la pratica attuazione di esse. 2. Una nave che abbia ottenuto esenzioni a norma del precedente comma deve soddisfare alle prescrizioni che il Ministero, sentito l'ente tecnico, avuto riguardo al servizio al quale essa È destinata, stimi sufficienti per assicurarne la sicurezza generale. Tali prescrizioni, quando si tratta di navi che effettuano viaggi internazionali, devono essere giudicate accettabili dai Governi degli Stati nei quali la nave si reca. 3. Il Ministro per la marina mercantile adotta con proprio decreto tutte le disposizioni particolari non aventi carattere regolamentare relative a

navi di caratteristiche speciali e nuove, per l'applicazione di disposizioni adottate da organismi internazionali, sentito l'ente tecnico ed acquisito il parere del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Art. 7.

Riparazioni, modifiche e trasformazioni. 1. Le navi sulle quali sono effettuate riparazioni, modifiche o trasformazioni e le sistemazioni che ne risultano devono continuare a soddisfare alle prescrizioni che erano ad esse applicabili prima delle riparazioni, modifiche o trasformazioni. 2. Una nave costruita anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento non deve discostarsi dalle prescrizioni del regolamento stesso applicabili ad una nave costruita a decorrere dalla data di entrata in vigore del medesimo più di quanto non si discostava prima della riparazione, modifica o trasformazione. 3. Nel caso di riparazioni, modifiche e trasformazioni giudicate "di grande importanza" dall'ente tecnico devono essere applicate le norme per navi costruite a decorrere dal 1<sup>a</sup> luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, sia alle parti sottoposte a dette riparazioni, modifiche o trasformazioni, sia alle relative dotazioni. Nel caso che le suddette trasformazioni cambino il tipo di nave da carico secco a cisterna per trasporto di prodotti infiammabili o di gas liquefatti o di prodotti chimici liquidi pericolosi, le norme della convenzione e del presente regolamento per navi costruite a decorrere dal 1<sup>a</sup> luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, devono essere applicate anche a quelle altre parti della nave e relative dotazioni stabilite dall'ente tecnico in relazione alle caratteristiche della trasformazione. Il Ministero può concedere deroghe dall'osservanza delle disposizioni di cui ai precedenti commi del presente punto. 4. Il precedente comma 3 non si applica per modifiche e trasformazioni, anche se di grande importanza, che vengono eseguite per rendere la nave conforme alle prescrizioni della MARPOL 73/78 e al protocollo 78 della convenzione.

Art. 8.

Equivalenze. 1. Quando il presente regolamento prescrive di sistemare un determinato impianto, dispositivo o apparecchio oppure un tipo dei medesimi oppure stabilita una particolare sistemazione, il Ministero, fatto salvo quanto previsto all'art. 28 del presente regolamento, può accettare in sostituzione, ai sensi dell'art. 12 della legge 5 giugno 62, n. 616, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio o tipo dei medesimi o qualsiasi altra sistemazione, se, previ accertamenti da parte dell'ente tecnico, ritenga che detto impianto, dispositivo o apparecchio o sistemazione sia di carattere equivalente a quello richiesto.

Art. 9.

Esenzioni. 1. Il Ministero, salve le speciali esenzioni previste dal presente regolamento, se ritiene che le condizioni del viaggio e quelle favorevoli della navigazione siano tali da rendere non ragionevole o non necessaria l'applicazione di prescrizioni del presente regolamento relative alla compartimentazione, alla stabilità, ai mezzi di esaurimento, alle installazioni e macchinari elettrici, alla protezione contro gli incendi ed ai mezzi di salvataggio, può esonerare dalle prescrizioni stesse, previ accertamenti dell'ente tecnico, singole navi o categorie di navi nazionali o di Stati cui non si applichi la convenzione, le quali, nel corso del viaggio, non si allontanino più di 20 miglia dalla costa. 2. In ogni caso i mezzi di estinzione incendi, le imbarcazioni e gli altri mezzi di salvataggio devono essere di pronta utilizzazione, in conformità alle disposizioni del presente regolamento, e deve essere sempre disponibile una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo. 3. Le navi nucleari non possono essere esonerate dall'osservanza delle prescrizioni del presente regolamento.

Art. 10.

Norme varie. 1. Il Ministero, allo scopo di recepire disposizioni adottate da organismi internazionali, approva con decreto, sentito l'ente tecnico: a) le caratteristiche di tutte le dotazioni dei mezzi di salvataggio ed altre particolari dotazioni dei mezzi stessi; per le

razioni viveri, i recipienti dell'acqua, il corredo farmaceutico e gli apparecchi di dissalazione dell'acqua di mare deve essere effettuato di concerto con il Ministero della sanità; b) i particolari requisiti delle imbarcazioni di salvataggio a motore, delle zattere di salvataggio e degli apparecchi galleggianti, dei salvagente anulari, dei segnali di soccorso del ponte di comando; c) i criteri ed i requisiti concernenti la sistemazione a bordo delle zattere di salvataggio, nonché i requisiti dei dispositivi per la messa in mare delle zattere di salvataggio ammainabili; d) le modalità delle revisioni periodiche delle zattere di salvataggio; e) le caratteristiche, le sistemazioni di sicurezza e le dotazioni delle navi di salvataggio e dei rimorchiatori; f) le norme relative alle caratteristiche, manutenzione, esame e prove periodiche degli estintori e degli eventuali criteri di equivalenza per nuovi tipi di essi; g) le norme sulle caratteristiche dei contenitori cisterna ed i veicoli cisterna stradali o ferroviari contenenti merci pericolose allo stato liquido oppure allo stato gassoso, da trasportare via mare. h) la normativa di sicurezza relativa alle operazioni di atterraggio e partenza di elicotteri su e dal ponte di coperta delle navi, nel rispetto della normativa del Ministero dell'Interno. Eventuali disposizioni che impongano specifiche prestazioni al comando dell'elicottero devono essere emanate con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti. 2. Con decreto del Ministro per la marina mercantile sono emanate istruzioni in ordine ai seguenti argomenti concernenti le navi nucleari: a) contenuto del rapporto di sicurezza di cui all'art. 40; b) contenuto del manuale di esercizio di cui all'art. 41; c) misure da comprendere nel controllo speciale di cui all'art. 34; d) principi generali di sicurezza; e) requisiti di massima dell'impianto di energia nucleare; f) protezione ed involucro di contenimento dell'impianto reattore; g) schermo e protezione contro le radiazioni; h) rifiuti radioattivi: i) ricarica e manutenzione del reattore; l) personale di bordo.

## CAPITOLO II TIPI E DESTINAZIONI DELLE NAVI

### Art. 11.

Tipi di navi. 1. Le navi si distinguono nei seguenti tipi: a) piroscavo; b) motonave; c) nave nucleare; d) veliero; e) motoveliero; f) veliero con motore ausiliario; g) aliscafo; h) aeroscafo; i) imbarcazioni a remi. 2. Il tipo di nave viene indicato nelle matricole o nei registri e nei documenti di bordo di cui all'art. 169 del codice della navigazione.

Art. 12.

Specie di navigazione. 1. Le specie di navigazione cui possono essere abilitate le navi sono le seguenti: a) navigazione internazionale lunga (Nav. I.L.); b) navigazione internazionale breve (Nav. I.B.); c) navigazione internazionale costiera (Nav. I.C.); d) navigazione nazionale (Nav. N.); e) navigazione nazionale costiera (Nav. N.C.); f) navigazione nazionale litoranea (Nav. N.Li.); g) navigazione nazionale locale (Nav. N.Lo.); h) navigazione speciale (Nav. S.). 2. Per le navi da pesca le specie di navigazioni cui esse possono essere abilitate sono quelle relative alle categorie di pesca indicate nell'art. 408 e successive modificazioni, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nonché ai tipi di pesca di cui all'art. 1 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639. 3. Fermo quanto disposto al libro III, titolo VI, le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate se a propulsione diversa da quella meccanica, non possono essere abilitate a navigazioni più estese di quella nazionale litoranea; È consentita eccezionale autorizzazione a navigazione nazionale costiera da parte dell'autorità marittima, sentito l'ente tecnico. 4. La specie di navigazione viene annotata nei documenti di bordo di cui all'art. 169 del codice della navigazione.

Art. 13.

Abilitazione di una nave a determinati servizi. 1. Una nave può essere abilitata ad uno o più dei seguenti servizi: a) trasporto di passeggeri; b) trasporto di merci; c) servizi speciali (servizi scientifici o di ricerca, scuola, salvataggio, appoggio flottiglia da pesca, conservazione o trasformazione dei prodotti della pesca, posa

cavi, sfruttamento fauna, flora e fondo marino diverso dalla pesca, uso privato ed altri servizi stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile); d) servizio di impianti off-shore e di navi adibite alla esplorazione o sfruttamento del fondo marino; e) pesca; f) rimorchio. 2. Una nave cisterna può trasportare altre merci oltre ai liquidi cui È particolarmente destinata, sempre che abbia le sistemazioni adatte. 3. Salvo quanto disposto ai successivi commi 5, 6 e 7, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasporto di passeggeri in numero non superiore a dodici su nave che non È da passeggeri, purchÈ provvista di congrui mezzi di salvataggio ed adeguate sistemazioni per i passeggeri, rilasciando un attestato rinnovabile annualmente. 4. Le modalità per il trasporto dei passeggeri su navi cisterna adibite al trasporto di idrocarburi o altre sostanze pericolose, quando cariche o non degassificate, sono stabilite dall'autorità marittima. 5. Sulle navi da passeggeri e, limitatamente alla navigazione nazionale, sulle navi da carico destinate ad uno qualsiasi dei servizi di cui al comma 1 di questo articolo È consentito l'imbarco di personale tecnico, di operai e di conducenti di autoveicoli industriali gommati a condizione che: a) sulle navi da passeggeri le persone non appartenenti all'equipaggio siano comprese nel numero massimo di passeggeri che le navi stesse sono abilitate a trasportare; b) sulle navi da carico destinate ad uno qualsiasi dei servizi di cui al comma 1 di questo articolo le persone non appartenenti all'equipaggio non superino il numero di trentaquattro; tale numero può essere aumentato su autorizzazione del Ministero, sentito l'ente tecnico, nel caso in cui la nave abbia compartimentazione di galleggiabilità, stabilità in allagamento e mezzi di esaurimento adeguati a garantirne la sopravvivenza secondo i regolamenti dell'ente tecnico in caso di allagamento di uno qualsiasi dei suoi compartimenti, abbia protezione attiva e passiva contro gli incendi conforme ai regolamenti dell'ente tecnico e purchÈ tutte le altre sistemazioni conferiscano alla nave un grado di sicurezza adeguato alla salvaguardia della vita umana in mare; c) non venga superato il numero di persone imbarcabili accertato ai fini della

stabilità dall'ente tecnico; d) per ogni persona per la quale viene consentito l'imbarco a norma del presente comma esistano mezzi di salvataggio collettivi ed individuali nella stessa misura di quelli prescritti per l'equipaggio; e) nel caso di pernottamento a bordo delle persone per le quali È consentito l'imbarco a norma del presente comma esistano sistemazioni d'alloggio di caratteristiche pari a quelle dei passeggeri o dell'equipaggio; f) i lavori da eseguire in navigazione non costituiscano fonte di pericolo per le persone e per la sicurezza della navigazione stessa o menomazione dell'efficienza dei servizi di bordo; g) il numero dei conducenti non sia superiore a due per ogni autoveicolo imbarcato. 6. Sulle navi destinate a servizi speciali e su quelle destinate a servizi di impianti off-shore e di navi adibite alla esplorazione o sfruttamento del fondo marino, abilitate a navigazione internazionale è consentito l'imbarco di personale speciale e di personale industriale a condizione che siano soddisfatte le disposizioni emanate dal Ministero, sentito l'ente tecnico, anche sulla base di raccomandazioni poste in essere da organismi internazionali. 7. Il Ministero può autorizzare il trasporto di passeggeri su navi di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate che non sono da passeggeri tenuto conto di particolari esigenze locali, limitatamente alla navigazione nazionale litoranea, di massima nel periodo estivo, in ore diurne ed in buone condizioni di tempo e di mare. 8. Per ottenere l'autorizzazione di cui al precedente comma l'armatore deve presentare domanda al capo del compartimento marittimo di iscrizione della nave, il quale provvede all'istruttoria sentendo l'ente tecnico ai fini delle condizioni da osservarsi per la sicurezza della vita umana in mare, relativamente al numero massimo di persone trasportabili, alla zona d'impiego, alle dotazioni e mezzi collettivi ed individuali di salvataggio, nonché alla protezione contro gli incendi.

Art. 14.

Viaggi oltre i limiti di abilitazione. 1. In casi eccezionali il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare l'effettuazione di singoli viaggi internazionali oltre i limiti della specie di

navigazione cui la nave È abilitata, a condizione che alla nave stessa venga conferito un grado di sicurezza ritenuto adeguato al particolare viaggio da effettuare. 2. Alle stesse condizioni le capitanerie di porto, sentito l'ente tecnico, possono autorizzare l'effettuazione di singoli viaggi nazionali oltre i limiti della specie di navigazione cui la nave è abilitata.

## PARTE I DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA LIBRO I

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

Titolo I. Degli organi amministrativi della navigazione

Capo I. Dell'amministrazione della navigazione marittima

Art. 15 (Ministro competente) L'amministrazione della marina mercantile È retta dal Ministro per le comunicazioni.

Art. 16 (Circoscrizioni del litorale del Regno) Il litorale del Regno È diviso in zone marittime; le zone sono suddivise in compartimenti e questi in circondari. Alla zona È proposto un direttore marittimo, al compartimento un capo del compartimento, al circondario un capo del circondario. Nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo È anche capo del compartimento., Nell'ambito del circondario dove ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento È anche capo del circondario. Negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede nÈ l'ufficio del compartimento nÈ l'ufficio del circondario sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia dipendenti dall'ufficio circondariale. Il capo del compartimento., il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti sono comandanti del porto o dell'approdo in cui hanno sede.

Art. 17 (Attribuzioni degli uffici locali) Il direttore marittimo esercita le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi dai regolamenti. Il capo del compartimento, il capo del circondario, e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti, oltre alle attribuzioni conferite a ciascuno di essi dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti, esercitano nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, tutte le attribuzioni amministrative



relative alla navigazione e al traffico marittimo, che non siano specificatamente conferire a determinare autorità.

Art. 18 (Personale dell'amministrazione marittima) Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal corpo delle capitanerie di porto. Ove se ne riconosca l'opportunità, l'esercizio di tali funzioni può essere affidato, nei porti e approdi di minore importanza, a persone estranee a detto corpo.

Art. 19 (Enti portuali) Nei porti di maggiore importanza taluni servizi portuali inerenti alla navigazione possono essere affidati ad appositi enti costituiti con legge.

Art. 20 (Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero) La vigilanza sulla navigazione e sul traffico marittimo nazionale all'estero È esercitata dalle autorità consolari.

Capo II. Dell'amministrazione della navigazione interna

Art. 21 (Ministro competente) L'amministrazione della navigazione sui laghi, fiumi, canali e altre acque interne È retta dal Ministro per le comunicazioni.

Art. 22 (Ispettorati compartimentali) Agli effetti dell'ordinamento amministrativo della navigazione interna il territorio del Regno È diviso in zone. A ciascuna zona È proposto un ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 23 (Uffici di porto)

Nei porti e nelle altre località di maggiore importanza per la navigazione interna sono istituiti ispettorati di porto e delegazioni di approdo da questi dipendenti. L'ispettorato di porto esercita sulle vie navigabili comprese nella sua circoscrizione le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti. Il capo dell'ispettorato ed il capo della delegazione di approdo sono i comandanti del porto ove hanno sede. Nei casi previsti dal regolamento possono essere istituite, fuori della circoscrizione degli ispettorati di porto, delegazioni di approdo direttamente dipendenti dall'ispettorato compartimentale. In tal caso il capo della

delegazione esercita anche le attribuzioni del capo dell'ispettorato di porto, conferitegli dal Ministro per le comunicazioni.

Art. 24 (Navigazione promiscua) Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima. Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore in tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.

Art. 25 (Attribuzioni dell'autorità comunale) Nelle località ove non hanno sede uffici di porto l'esercizio di attribuzioni amministrative relative alla navigazione interna può essere conferito a norma del regolamento dal Ministro per le comunicazioni all'autorità comunale.

Art. 26 (Navi e galleggianti addetti al servizio urbano) Nei porti comunicanti con canali ed altre acque interne, il comandante del porto esercita la vigilanza sulle navi e sui galleggianti addetti al servizio urbano che entrano nelle acque marittime. I conflitti di competenza fra l'autorità marittima e quella comunale relativi al servizio di tali navi e galleggianti sono risolti dal Prefetto del luogo ed in via definitiva dal Ministro per le comunicazioni.

Art. 27 (Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero) La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

## Titolo II. Dei beni pubblici destinati alla navigazione

### Capo I. Del demanio marittimo

Art. 28 (Beni del demanio marittimo) Fanno parte del demanio marittimo: a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade; b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Art. 29 (Pertinenza del demanio marittimo) Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio

marittimo e del mare territoriale sono considerate come pertinenze del demanio stesso.

Art. 30 (Uso del demanio marittimo) L'amministrazione della marina mercantile regola l'uso del demanio marittimo e vi esercita la polizia.

Art. 31 (Limiti del demanio marittimo) Nei luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi di acqua, i limiti del demanio marittimo sono fissati dal Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze e per i lavori pubblici, nonché con gli altri ministri interessati.

Art. 32 (Delimitazione di zone del demanio marittimo) Il capo del compartimento, quando sia necessario o se comunque ritenga opportuno promuovere la delimitazione di determinate zone del demanio marittimo, invita, nei modi stabiliti dal regolamento le pubbliche amministrazioni e i privati che possono avervi interesse a presentare le loro deduzioni e ad assistere alle relative operazioni. Le contestazioni che sorgono nel corso della delimitazione sono risolte in via amministrativa dal direttore marittimo, di concerto con l'intendente di finanza, con provvedimento definitivo. In caso di accordo di tutte le parti interessate il provvedimento del direttore marittimo dà atto nel relativo processo verbale dell'accordo intervenuto. Negli altri casi il provvedimento deve essere comunicato, con i relativi documenti, al Ministro per la marina mercantile, il quale entro sessanta giorni dalla recezione può annullare con suo decreto, da notificarsi, entro i dieci giorni successivi, agli interessati per tramite del direttore marittimo. In caso di annullamento, la risoluzione in via amministrativa della contestazione spetta al Ministro per la marina mercantile di concerto con quello per le finanze. Nelle controversie innanzi alle autorità giurisdizionali, la tutela dei beni demaniali spetta esclusivamente al Ministro per le finanze.

Art. 33 (Ampliamento del demanio marittimo) Quando per necessità dei pubblici usi del mare occorra comprendere nel demanio marittimo zone di proprietà privata di limitata estensione e di lieve valore ad esso

adiacenti, ovvero i depositi e gli stabilimenti menzionati nell'art. 52, la dichiarazione di pubblico interesse per l'espropriazione È fatto con decreto del Ministro per le comunicazioni, di concerto con il ministro per le finanze. Il decreto costituisce titolo per l'immediata occupazione del bene da espropriare.

Art. 34 (destinazione di zone demaniali marittime ad altri usi pubblici) Con provvedimento del Ministro per le comunicazioni, su richiesta dell'amministrazione interessata determinate parti del demanio marittimo possono essere destinate ad altri usi pubblici, cessati i quali riprendono la loro destinazione normale.

Art. 35 (Esclusione di zone dal demanio marittimo) Le zone demaniali che dal capo del compartimento non siano ritenute utilizzabili per i pubblici usi del mare sono escluse dal demanio marittimo con decreto del Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze.

Art. 36 (Concessione di beni demaniali) L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo. Le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del Ministro per la marina mercantile. Le concessioni di durata superiore a quattro ma non a quindici anni, e quelle di durata non superiore al quadriennio che importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, quando non importino impianti di difficile sgombero sono di competenza del capo di compartimento marittimo.

Art. 37 (Concorso di più domande di concessione) Nel caso di più domande di concessione, È preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico. Quando non ricorrano tali ragioni di preferenza, per le concessioni di durata superiore al quadriennio o che importino impianti di difficile sgombero, si procede a pubblica gara o licitazione privata. Nello stesso caso, per le

concessioni di durata non superiore al quadriennio e che non importino impianti di difficile sgombero, la preferenza È data al precedente concessionario e, in mancanza, si procede a licitazione privata.

Art. 38 (Anticipata occupazione di zone demaniali) Qualora ne riconosca l'urgenza, l'autorità marittima può, su richiesta dell'interessato, consentire, previa cauzione, la immediata occupazione e l'uso di beni del demanio marittimo, nonché l'esecuzione dei lavori all'uopo necessari, a rischio del richiedente, purché questo si obblighi ad osservare le condizioni che saranno stabilite nell'atto di concessione. Se la concessione È negata, il richiedente deve demolire le opere eseguite e rimettere i beni nel pristino stato.

Art. 39 (Misura di canone) La misura del canone È determinata dall'atto di concessione. Nelle concessioni a enti pubblici o privati, per fini di beneficenza o per altri fini di pubblico interesse, sono fissati canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Art. 40 (Riduzione del canone) Qualora l'utilizzazione di beni del demanio marittimo da parte del concessionario venga ad essere ristretta per effetto di preesistenti diritti di terzi, al concessionario non È dovuto alcun indennizzo, ma si fa luogo a un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista nel primo comma dell'art. 44.

Art. 41 (Costituzione d'ipoteca) Il concessionario può, previa autorizzazione dell'autorità concedente, costituire ipoteca sulle opere da lui costruite sui beni demaniali.

Art. 42 (Revoca delle concessioni) Le concessioni di durata non superiore al quadriennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima. Le concessioni di durata superiore al quadriennio o che comunque importino impianti di difficile sgombero sono revocabili per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse, a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima. La revoca non dà diritto a indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad una adeguata riduzione del

canone, salva la facoltà prevista dal comma dell'art. 44. Nelle concessioni che hanno dato luogo a costruzione di opere stabili l'amministrazione marittima, salvo che non sia diversamente stabilito, È tenuta a corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato. In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.

Art. 43 (Domande incompatibili) Qualora una domanda di concessione di beni del demanio marittimo risulti incompatibile con una concessione precedentemente fatta per uso di meno rilevante interesse pubblico, la concessione precedente può essere revocata con decreto reale, previo parere del consiglio di Stato, fermo il disposto degli ultimi due comma dell'articolo precedente.

Art. 44 (Modifica o estinzione della concessione per fatto della amministrazione) In caso di revoca parziale, il concessionario ha facoltà di rinunciare alla concessione dandone comunicazione all'autorità concedente nel termine di trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revoca. La stessa facoltà spetta al concessionario anche quando la utilizzazione della concessione sia resa impossibile in parte, in conseguenza di opere costruite per fini di pubblico interesse dello Stato o da altri enti pubblici. Se l'utilizzazione È resa totalmente impossibile la concessione si estingue.

Art. 45 (Modifica o estinzione per cause naturali) Quando, per cause naturali, i beni del demanio marittimo concessi subiscono modificazioni tali da restringere l'utilizzazione della concessione, il concessionario ha diritto ad una adeguata riduzione del canone. Qualora le cause predette cagionino modificazioni tali nella consistenza dei beni da rendere impossibile l'ulteriore utilizzazione della concessione, questa si estingue.

Art. 46 (Subingresso nella concessione) Quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente. In caso di vendita o di

esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente. In caso di morte del concessionario gli eredi subentrano nel godimento della concessione, ma devono chiederne la conferma entro sei mesi, sotto pena di decadenza. Se, per ragioni attinenti all'idoneità tecnica od economica degli eredi, la amministrazione non ritiene opportuno confermare la concessione, si applicano le norme relative alla revoca.

Art. 47 (Decadenza della concessione) L'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario: a) per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati; b) per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso; c) per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale È stata fatta la concessione; d) per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione; e) per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione; f) per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti. Nel caso di cui alla lettera a) e b) l'amministrazione può accordare una proroga al concessionario. Prima di dichiarare la decadenza, l'amministrazione fissa un termine entro il quale l'interessato può presentare le sue deduzioni. Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite nÈ per spese sostenute.

Art. 48 (Autorità competente a dichiarare la revoca e la decadenza) La revoca e la decadenza della concessione sono dichiarate, con le formalità stabilite dal regolamento, dall'autorità che ha fatto la concessione.

Art. 49 (Devoluzione delle opere non amovibili) Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la

demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato. In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi di ufficio ai termini dell'art. 54.

Art. 50 (Disciplina dell'uso di beni demaniali) Salve le disposizioni relative a speciali gestioni di apparecchi meccanici di carico e scarico e di magazzini di proprietà dello Stato, nelle località dove sia riconosciuto opportuno, il capo di compartimento regola la destinazione e l'uso di aree e di pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la temporanea sosta di merci o di materiali per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali e ne determina i canoni relativi. Le autorizzazioni sono rilasciate dal comandante del porto che ne fissa la durata.

Art. 51 (Estrazione e raccolta di arena o altri materiali) Nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale, l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia o altri materiali È sottoposta alla concessione del capo del compartimento.

Art. 52 (Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti) Le concessioni per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale, ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o canali marittimi, sono fatte a norma delle disposizioni del presente titolo. Per l'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive È richiesta inoltre l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità marittima. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui al secondo comma sono sottoposti inoltre alle speciali disposizioni in materia.

Art. 53 (Registro dei diritti gravanti sul demanio marittimo) Presso ogni ufficio di compartimento È tenuto, nelle forme stabilite dal regolamento, un registro dei diritti sulle zone di demanio marittimo comprese nell'ambito della circoscrizione.



Art. 54 (Occupazione e innovazioni abusive) Qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate, il capo del compartimento ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino entro il termine a tal fine stabilito e, in caso di mancata esecuzione dell'ordine, provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Art. 55 (Nuove opere in prossimità del demanio marittimo) L'esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri del demanio marittimo o dal ciglio dei terreni elevati sul mare È sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento. Per ragioni speciali, in determinate località l'estensione della zona entro la quale l'esecuzione di nuove opere È sottoposta alla predetta autorizzazione può essere determinata in misura superiore ai trenta metri, con decreto reale, previo parere del Consiglio di Stato. L'autorizzazione si intende negata se entro novanta giorni l'amministrazione non ha accolta la domanda dell'interessato. L'autorizzazione non È richiesta quando le costruzioni sui terreni prossimi al mare sono previste in piani regolatori o di ampliamento già approvati dall'autorità marittima. Quando siano abusivamente eseguite nuove opere entro la zona indicata dai primi due comma del presente articolo, l'autorità marittima provvede ai sensi dell'articolo precedente.

Capo II. Delle zone portuali della navigazione interna

Art. 56 (Competenza dell'amministrazione della navigazione interna)

Nelle zone dei porti e approdi muniti di opere stabili, adibiti al pubblico servizio della navigazione interna sui laghi, fiumi e canali, l'amministrazione della navigazione interna esercita la polizia e regola l'uso delle opere, degli impianti e delle altre pertinenze ivi esistenti. I limiti delle predette zone portuali sono fissati con decreto del Ministro per le comunicazioni, di concerto con i Ministri per le finanze e per i lavori pubblici e, quando si tratti di opere costruite dalle amministrazioni comunali e provinciali, col Ministro per l'interno.

Art. 57 (Norme applicabili) Alle zone portuali della navigazione interna si applicano le disposizioni stabilite per il demanio

marittimo dagli artt. 33 a 35; 50, 51, 54. Per la dichiarazione di pubblico interesse prevista dall'art. 33 e per l'esclusione di zone demaniali a norma dell'art. 35 si ha riguardo alle necessità del pubblico servizio del porto o dell'approdo.

Art. 58 (Concessioni) Sono parimenti applicabili alle zone portuali della navigazione interna le disposizioni stabilite per le concessioni di beni del demanio marittimo dagli artt. 35 a 49; 53, limitatamente alle concessioni attinenti al servizio della navigazione. Per le concessioni e per l'utilizzazione in genere di beni compresi nelle zone portuali da parte di altre amministrazioni dello Stato per fini non attinenti al servizio della navigazione, È richiesto il consenso dell'amministrazione della navigazione interna.

Art. 59 (Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti) Le concessioni per l'impianto e per l'esercizio di depositi e stabilimenti, situati anche soltanto in parte entro i confini delle zone portuali ovvero collegati alle vie navigabili di cui all'art. 56, sono fatte dall'amministrazione della navigazione interna con le norme di cui all'articolo precedente. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna. L'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi di sostanze infiammabili o esplosive sono sottoposti alle speciali disposizioni ad essi relative oltre che a quelle dei due comma precedenti. Per tale impianto ed esercizio È richiesta la autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Art. 60 (Autorità competenti) I poteri conferiti dalle disposizioni del capo precedente al direttore marittimo e al capo del compartimento per il demanio marittimo spettano, per la navigazione interna, rispettivamente al direttore dell'ispettorato compartimentale e al capo dell'ispettorato di porto.

Art. 61 (Esecuzione e manutenzione di opere portuali) L'esecuzione e la manutenzione delle opere portuali e delle altre opere idrauliche sulle sponde dei laghi, fiumi e canali e sulle zone retrostanti, nonché la vigilanza sulle opere stesse sono di competenza del

Ministero dei lavori pubblici

TITOLO III DELL'ATTIVITA' AMMINISTRATIVA, DELLA POLIZIA E  
DEI SERVIZI

NEI PORTI

CAPO I: DELL'ATTIVITA' AMMINISTRATIVA E DELLA POLIZIA  
NEI PORTI

Art. 62 (Movimento delle navi nel porto). Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi, l'ammaramento, lo stazionamento e il movimento degli idrovolanti nelle acque del porto.

Art. 63 (Manovre disposte d'ufficio) Il comandante del porto può ordinare l'ormeggio, il disormeggio e ogni altra manovra delle navi nel porto. L'autorità medesima può disporre, in caso di necessità, la esecuzione d'ufficio delle manovre ordinate, a spese delle navi stesse; e, in caso di estrema urgenza, il taglio degli ormeggi.

Art. 64 (Deposito di cose su aree portuali) Decorso il termine fissato per la sosta temporanea di merci e di materiali di cui all'art. 50, ovvero in caso di deposito abusivo, il comandante del porto può ordinare l'immediata rimozione delle merci e dei materiali. Qualora gravi esigenze lo richiedano, la rimozione può essere ordinata anche fuori dei casi previsti dai comma precedenti. In caso di mancata esecuzione dell'ordine, l'autorità predetta può disporre la rimozione d'ufficio a spese dell'interessato.

Art. 65 (Imbarco e sbarco) Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, il carico, lo scarico e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Le operazioni di carico, scarico e deposito armi, munizioni e merci pericolose sono disciplinate da leggi e regolamenti speciali.

Art. 66 (Navi e galleggianti addetti al servizio dei porti) Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'impiego delle navi, dei galleggianti e delle altre costruzioni galleggianti addette al servizio dei porti.

Art. 67 (Limitazione del numero delle navi addette al servizio dei

porti) Il capo del compartimento può limitare, in relazione alle esigenze del traffico, il numero delle navi e dei galleggianti addetti al servizio dei porti.

Art. 68 (Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti) Coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto. Il capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate, può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni coloro che esercitano le attività predette.

Art. 69 (Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi) L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possono utilmente intervenire. Quando l'autorità marittima non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale.

Art. 70 (Impiego di navi per il soccorso) Ai fini dell'articolo precedente, l'autorità marittima o, in mancanza, quella comunale possono ordinare che le navi che si trovino nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi. Le indennità e il compenso per l'opera prestata dalle navi sono determinati e ripartiti ai sensi degli artt. 491 e seguenti.

Art. 71 (Divieto di getto di materiali) Nei porti È vietato gettare materiali di qualsiasi specie. Il capo del compartimento determina le altre zone alle quali È esteso tale divieto per esigenze del transito e della sosta delle navi, o per altre necessità del traffico e della pesca.

Art. 72 (Rimozione di materiali sommersi) Nel caso di sommersione di merci o di altri materiali nei porti, rade, canali, gli interessati devono provvedere all'immediata rimozione. Qualora gli interessati non adempiano a tale obbligo e a giudizio dell'autorità marittima possa

derivare dal fatto un pericolo o un intralcio alla navigazione, il capo del compartimento può provvedere d'ufficio alla rimozione e, ove sia il caso, alla vendita dei materiali predetti per conto dello Stato. L'interessato È tenuto a corrispondere allo Stato le spese sostenute, o la differenza tra queste e il ricavato dalla vendita.

Art. 73 (Rimozione di navi e di aeromobili sommersi) Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali il giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione. Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Per le navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, se il ricavato dalla vendita non È sufficiente a coprire le spese, il proprietario È tenuto a corrispondere allo Stato la differenza. Se il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati o ipotecari sulla nave. Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario. Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate il proprietario È tenuto al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti recuperati.

Art. 74 (Guardiani di navi in disarmo) Per le navi in disarmo, il comandante del porto stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo, precisandone, ove occorra, la qualifica.

Art. 75 (danni alle opere e agli impianti portuali) In caso di danni cagionati a opere portuali o a impianti attinenti ai servizi della navigazione, il capo del compartimento provvede che ne sia accertata l'entità a mezzo dell'ufficio del genio civile ed intima al responsabile di eseguire, entro un termine determinato, le riparazioni necessarie. In caso di urgenza o in caso di inesecuzione da parte del responsabile, l'autorità provvede d'ufficio alle riparazioni a spese

del medesimo. Quando i danni predetti sono cagionati da una nave il comandante del porto può richiedere il versamento di una cauzione a garanzia del pagamento delle spese per le riparazioni.

Art. 76 (Interrimento dei fondali e intorbidimento delle acque) Se l'esercizio di impianti industriali o di depositi stabiliti sui margini di banchine o di moli, ovvero di canali navigabili, determina interrimento delle acque adiacenti, gli esercenti sono tenuti a provvedere alla conservazione del buon regime dei fondali in conformità delle disposizioni impartite dal capo del compartimento. Del pari gli esercenti sono tenuti a provvedere, secondo le disposizioni impartite alla predetta autorità, per ovviare all'intorbidamento delle acque prodotto dagli impianti o dai depositi. In caso di mancato adempimento da parte degli esercenti, l'autorità predetta provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Art. 77 (Obblighi dei frontisti o di altri corsi d'acqua) Lungo le sponde dei canali e degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, i proprietari frontisti devono costruire e mantenere in buono stato i muri di sponda e gli argini occorrenti, nonché prendere tutte le misure necessarie ad evitare l'interrimento dei fondali. Il capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile, e, se del caso, l'ufficio tecnico comunale, emana le disposizioni alle quali devono attenersi i proprietari frontisti nella costruzione e manutenzione delle opere predette. In caso di mancato adempimento da parte dei proprietari frontisti, l'autorità predetta provvede di ufficio, a spese dell'interessato.

Art. 78 (Lavori di escavazione lungo le sponde dei canali sboccanti nei porti) L'apertura di cave di pietra e l'esecuzione di ogni altro lavoro di escavazione lungo le sponde di canali o di altri corsi d'acqua sboccanti in un porto sono sottoposte all'autorizzazione del capo del compartimento.

Art. 79 (Pesca nei porti) Nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi, l'esercizio della pesca È sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto.

Art. 80 (Uso di armi ed accensione di fuochi nei porti) Nei porti e

nelle località di sosta o di transito delle navi, sono sottoposti all'autorizzazione del comandante del porto l'uso di armi, la deflagrazione di sostanze esplosive, nonché l'accensione di luci o di fuochi che possa turbare il servizio di segnalamento.

Art. 81 (Altre attribuzioni di polizia) Il comandante del porto provvede per tutto quanto concerne in genere la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze.

Art. 82 (Disordini nei porti e sulle navi) Qualora si verificano avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico nei porti o nelle altre zone del demanio marittimo ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione nel mare territoriale, l'autorità di pubblica sicurezza che interviene ne informa immediatamente quella marittima. Se l'autorità di pubblica sicurezza non può tempestivamente intervenire, l'autorità marittima del luogo provvede nei casi di urgenza a ristabilire l'ordine, richiedendo ove sia necessario l'intervento della forza pubblica o, in mancanza, delle forze armate, dandone immediato avviso all'autorità di pubblica sicurezza, nonché, quando si tratti di nave straniera, all'autorità consolare dello Stato di cui la nave batte bandiera.

Art. 83 (Divieto di transito e di sosta) Il ministro per la marina mercantile può limitare o vietare, per motivi di ordine pubblico, il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, determinando le zone alle quali il divieto si estende.

Art. 84 (Ingiunzione per rimborso di spese) Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, l'autorità marittima emette ingiunzione, resa esecutoria con decreto del pretore competente. Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, l'autorità marittima può procedere agli atti esecutivi. Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, previo versamento della somma indicata nell'atto di ingiunzione. L'opposizione È proposta dinanzi al giudice competente per valore.

Art. 85 (Attività amministrativa nei porti interni) Le disposizioni

del presente capo si applicano anche all'attività amministrativa e alla polizia nei porti della navigazione interna. Le attribuzioni del capo del compartimento e del comandante di porto marittimo sono esercitate rispettivamente dal capo dell'ispettorato di porto e dal comandante di porto della navigazione interna. Alla vigilanza del comandante del porto sono sottoposti, a norma dell'art. 68, coloro i quali esercitano un'attività nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna. Le disposizioni degli artt. 72 e 73 si applicano anche in caso di sommersione di navi o di materiali in località di laghi, dei fiumi, e di altre acque interne nelle quali, a giudizio dell'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna, possa derivarne intralcio alla navigazione. La determinazione del numero minimo dei guardiani delle navi in disarmo È fatta dal comandante del porto, a norma dell'art. 74, quando occorre per esigenze di sicurezza. L'autorità di pubblica sicurezza informa quella preposta all'esercizio della navigazione interna qualora si verificano avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico nei porti e nell'ambito delle zone portuali ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione su vie navigabili interne. Il divieto di transito o di sosta può essere stabilito dal ministro per i trasporti anche per le zone delle acque interne nelle quali sia necessario per esigenze di ordine pubblico.

## CAPO II: Del pilotaggio

### Sezione I: Del pilotaggio marittimo.

Art. 86 (Istituzione del servizio di pilotaggio) Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove È riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, È istituita, mediante decreto del Presidente della Repubblica, una corporazione di piloti. La corporazione ha la personalità ,giuridica, ed È diretta e rappresentata dal capo del pilota.

Art. 87 (Pilotaggio obbligatorio) Nei luoghi dove il pilotaggio È facoltativo, il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio. Il decreto del Presidente della Repubblica o il provvedimento del direttore marittimo fissano i limiti



della zona entro la quale il pilotaggio È obbligatorio.

Art. 88 (Vigilanza sulla corporazione dei piloti) La corporazione di piloti È sottoposta alla vigilanza dell'autorità competente a norma del regolamento. Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione È provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio, e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro per la marina mercantile, prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti.

Art. 89 (Cauzione della corporazione dei piloti) La corporazione dei piloti deve prestare cauzione nella misura e nei modi stabiliti dai regolamenti locali.

Art. 90 (Licenze e registro dei piloti) I piloti sono provvisti di una licenza rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro.

Art. 91 (Tariffe di pilotaggio) Le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro per la marina mercantile sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 92 (Attribuzioni e obblighi del pilota) Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla. Nelle località dove il pilotaggio È obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all'art. 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato. Nelle località dove il pilotaggio non È obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 93 (Responsabilità del pilota) Il pilota risponde dei danni subiti dalla nave durante il pilotaggio, quando venga provato che tali danni sono derivati da inesattezza delle informazioni e indicazioni da lui fornite per la determinazione della rotta.

Art. 94 (Responsabilità della corporazione dei piloti) Dei danni di cui sono responsabili i piloti, risponde solidalmente la corporazione nei limiti della cauzione.

Art. 95 (Regolamento di pilotaggio) La disciplina del servizio di pilotaggio, l'ordinamento della corporazione, le norme per la gestione

della corporazione stessa e per il reclutamento dei piloti, nonché il regime disciplinare sono stabiliti dal regolamento. Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascun porto sono stabilite, sentite le associazioni sindacali interessate, dai regolamenti locali, approvati dal ministro per la marina mercantile.

Art. 96 (Marittimi abilitati al pilotaggio) Nelle località di approdo o di transito ove non sia costituita una corporazione di piloti, il comandante del porto può autorizzare altri marittimi a esercitare il pilotaggio. Il servizio dei marittimi abilitati al pilotaggio È regolato dalle norme di questo capo, in quanto applicabili. Le tariffe relative a tale servizio sono approvate dal direttore marittimo.

Art. 97 (Personale abilitato al pilotaggio) Nelle località di approdo o di transito della navigazione interna il pilotaggio È esercitato dai piloti autorizzati dall'ispettorato di porto.

Art. 98 (Pilotaggio obbligatorio) Nei luoghi dove particolari esigenze lo richiedono, il direttore dell'ispettorato compartimentale può rendere temporaneamente obbligatorio il pilotaggio.

Art. 99 (Norme applicabili) Il servizio dei piloti autorizzati È regolato dagli artt. 91 a 93.

Art. 100 (Regolamenti locali) Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascuna località sono stabilite, sentite le associazioni sindacali interessate, dai regolamenti locali, approvati dal ministro per i trasporti.

### CAPO III: Del rimorchio

Art. 101 (Istituzione del servizio di rimorchio marittimo) Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima, no può essere esercitato senza concessione, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento. L'autorità predetta nell'atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio. Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 102 (Regolamenti locali) Le norme sulla disciplina del servizio

di rimorchio in ciascun porto marittimo sono stabilite da regolamenti locali, approvati dal ministro per la marina mercantile.

Art. 103 (Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio) Quando all'armatore del rimorchiatore non È fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e la responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi. Se le parti non dispongono diversamente, la direzione della rotta e della navigazione s'intende affidata al comandante del rimorchiatore.

Art. 104 (Responsabilità durante il rimorchio) L'armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dai danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che provino che tali danni sono derivanti da cause loro imputabili. Dei danni sofferti dai terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l'armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili. Quando la direzione della navigazione del convoglio È affidata al comandante del rimorchiatore, gli armatori degli elementi rimorchiati, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, devono provare esclusivamente, agli effetti dei comma precedenti, che i danni non sono derivati da mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante del rimorchiatore. Analoga prova deve fornire l'armatore del rimorchiatore, quando la direzione della navigazione È affidata al comandante di un elemento rimorchiato.

Art. 105 (Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore) Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando È fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Art. 106 (Soccorso prestato alla nave rimorchiata) Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un

opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti nell'art. 491.

Art. 107 (Servizi per l'ordine e la sicurezza del porto) Oltre che nei casi previsti nell'art. 70, i rimorchiatori devono essere messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto.

Capo IV. Del lavoro portuale

Art. 108 (Disciplina delle operazioni portuali) La disciplina e la vigilanza delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto sono esercitate dal comandante del porto, secondo le norme stabilite dal regolamento.

Art. 109 (Uffici del lavoro portuale) Nei porti, nei quali l'importanza del traffico lo richieda, la disciplina delle operazioni portuali è affidata ad uffici del lavoro portuale. Gli uffici del lavoro nei porti marittimi sono istituiti con decreto del Ministro per le comunicazioni previo parere del capo del compartimento, e sono diretti da un ufficiale di porto, che svolge la propria attività con l'assistenza di un consiglio di lavoro portuale, costituito a norma del regolamento. La vigilanza sui predetti uffici è esercitata dal capo del compartimento. Gli uffici del lavoro nei porti della navigazione interna sono parimenti istituiti con decreto del Ministro per le comunicazioni previo parere del capo del compartimento e sono diretti da un funzionario dell'ispettorato di porto, che svolge la propria attività, con l'assistenza di un Consiglio del lavoro portuale, costituito a norma del regolamento. La vigilanza sui predetti uffici è esercitata dal capo dell'ispettorato di porto.

Art. 110 (Compagnie e gruppi portuali) Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie o gruppi, soggetti alla vigilanza della autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. Le compagnie hanno personalità giuridica. Alla costituzione, fusione o soppressione delle compagnie e dei gruppi provvedono, per la navigazione marittima, il direttore marittimo e, per la navigazione interna, il direttore dell'ispettorato compartimentale, secondo le

norme del regolamento. Il regolamento stabilisce altresì le norme per il funzionamento delle compagnie e dei gruppi e determina, per i casi di fusione o di soppressione, le modalità relative alla valutazione e devoluzione dei beni costituenti il patrimonio delle compagnie. Salvo casi speciali stabiliti dal Ministro per le comunicazioni l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi.

Art. 111 (Imprese per operazioni portuali) L'esercizio da parte di imprese di operazioni portuali per conto di terzi è sottoposto a concessione del capo del compartimento, per la navigazione, e del capo dello ispettorato di porto, per la navigazione interna, secondo le modalità stabilite dal regolamento. Le autorità predette possono determinare il numero massimo delle imprese in relazione alle esigenze del traffico. La concessione può essere data alle stesse compagnie delle maestranze portuali. In ogni caso l'impresa concessionaria deve avvalersi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, esclusivamente delle maestranze costituite nelle compagnie o nei gruppi.

Art. 112 (Tariffe delle operazioni portuali) Le tariffe e le altre norme per le prestazioni delle compagnie o dei gruppi portuali, nonché per le prestazioni delle imprese indicate nell'articolo precedente sono determinate secondo le modalità stabilite dal regolamento.

#### Titolo IV: Del personale della navigazione

##### Capo I: Del personale marittimo

Art. 113 (Organizzazione e disciplina del personale marittimo)

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione della marina mercantile.

Art. 114 (Distinzione del personale marittimo) Il personale marittimo comprende: a) la gente del mare; b) il personale addetto ai servizi dei porti; c) il personale tecnico delle costruzioni navali.

Art. 115 (Categorie della gente del mare) La gente del mare si divide in tre categorie: 1) personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo; 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo; 3) personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Art. 116 (Personale addetto ai servizi portuali) Il personale addetto

ai servizi dei porti comprende: 1) i piloti; 2) i lavoratori portuali; 3) i palombari in servizio locale; 4) gli ormeggiatori; 5) i barcaioli. Il Ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego.

Art. 117 (Personale tecnico delle costruzioni navali) Il personale tecnico delle costruzioni navali comprende: 1) gli ingegneri navali; 2) i costruttori navali; 3) i maestri d'ascia e i calafati.

Art. 118 (Matricole e registri del personale marittimo) La gente di mare È iscritta in matricole. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali, sono iscritti in registri. Le matricole e i registri sono tenuti ddagli uffici indicati dal regolamento.

Art. 119 (Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri) Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quindici anni e non superiore ai venticinque che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i quarantacinque anni. I minori di anni quindici, ma non minori di anni dieci, possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara. Il Ministro per la marina mercantile può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica; può altresì consentire la immatricolazione di persone di età superiore ai limiti di cui al primo comma, quando speciali esigenze lo richiedano. Il Ministro per le comunicazioni, sentite le organizzazioni sindacali competenti, può disporre, quando le condizione del lavoro marittimo lo richiedano, la sospensione temporanea dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare. Per l'iscrizione di minori di anni diciotto È necessario il consenso di chi esercita la patria podestà o la tutela. I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni sono stabiliti dal regolamento, o, nel caso indicato dal secondo comma dell'art, 116, dal

Ministro per le comunicazioni. Per l'esercizio della pesca costiera e del traffico locale possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria. A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare ai sensi del precedente comma È interdetto il passaggio ad altra categoria superiore.

Art. 120 (Cancellazione dalle matricole e dai registri) Alla cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare, oltre che nei casi previsti dagli artt. 1251, 1253, si procede per i seguenti motivi: a) morte dell'iscritto; b) dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima; c) perdita della cittadinanza italiana; d) perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, accertata a termini delle leggi speciali; e) condanna, con sentenza passata in giudicato, per alcuno dei reati che a norma del regolamento impediscono la iscrizione nelle matricole; f) cessazione dell'esercizio della navigazione. La cancellazione nel caso di cui alla lettera f) si effettua, per gli iscritti che siano in possesso dei titoli professionali di cui all'art. 123, dopo dieci anni consecutivi di interruzione della navigazione; per gli altri iscritti, dopo cinque anni consecutivi. La cancellazione degli iscritti nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni È disciplinata dal regolamento.

Art. 121 (Reiscrizione nelle matricole e nei registri) Gli iscritti nelle matricole della gente del mare, cancellati dalle matricole stesse a norma delle lettere c) ed e) dell'articolo precedente, possono chiedere la reiscrizione, quando cessino le cause che hanno determinato la cancellazione, anche se abbiano superato il limite di età stabilito nell'art. 119. Gli iscritti cancellati a norma delle lettere b) ed F9 possono chiedere la reiscrizione, anche se abbiano superato il limite di età, entro un periodo di tempo, dal giorno della cancellazione, pari al periodo di navigazione effettivamente compiuta. La reiscrizione dei marittimi nei registri del personale addetto ai

servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni È disciplinata dal regolamento.

Art. 122 (Documenti di lavoro del personale marittimo) La gente di mare È munita di un libretto di navigazione. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono muniti rispettivamente di un libretto di ricognizione e di un certificato d'iscrizione. Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Art. 123 (Titoli professionali del personale marittimo) Per i servizi di coperta i titoli professionali sono: a) capitano superiore di lungo corso; b) capitano di lungo corso; c) aspirante capitano di lungo corso; d) allievo capitano di lungo corso; e) padrone marittimo; f) marinaio autorizzato; g) capo barca; h) conduttore; Per i servizi di macchina i titoli professionali sono: a) capitano superiore di macchina; b) capitano di macchina; c) aspirante capitano di macchina; d) allievo capitano di macchina; e) meccanico navale; f) fuochista autorizzato; g) motorista abilitato; h) marinaio motorista; Per gli altri servizi di bordo i titoli professionali sono: a) medico di bordo; b) marconista. I requisiti per il conseguimento dei titoli e i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo sono stabiliti per i titoli di cui al primo e secondo comma del regolamento, e per i titoli di cui al terzo comma da leggi e regolamenti speciali. Il regolamento determina le altre qualifiche relative all'esercizio della professione marittima e prescrive altresì i requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca. I limiti delle abilitazioni professionali per il personale addetto ai servizi portuali e per il personale tecnico delle costruzioni navali sono stabiliti dal regolamento.

Art. 124 (Rilascio dei documenti di abilitazione) Il rilascio delle patenti per i titoli professionali marittimi indicati alle lettere a) e b) del primo e del secondo comma dell'articolo precedente È di competenza del direttore marittimo. Il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali È di competenza del



capo del compartimento e dei capi degli altri uffici indicati dal regolamento.

Art. 125 (Collocamento della gente di mare) Al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte degli equipaggi delle navi, si provvede, nel territorio della Repubblica, esclusivamente ad opera di appositi uffici istituiti secondo norme stabilite con legge.

Art. 126 (Divieto di mediazione) E' vietata la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare destinati a far parte degli equipaggi delle navi.

Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con la disposizione del comma precedente può essere ripetuto.

Art. 127 (Assunzione all'estero) All'assunzione di personale per la formazione o per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovrintendente l'autorità consolare.

Capo II. Del personale della navigazione interna

Art. 128 (Organizzazione e disciplina del personale)

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale della navigazione interna provvedono le autorità preposte all'esercizio della navigazione interna.

Art. 129 (Distinzione del personale) Il personale della navigazione interna comprende: a) il personale navigante; b) il personale addetto ai servizi dei porti.

Art. 130 (Categorie del personale navigante) Il personale navigante si divide in tre categorie: 1) personale di comando e di bassa forza addetto al servizio di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo; 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo; 3) personale addetto alla piccola navigazione.

Art. 131 (Personale addetto ai servizi dei porti) Il personale addetto ai servizi dei porti comprende: 1) i lavoratori portuali; 2) i barcaioli. Il Ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze del traffico può determinare altre categorie di personale dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego.

Art. 132 (Matricole, registri e documenti di lavoro del personale) Il personale navigante È iscritto in matricole ed È munito di un libretto di navigazione. Il personale addetto ai servizi dei porti È iscritto in registri ed È munito di un libretto di ricognizione. Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici di porto. Le forme e gli effetti dei documenti di lavoro indicati nel primo e secondo comma sono stabiliti dal regolamento.

Art. 133 (Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri) Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole del personale navigante i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni, che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento. I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci, possono essere iscritti quando imbarchino alle dipendenze di parenti o affini sino al terzo grado. Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto È necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o affini sino al terzo grado. Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto È necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o tutela. Il Ministro per le comunicazioni può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non regnicoli. I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti dal regolamento, o, nel caso indicato dal secondo comma dell'art. 131, dal Ministro per le comunicazioni. Parimenti sono disciplinate dal regolamento la cancellazione dalle matricole e dai registri, nonché la reinscrizione nei medesimi.

Art. 134 (Titoli professionali del personale) Per i servizi di coperta i titoli professionali sono: a) capitano; b) capo timoniere; c) capo barca; d) conduttore di motoscafi; e) barcaiolo abilitato; Per i servizi di macchina i titoli professionali sono: a) macchinista; b) motorista. Coloro che sono in possesso dei titoli di cui alle lettere a), b), d) del primo comma, e a), b) del secondo comma possono essere autorizzati con apposita annotazione sul documento di abilitazione a prestare servizio su navi addette a servizi pubblici di linea o di rimorchio o a servizi di trasporto di persone per conto di terzi. I requisiti per il conseguimento dei titoli, i limiti dell'abilitazione

professionale propria a ciascun titolo e le modalità del rilascio sono stabilite dal regolamento. Il Ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze dei trasporti, può determinare altre qualifiche relative all'esercizio della navigazione interna, stabilendo le condizioni e le modalità per il conseguimento dei relativi titoli professionali. I limiti per le abilitazioni professionali del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti da leggi o regolamenti speciali.

Art. 135 (Assunzione all'estero) All'assunzione di personale navigante della navigazione interna per la formazione e per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovraintende l'autorità consolare.

Titolo V. Del regime amministrativo delle navi

Capo I: Dell'amministrazione della nave alla navigazione

Sezione I: Dell'individuazione della nave

Art. 136 (Navi e galleggianti) Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo. Le navi si distinguono in maggiori e minori. Sono maggiori le navi alturirre, sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna. Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche i galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne.

Art. 137 (Ammissione delle navi alla navigazione) Sono ammesse alla navigazione le navi iscritte nelle matricole o nei registri tenuti dagli uffici competenti, ed abilitate nelle forme previste dal presente codice. Sono iscritte nelle matricole e nei registri predetti le navi che rispondono ai predetti requisiti di individuazione e di nazionalità. Agli effetti dell'iscrizione a tuuti gli effetti di legge le navi e i galleggianti sono individuati dalla stazza, dal nome o dal numero, e dal luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione.

Art. 138 (Stazzatura nella Repubblica) Salve le eccezioni stabilite da leggi e regolamenti speciali, la stazzatura delle navi marittime È

eseguita nella Repubblica dal Registro italiano navale, quale delegato del Ministero delle comunicazioni, a mezzo di ingegneri navali, di altri periti stazzatori abilitati a norma del regolamento. Per la navigazione interna il Registro italiano navale provvede alla stazzatura delle navi per le quali È obbligatoria la classificazione. Negli altri casi provvedono l'ispettorato compartimentale o gli altri organi stabiliti da leggi e da regolamenti speciali. La stazzatura È eseguita secondo le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali. Eseguita la stazzatura, il certificato di stazza È depositato presso l'ufficio del porto d'iscrizione della nave.

Art. 139 (Stazzatura all'estero) Il Ministro per le comunicazioni può autorizzare la stazzatura all'estero delle navi costruite o trasformate in cantieri esteri ovvero provenienti da bandiera estera, quando tali navi debbano compiere uno o più viaggi fra porti stranieri prima di approdare nella Repubblica. La stazzatura all'estero può previa autorizzazione del Ministro per le comunicazioni, essere eseguita secondo le metodo locale. In tal caso la stazzatura deve essere nuovamente eseguita in via definitiva in un porto della Repubblica, entro il termine stabilito dal regolamento.

Art. 140 (Norme delle navi maggiori) Le navi maggiori sono contraddistinte da un nome. Il nome deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato in qualsiasi matricola della Repubblica. L'imposizione e il cambiamento del nome sono sottoposti all'approvazione del Ministro per le comunicazioni. Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

Art. 141 (Numero e nome delle navi minori e dei galleggianti) Le navi minori e i galleggianti sono contraddistinti da un numero. Le navi marittime di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso, e le navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea possono essere contraddistinte, oltre che dal numero anche da un nome. Il nome delle navi predette deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato nella stessa circoscrizione. Le norme, alle quali deve

attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

Art. 142 (Indicazione dei segni di individuazione sullo scafo) Il nome o il numero della nave o del galleggiante e l'indicazione del luogo dell'ufficio di iscrizione devono essere segnati sullo scafo nei modi stabiliti dal regolamento.

Sezione II. Dei requisiti di nazionalità

Art. 143 (Nazionalità dei proprietari di navi italiane) Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole o nei registri indicati dagli articoli 146 e 148 le navi che appartengono, per una quota superiore a dodici carati: a) a cittadini; b) a persone giuridiche italiane, pubbliche o private; c) a società relativamente alle quali sia riscontrata dall'Amministrazione della marina mercantile e da quella dei trasporti, rispettivamente per le navi per le quali venga richiesta l'iscrizione nei registri marittimi e della navigazione interna, la prevalenza di interessi nazionali negli organi di amministrazione e di direzione e, se costituite all'estero, si trovino nelle condizioni di cui agli articoli 2505 e 2506 del codice civile ed abbiano nello Stato il rappresentante legale o vi siano rappresentate da persona munita di procura institoria. Agli effetti della lettera c) del precedente comma, la prevalenza degli interessi nazionali negli organi di amministrazione e di direzione si considera sussistente quando sono cittadini italiani: nelle società in nome collettivo, la maggioranza dei soci; nelle società in accomandita, la maggioranza dei soci accomandatari; e, nelle società per azioni, a responsabilità limitata e cooperative, la maggioranza degli amministratori, tra cui il presidente e l'amministratore delegato, nonché la maggioranza dei sindacati ed i direttori generali. Nel caso di società costituite all'estero, le persone che rappresentano stabilmente la società nel territorio dello Stato devono essere cittadini italiani. Restano salve le disposizioni previste dagli articoli 7 e 221 del trattato istitutivo della Comunità economica europea.

Art. 144 (Stranieri e società equiparati) Per motivi di interesse

Nazionale il Ministro per le comunicazioni può con decreto emanato di concerto con il Ministro per le finanze e con quello per le corporazioni, equiparate ai cittadini e alle società di cui al precedente articolo, stranieri domiciliati o residenti nella Repubblica da oltre cinque anni e società costituite nella Repubblica, che non abbiano i requisiti di cui all'articolo precedente, nonché società costituite all'estero, le quali abbiano nella Repubblica la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa.

Art. 145 (Navi iscritte in registri stranieri) 1. Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in registro straniero. 2. Agli effetti degli articoli 149 e 155 del codice della navigazione possono ottenere l'iscrizione in speciali registri navali, le navi che risultino già iscritte in un registro straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo. 3. Per l'istruzione dei registri speciali di cui al comma 2, contenute, nel rispetto della riserva di cui all'art. 224 del codice della navigazione, si provvede con decreto del Ministro della marina mercantile.

Sezione III: Dell'iscrizione della nave e dell'abilitazione alla navigazione

Art. 146 (Iscrizione delle navi e dei galleggianti) Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli uffici designati dal Ministro per le comunicazioni. Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento. Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli ispettorati di porto e dagli altri uffici indicati da leggi o regolamenti.

Art. 147 (Designazione di rappresentante) Il proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave, deve designare un rappresentante ivi residente presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato. Nello stesso caso, l'autorità marittima e quella preposta all'esercizio della navigazione interna possono disporre la

designazione di un rappresentante da parte del proprietario di nave minore o di galleggiante.

Art. 148 (Iscrizione di navi e galleggianti alla navigazione in acque straniere) Le navi e i galleggianti armati all'estero e destinati permanentemente alla navigazione in acque straniere sono iscritti nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità consolare.

Art. 149 (Abilitazione delle navi alla navigazione) Le navi iscritte nelle matricole e le navi e i galleggianti iscritti nei registri sono abilitati alla navigazione rispettivamente dall'atto di nazionalità e dalla licenza. A tale effetto l'atto di nazionalità può essere temporaneamente sostituito da un passavanti provvisorio, e la licenza da una licenza provvisoria.

Art. 150 (Atto di nazionalità) L'atto di nazionalità È rilasciato in nome del Re dal direttore marittimo nella cui zona la nave maggiore È immatricolata, e nel caso di cui all'art. 148, dal console che ne ha ricevuto l'iscrizione. L'atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo e le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave, il nome del proprietario, l'ufficio di immatricolazione.

Art. 151 (Rinnovazione dell'atto di nazionalità) L'atto di nazionalità deve essere rinnovato qualora vengano mutati il nome o la stazza, ovvero il tipo o le caratteristiche principali della nave.

Art. 152 (Rilascio del passavanti provvisorio) Il passavanti provvisorio È rilasciato in caso di urgenza, alle navi di nuova costruzione che siano immatricolate nella Repubblica o all'estero e, anche prima dell'immatricolazione, alle navi provenienti da bandiera estera, che rispondano ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione delle matricole. Il passavanti È rilasciato inoltre alle navi il cui atto di nazionalità sia andato smarrito o distrutto. Il passavanti È rilasciato inoltre alle navi il cui atto di nazionalità sia andato smarrito o distrutto. Il passavanti È rilasciato nella Repubblica dagli uffici marittimi presso i quali sono tenute le matricole, e all'estero dagli uffici consolari. Le autorità predette fissano la durata della validità del passavanti, in rapporto al tempo necessario per il rilascio dell'atto di nazionalità. In ogni caso la

durata non può essere superiore ad un anno.

Art. 153 (Licenza delle navi minori e dei galleggianti) La licenza È rilasciata dall'autorità che tiene il registro di iscrizione della nave minore o del galleggiante. La licenza deve indicare il numero, il tipo, le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave minore o del galleggiante, il nome del proprietario e l'ufficio d'iscrizione, nonché, nel caso previsto dall'art. 141, il nome. Nei casi previsti nel primo comma dell'articolo precedente alle navi minori È rilasciata una licenza provvisoria secondo le norme stabilite dal regolamento.

Art. 154 (Rinnovazione della licenza) In caso di mutamento del proprietario, nonché di cambiamento del numero, della stazza, del tipo o delle caratteristiche principali della nave o del galleggiante, la licenza deve essere rinnovata. Del pari la licenza deve essere rinnovata in caso di mutamento del nome previsto nell'art. 141.

Art. 155 (Uso della bandiera) Le navi abilitate alla navigazione a norma dell'art. 149 inalberano la bandiera italiana.

Sezione IV. Della dismissione della bandiera e della cancellazione dai registri

Art. 156 (Autorizzazione alla dismissione della bandiera in caso di alienazione) Il proprietario che intende alienare la nave a straniero deve farne dichiarazione all'ufficio d'iscrizione della nave, se la nave si trova nella Repubblica o all'autorità consolare, se la nave si trova all'estero. L'autorità che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere, entro sessanta giorni i loro diritti e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera da parte del Ministro per le comunicazioni. L'autorizzazione È data a giudizio discrezionale del Ministro per le comunicazioni. Tuttavia, se entro il termine di cui al comma precedente sono promosse opposizioni, o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave l'autorizzazione può essere data al proprietario solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o



i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. L'autorità che consegna il documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo. "In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, il Ministro può concedere l'autorizzazione a dismettere la bandiera anche prima della scadenza del termine di cui al secondo comma, subordinatamente alla assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia, risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fidejussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione marittima o di quella dei trasporti. La fidejussione È vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal secondo comma. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello dei trasporti, sono stabilite in via generale le modalità in base alle quali può essere presentata la fidejussione di cui al precedente comma" "Le disposizioni dei precedenti commi si applicano anche nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, con sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'art. 149. L'ufficio di iscrizione provvede all'annotazione dell'autorizzazione nel registro di iscrizione della nave e sull'atto de nazionalità".

Art. 157 (Autorizzazione alla dismissione della bandiera nei casi di successione, di aggiudicazione o di perdita di nazionalità del proprietario) Quando una nave nazionale pervenga ad uno straniero per successione a causa di morte, l'erede o il legatario, entro sessanta giorni dall'accettazione dell'eredità, o dell'acquisto del legato,

deve farne denuncia all'ufficio d'iscrizione della nave o, all'estero, all'autorità consolare. L'autorità che riceve la denuncia o che, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza di uno dei fatti indicati nel primo comma, procede all'affissione negli uffici di porto e alla pubblicazione nel foglio degli annunci legali di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti, e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera. Il Ministro per le comunicazioni provvede a norma del terzo comma dell'articolo precedente. Se l'autorizzazione È negata, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave. Se l'autorizzazione È data, l'autorità che procede alla consegna del documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo. Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione della nave a straniero, e nel caso che il proprietario della nave perda la cittadinanza italiana. Il termine per la denuncia decorre rispettivamente dal giorno dell'aggiudicazione e dal giorno della perdita della cittadinanza italiana.

Art. 158 (Proprietà di stranieri per quote dai dodici ai diciotto carati) Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte fisiche o giuridiche, o di società, che non si trovano nelle condizioni prescritte nell'articolo 143, raggiunga i dodici carati, ma non superi i diciotto, devono essere ceduti a persone, fisiche o giuridiche, o a società, che si trovino nelle condizioni prescritte, tanti carati quanti sono quelli che, per trasferimento di proprietà o per perdita dei requisiti da parte dei titolari, hanno determinato tale eccedenza. La cessione deve aver luogo entro sei mesi dal giorno in cui la eccedenza si È verificata. Trascorso il detto termine senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio d'iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità prescritti dalla legge, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza.

Art. 159 (Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati) Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di

persone, enti o società che non si trovano nelle condizioni previste nell'articolo 143, venga a superare i diciotto carati, l'ufficio d'iscrizione della nave procede all'affissione negli uffici del porto e alla pubblicazione nel Foglio degli annunci legali di un avviso con il quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera. I Ministri per la marina mercantile e per i trasporti provvedono, secondo le rispettive competenze, a norma del terzo comma dell'articolo 157. Se l'autorizzazione È data, l'autorità che procede alla consegna del documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo. Se l'autorizzazione È negata, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave, quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati, o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma.

Art. 160 (Demolizione volontaria della nave) Il proprietario che intende procedere alla demolizione della nave deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione, se la nave si trova nella Repubblica, o all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti di bordo. L'autorità provvede alla pubblicazione della dichiarazione nelle forme previste nell'art. 156. Se, entro sessanta giorni da tale pubblicazione, sono promosse opposizioni dai creditori, ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali, o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione può essere data solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro italiano navale o dall'Ispettorato compartimentale e

all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fidejussione bancaria e siano state adempiute le altre condizioni e modalità previste nel quarto e quinto comma dell'articolo 156". Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi minori e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso.

Art. 161 (Riparazione o demolizione per ordine dell'autorità o d'ufficio) Quando, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, ovvero, per le navi e i galleggianti del servizio dei porti, della commissione prevista dal regolamento, la nave non sia più adatta all'uso cui È destinata, l'ufficio d'iscrizione della nave fissa al proprietario un termine per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla riparazione o per la destinazione della nave stessa ad altro uso previsto dalla legge.

Quando non sia possibile la riparazione della nave o la destinazione ad altro uso, ovvero quando, in caso di mancata esecuzione dei lavori nel termine stabilito, ciÒ sia ritenuto opportuno, l'autorità ordina la demolizione fissando un termine per eseguirla. Qualora il proprietario non provveda tempestivamente l'autorità predetta fa eseguire la demolizione d'ufficio a spese del proprietario stesso.

Art. 162 (Perdita presunta) Trascorsi quattro mesi dal giorno dell'ultima notizia se si tratta di nave a propulsione meccanica ovvero otto mesi negli altri casi, la nave si presume perita nel giorno successivo a quello in cui risale l'ultima notizia.

Art. 163 (Cancellazione della nave dal registro d'iscrizione) La nave È cancellata dal registro d'iscrizione quando: a) È perita o si presume perita; b) È stata demolita; c) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità; d) È stata iscritta in un registro straniero, salvo il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo. La nave maggiore È cancellata dalla matricola, anche quando ne È stata effettuata l'iscrizione nei registri delle navi minori e dei galleggianti. La nave minore È cancellata dal registro, quando È stata iscritta nel registro delle navi maggiori. Le navi marittime e quelle della navigazione interna

sono inoltre cancellate dai relativi registri quando siano state iscritte, rispettivamente, nei registri delle navi della navigazione interna e in quelli delle navi marittime. All'atto della cancellazione l'autorità ritira i documenti di bordo, quando non vi abbia già provveduto a norma degli articoli precedenti.

## Capo II. Della navigabilità della nave

Art. 164 (Condizioni di navigabilità) La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atto all'impiego al quale È destinata. Con leggi e regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda: a) struttura degli scafi e sistemazione interna; b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico; c) organi di propulsione e di governo; d) condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi degli equipaggi.

Le stesse disposizioni prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonchÈ quelle di mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi. Con leggi e regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri, nonchÈ quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci; sono altresÌ disciplinati i servizi di bordo. L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni È fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette.

Art. 165 (Visite ed ispezioni) Sull'osservanza delle prescrizioni indicate nell'articolo precedente vigilano nella Repubblica le autorità marittime e quelle preposte all'esercizio della navigazione interna, e all'estero le autorità consolari. Dete autorità provvedono che siano eseguite, a spese dell'armatore, le ispezioni e le visite straordinarie quando lo ritengano opportuno o quando si verificano avarie, le quali possano menomare la navigabilità della nave o il funzionamento dei suoi organi. Le autorità marittime e quelle consolari, devono inoltre predisporre ispezioni e visite straordinarie

quando ne vengano richieste dalle associazioni sindacali interessate. Possono altresì disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne siano richieste da almeno un terzo dell'equipaggio. In entrambi i casi, ove le richieste risultino ingiustificate, le spese relative sono a carico dei richiedenti.

Art. 166 (Attribuzioni del Registro e dell'ispettorato compartimentale per l'accertamento della navigabilità) Alle visite ed ispezioni per l'accertamento e il controllo delle condizioni di navigabilità, di cui alle lettere a), b), C9 dell'art. 164, nonché all'assegnazione della linea di massimo carico, provvede il Registro italiano navale, nei casi e con le modalità stabilite da leggi e da regolamenti.

L'ispettorato compartimentale provvede alle visite ed ispezioni delle navi della navigazione interna per le quali non sia obbligatoria la classificazione.

Art. 167 (Classificazione delle navi) Alla classificazione delle provvede il Registro italiano navale, secondo le modalità stabilite da leggi e da regolamenti. Tali leggi e regolamenti determinano altresì le categorie di navi per le quali la classificazione è obbligatoria.

Art. 168 (Efficacia probatoria dei certificati tecnici) I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro o dall'ispettorato compartimentale fanno fede sino a prova contraria.

### Capo III. Dei documenti di bordo

Art. 169 (Carte, libri e altri documenti) Le carte di bordo sono, per le navi maggiori l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza. Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo: a) il certificato di stazza; il certificato di classe o quello di navigabilità; i certificati di bordo libero e di galleggiabilità; i certificati di vista; b) i documenti doganali e sanitari; c) il giornale nautico; d) gli altri libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti. Oltre la licenza, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi e da regolamenti.

Art. 170 (Contenuto del ruolo di equipaggio) Il ruolo di equipaggio

deve contenere: 1) il nome della nave; 2) il nome dell'armatore; 3) l'indicazione del rappresentante dell'armatore nominato a sensi dell'art. 267; 4) l'indicazione della data di armamento e di quello di disarmamento; 5) l'elenco delle dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonch  del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da espletare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso; 6) la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.

Art. 171 (Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio) Sul ruolo di equipaggio si annotano: 1) i contratti di assicurazione della nave; 2) le vicite del Registro navale italiano per l'accertamento della navigabilit ; 3) il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi; 4) i dati relativi all'arrivo e alla partenza della nave; 5) i testamenti ricevuti dal comandante durante il viaggio; 6) le altre indicazioni prescritte da leggi e regolamenti. Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

Art. 172 (Annotazioni sulla licenza) Per le navi minori e per i galleggianti le indicazioni di cui ai nn. 2,3,4,5, dell'art. 170 sono, a tutti gli effetti previsti dal presente codice, dalle leggi e dai regolamenti speciali, inserite nella licenza. Nella licenza delle navi marittime minori, di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, sono inserite altres  le annotazioni di cui all'art. 171. Le annotazioni di cui ai nn. 1 e 2 del predetto articolo sono inserite anche nella licenza dei galleggianti di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate. Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna le indicazioni e le annotazioni da iscrivere nella licenza sono stabilite dal regolamento.

Art. 173 (Giornale nautico) Il giornale nautico   diviso nei libri seguenti: a) inventario di bordo; b) giornale generale e di contabilit ; c) giornale di navigazione; d) giornale di carico o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

Art. 174 (Contenuto del giornale nautico) Nell'inventario di bordo

sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave. Sul giornale generale e di contabilità sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti, nonché gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento. Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione. Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna. Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

Art. 175 (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico) Le navi maggiori a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina. Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico)

Art. 176 (Libri di bordo delle navi minori) Le navi minori e i galleggianti marittimi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, devono essere provvisti dell'inventario di bordo. Le navi e i galleggianti della navigazione interna, indicati a tal fine dal regolamento, devono essere provvisti dell'inventario; le navi, quando siano adibite a servizio pubblico, devono inoltre essere provviste del



giornale di bordo, formato con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 177 (Norme per la tenuta dei libri di bordo) Le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri di bordo e per le relative annotazioni sono stabilite dal regolamento.

Art. 178 (Efficacia delle annotazioni sui documenti della nave) Ferme per le rimanenti annotazioni sui documenti della nave le disposizioni degli artt. 2700, 2702 del codice civile, le annotazioni sul giornale nautico relative all'esercizio della nave fanno prova anche a favore dell'armatore, quando sono regolarmente effettuate; fanno prova in ogni caso contro l'armatore, ma chi vuol trarne vantaggio non può scinderne il contenuto.

Titolo VI. Della polizia della navigazione

Capo I. Della partenza e dell'arrivo delle navi

Art. 179 (Nota di informazioni all'autorità marittima) All'arrivo della nave in porto il comandante della nave deve far pervenire al comandante del porto o all'autorità consolare una comunicazione, dalla quale risultino il nome o il numero, il tipo, la nazionalità, il tonnellaggio della nave, il nome dell'armatore e il nome del domicilio del raccomandatario, la quantità e la qualità del carico, nonché l'indicazione della sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose, il numero e la nazionalità dei componenti dell'equipaggio, il numero dei passeggeri, brevi indicazioni sullo viaggio, la data e l'ora di arrivo e la data e l'ora prevista per la partenza della nave, il porto di provenienza e quello di prevista destinazione, la posizione della nave nel porto, nonché gli altri elementi richiesti in base a disposizioni legislative o regolamentari o eventualmente determinati con decreto del Ministro della marina mercantile. Detta comunicazione dovrà essere integrata prima della partenza da una dichiarazione del comandante della nave relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, doganale e contrattuale da consegnarsi alla predetta autorità marittima o consolare. Il comandante di una nave diretta in un porto estero, qualora preveda che la sosta della nave avvenga in ore di chiusura del locale ufficio consolare, dovrà provvedere a fare pervenire in tempo

utile per via radio al consolato la comunicazione di cui al primo comma, limitatamente agli elementi disponibili; negli stessi casi la dichiarazione integrativa di partenza sarà resa in base a particolari disposizioni impartite dal console. In caso di inesistenza di locali uffici consolari o di impossibilità di procedere alle comunicazioni di cui sopra, del fatto dovrà darsi pronta e motivata notizia nella comunicazione da farsi al comandante del porto o all'autorità consolare nel successivo porto di approdo. Il Ministro della marina mercantile può, con proprio decreto, stabilire norme speciali per le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per le altre categorie di navi adibite a servizi particolari.

Art. 180 (Verifiche ed ispezioni) Il comandante del porto o l'autorità consolare può ad ogni tempo verificare il contenuto della comunicazione presentata o fatta pervenire per via radio dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo. Le predette autorità possono inoltre disporre ispezioni alla nave; i relativi risultati dovranno essere annotati sui libri di bordo unitamente alle eventuali prescrizioni impartite.

Art. 181 (Rilascio delle spedizioni)

La nave non può se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dall'autorità consolare. Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante l'opposizione del visto - con l'indicazione dell'ora e della data - sull'originale della dichiarazione integrativa di partenza, nonché su copia della stessa che viene restituita al comandante della nave il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo sino al successivo approdo. Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che

l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali o consolari, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge.

Art. 182 (Denuncia di avvenimenti straordinari) Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone che erano a bordo, o al carico, il comandante della nave all'arrivo in porto deve farne denuncia al comandante del porto o all'autorità consolare, allegando un estratto del giornale nautico con le relative annotazioni. Se la nave non è provvista di giornale, o se sul giornale non è stata fatta annotazione, l'autorità marittima o consolare riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale. Le autorità predette procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause, trasmettendo senza indugio gli atti relativi all'autorità giudiziaria competente, a norma degli artt. 315, 584, a eseguire la verifica della relazione di eventi straordinari.

Art. 183 (Informazioni eventuali circa il viaggio) Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità marittima o consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio. E' inoltre tenuto, su richiesta, a far presentare alle predette autorità, per gli accertamenti che queste credono opportuni, componenti dell'equipaggio e passeggeri.

Art. 184 (Dell'arrivo e della partenza delle navi della navigazione interna) Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia una autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e la quantità del carico, il numero delle persone dell'equipaggio e la durata della sosta. L'autorità portuale o consolare può in ogni tempo verificare il contenuto della denuncia fatta dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo. Le suddette autorità sono tenute a formulare pronta annotazione

delle eventuali osservazioni effettuate durante le predette ispezioni. Quando dopo la partenza dell'ultima località in cui abbia sede un'autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia alla autorità portuale e consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'art. 132, secondo comma. Il comandante della nave È tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o alla autorità consolare le informazioni che gli siano state richieste circa il viaggio e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per accertamenti di cui all'art. 183. Le disposizioni dei commi precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea o di rimorchio o adibite ai servizi autorizzati per il trasporto di persone in conto terzi.

Art. 185 (Navi straniere) Se accordi internazionali non dispongono diversamente le disposizioni del presente capo si applicano anche alle navi straniere che approdano nei porti italiani.

## Capo II. Della polizia di bordo

### Art. 186 (Autorità del comandante)

Tutte le persone che si trovino a bordo sono soggette alla autorità del comandante della nave.

Art. 187 (Disciplina di bordo) I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo. Contro i provvedimenti del comandante della nave che concernono l'esercizio della loro attività, i componenti dell'equipaggio possono presentare reclamo al comandante del porto, o all'autorità consolare; il comandante della nave non può impedire che chi intende proporre reclamo si presenti alle predette autorità, salvo che urgenti esigenze del servizio richiedano la presenza del componente dell'equipaggio a bordo. Per il reclamo dei componenti dell'equipaggio di navi addette ai servizi pubblici di linea o di rimorchio in navigazione interna, si applicano le disposizioni stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 188 (Autorizzazione per scendere a terra) I componenti

dell'equipaggio non possono scendere a terra senza autorizzazione del comandante o di chi ne fa le veci.

Art. 189 (Deficienza delle razioni di viveri) Il comandante del porto e l'autorità consolare, quando ne vengano richiesti dalle associazioni sindacali interessate o da almeno un quinto dell'equipaggio devono provvedere ad accertare la qualità e la quantità delle razioni di viveri corrisposte all'equipaggio. Se sono riscontrate deficienze, le autorità predette ordinano al comandante di prendere immediatamente le misure opportune; e in caso di mancata esecuzione provvedono d'ufficio, procurando la somma necessaria con prestito garantito da ipoteca sulla nave, ovvero con la vendita o il pegno di attrezzi o arredi non indispensabili per la sicura navigazione o di cose caricate, dato preventivo avviso rispettivamente all'armatore e, quando sia possibile, agli aventi diritto alle cose predette. Analoghi provvedimenti devono prendere il comandante del porto o l'autorità consolare in caso di reclamo di passeggeri per deficienze delle razioni di viveri ad essi corrisposte. Quando sono vendute pertinenze di proprietà aliena o merci l'armatore È tenuto a indennizzare gli aventi diritto a norma dell'art. 308.

Art. 190 (Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo) I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il capitano abbia dato l'ordine di abbandonare la nave.

Art. 191 (Obbligo dei componenti dell'equipaggio di cooperare al ricupero) In caso di naufragio della nave, coloro che ne componevano l'equipaggio ove ne siano richiesti immediatamente dopo il sinistro dal comandante ovvero dall'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, sono tenuti a prestare la loro opera per il recupero dei relitti.

Art. 192 (Imbarco di passeggeri infermi) L'imbarco di passeggeri manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo È sottoposto ad autorizzazione data nei modi stabiliti da regolamenti. A norma dei regolamenti stessi può essere vietato per ragioni sanitarie,

dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

Art. 193 (Carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici) Il carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici nonché di merci pericolose in genere È disciplinato da leggi e regolamenti speciali, e non può essere effettuato senza la autorizzazione data dal comandante del porto o dell'autorità consolare secondo le norme del regolamento. L'imbarco di armi e munizioni per uso della nave È sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto o della autorità consolare.

Art. 194 (Imbarco di merci vietate e pericolose) Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto È vietato da norme di polizia, il comandante della nave, secondo i casi, disporrà che esse siano sbarcate ovvero rese inoffensive o distrutte, se non sia possibile custodirle convenientemente fino all'arrivo nel primo porto di approdo. Gli stessi provvedimenti il comandante deve prendere quando siano imbarcate cose di cui il trasporto, pur non essendo vietato da norme di polizia, sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per la nave, per le persone o per il carico, se non sia possibile custodire le cose stesse fino all'arrivo nel porto di destinazione. Tali merci, quando siano custodite fino al porto di primo approdo, devono essere dal comandante della nave consegnate al comandante del porto o all'autorità consolare.

Art. 195 (Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio) In caso di morte o scomparsa avvenuta durante il viaggio, gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse sono custoditi dal comandante della nave fino al porto di primo approdo ed ivi consegnati al comandante del porto o all'autorità consolare. Le predette autorità provvedono a che sia dato avviso del fatto nei modi stabiliti dal regolamento. Decorso l'anno da tale avviso, o anche prima se la deperibilità delle cose lo richieda, le medesime autorità provvedono alla vendita delle cose e al deposito del ricavato per conto di chi spetta. Decorso cinque anni dall'avviso, senza che gli interessati abbiano fatto valere i propri diritti, la somma È devoluta

alla cassa nazionale per la previdenza marinara o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna. Le modalità per la vendita e per il deposito sono stabilite dal regolamento.

Art. 196 (Componenti dell'equipaggio soggetti a obbligo di leva) I componenti dell'equipaggio soggetti a obblighi di leva o richiamati alle armi non possono essere sbarcati in paese estero senza autorizzazione della competente autorità, a meno che non vengano assunti su altra nave nazionale diretta nella Repubblica.

Art. 197 (Rimpatrio di cittadini italiani) Nelle località estere ove non si richieda un'autorità consolare il comandante della nave deve dare ricovero a bordo e rimpatriare i marittimi italiani che si trovassero abbandonati. Deve inoltre accogliere a bordo ogni altro cittadino o suddito italiano che per qualsiasi motivo l'autorità consolare ritenga opportuno di fare rimpatriare. Il regolamento stabilisce i limiti e le modalità relative al ricovero ed al rimpatrio, anche per quanto concerne il rimborso delle spese di manutenzione e di trasporto.

Art. 198 (Divieto di asilo) Il comandante della nave non può in paese estero concedere asilo a bordo di persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune.

Art. 199 (Perdita di carte e documenti di bordo) In caso di perdita di carte o altri documenti di bordo, il comandante della nave deve nel primo porto di approdo farne denuncia al comandante del porto o all'autorità consolare. Le autorità predette rilasciano al comandante, nelle forme stabilite dal regolamento, carte provvisorie per proseguire la navigazione.

Capo III. Della polizia sulle navi in corso di navigazione marittima

Art. 200 (Polizia esercitata dalle navi da guerra) In alto mare, nel mare territoriale, e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali È esercitata dalle navi da guerra italiane. A tal fine i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonchÈ procedere a vista delle medesime e ad

ispezione delle carte e dei documenti di bordo; in caso di gravi irregolarità possono condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato, o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare. Nei porti ove risiede un'autorità consolare le navi da guerra italiane esercitano la polizia, a norma dei commi precedenti, su richiesta dell'autorità medesima.

Art. 201 (Inchiesta di bandiera) Le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richieste, la propria nazionalità.

Art. 202 (Nave sospetta di tratta di schiavi) La nave da guerra italiana, che incontri in alto mare o anche in mare territoriale estero una nave nazionale sospetta di attendere alla tratta di schiavi, può catturarla o condurla in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risieda un'autorità consolare.

#### TITOLO VII Degli atti di stato civile in corso di navigazione marittima

Art. 203 (Funzioni di ufficiale dello stato civile) Durante la navigazione, il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale dello stato civile, secondo le disposizioni sull'ordinamento dello stato civile. Le stesse funzioni il comandante esercita anche quando la nave trovasi ancora in un porto, se sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità della Repubblica, o di quella consolare all'estero.

Art. 204 (Matrimonio in imminente pericolo di vita) Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'art. 101 del Codice civile.

Art. 205 (Atti di stato civile compilati a bordo) Gli atti di stato civile compilati a bordo delle navi devono essere iscritti sul ruolo di equipaggio. Delle circostanze che hanno dato luogo alla compilazione degli atti, nonché dell'avvenuta iscrizione dei medesimi sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Art. 206 (Scomparsione in mare) Quando di una persona scomparsa da



bordo non sia possibile recuperare il cadavere, il comandante della nave fa constatare con processo verbale le circostanze della scomparsa e le ricerche effettuate. Il processo verbale deve essere iscritto sul ruolo di equipaggio. Dei fatti che hanno dato luogo alla compilazione del processo verbale, nonché dell'eseguita iscrizione di questo sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Art. 207 (Consegna degli atti all'autorità marittima o consolare)  
Copia degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparsa compilati a bordo deve essere dal comandante della nave consegnata in duplice esemplare nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare, unitamente ad un estratto, del pari in duplice esemplare, delle relative annotazioni nel giornale generale.

Art. 208 (Attribuzioni delle autorità marittime e consolari) Quando si tratta di nave non provvista del ruolo di equipaggio e del giornale generale, dei fatti che danno luogo alla compilazione degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparsa, il comandante deve fare dichiarazione nel primo porto di approdo al comandante del porto all'autorità consolare. Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quella dei testimoni, inserendo nel verbale medesimo le enunciazioni prescritte per la compilazione degli atti predetti, facendo constare in tal caso nel processo verbale i motivi dell'ommissione.

Art. 209 (Processi verbali di scomparsa in caso di naufragio) In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparsa provvedono le autorità marittime o consolari. I processi verbali anzidetti sono compilati, se il sinistro è avvenuto in acque territoriali dal capo del circondario nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro medesimo, o diversamente dal comandante del porto nel quale approda la maggior parte dei naufraghi. Se nessun naufrago approda, ovvero si tratta di perdita presunta gli atti sono compilati dal comandante del porto di iscrizione della nave. Nei processi verbali, le autorità predette fanno constare le dichiarazioni

dei naufraghi, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'art. 162; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

Art. 210 (Trasmissione degli atti alle autorità competenti) Le autorità marittime o consolari trasmettono alle autorità, competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile, un esemplare delle copie degli atti di stato civile e dei relativi estratti del giornale generale, consegnati dai comandanti delle navi; al procuratore della Repubblica un esemplare delle copie dei processi verbali di scomparsa e dei relativi estratti del giornale generale. Analogamente trasmettono alle predette autorità copia dei processi verbali compilati a norma degli articoli precedenti.

Art. 211 (Conseguenze della scomparsa in mare) Nei casi di scomparsa da bordo per caduta in mare, nei quali ricorrono gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere previsti nell'articolo 145 dell'ordinamento dello stato civile e nei casi di scomparsa per naufragio, nei quali a giudizio dell'autorità marittima o consolare le persone scomparse debbano ritenersi perite, il procuratore della Repubblica, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, provvede a far trascrivere il processo verbale nel registro delle morti. Negli altri casi di scomparsa da bordo o per naufragio, il procuratore della Repubblica, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, trasmette il processo verbale alla competente autorità per l'annotazione nel registro delle nascite. In tali casi le conseguenze della scomparsa sono regolate dalle disposizioni del libro I, titolo IV, capo II, codice civile, e, decorsi due anni dall'avvenimento, viene dichiarata la morte presunta a norma dell'art. 60, n. 3, dello stesso codice, su istanza del pubblico ministero o di alcuna delle persone a ciò leggitimate.

Art. 212 (Autorizzazione del tribunale) Le autorizzazioni di cui all'articolo precedente sono date dal tribunale con decreto, assunte, ove sia ritenuto necessario, le informazioni del caso.

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'armamento della nave

TITOLO I Della costruzione della nave

Art. 232 (cantieri e stabilimenti di costruzione) La costruzione delle navi e dei galleggianti deve essere eseguita in cantieri e in stabilimenti i cui direttori siano muniti della prescritta abilitazione. La costruzione delle navi e dei galleggianti della navigazione interna può essere inoltre eseguita in cantieri e in stabilimenti di imprese autorizzate dall'ispettorato compartimentale, mediante inclusione in apposito elenco tenuto a norma del regolamento.

Art. 233 (Dichiarazione di costruzione) Chi imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante deve farne preventiva dichiarazione all'ufficio competente del luogo dove È intrapresa la costruzione dello scafo, indicando il cantiere e lo stabilimento, nei quali saranno costruiti lo scafo e le macchine motrici, e il nome dei direttori delle costruzioni. L'ufficio prende nota della dichiarazione nel registro delle navi in costruzione. Parimenti devono essere notificati all'ufficio ed annotati nel registro i sopravvenuti mutamenti nella persona dei direttori delle costruzioni.

Art. 234 (Uffici competenti a tenere il registro delle navi in costruzione) Il registro delle navi e dei galleggianti marittimi in costruzione È tenuto dagli uffici di compartimento, da quelli di circondario e dagli altri uffici delegati dal ministro per i trasporti e l'aviazione civile.

Art. 235 (Controllo tecnico sulle costruzioni) Il controllo tecnico sulle costruzioni È esercitato dal Registro italiano navale nei limiti e con le modalità stabilite da legge e regolamenti. Il controllo tecnico sulle costruzioni delle navi della navigazione interna È esercitato dall'ispettorato compartimentale, salve le attribuzioni conferite da leggi e regolamenti speciali al Registro italiano navale, e ferme in ogni caso le disposizioni dell'articolo seguente.

Art. 236 (Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità) L'ufficio competente a ricevere la dichiarazione di costruzione può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non sia stata fatta dichiarazione o che risulti diretta da persona non

munita della prescritta abilitazione ovvero, nel caso di cui all'art. 232, 2<sup>f</sup> comma, sia effettuata da impresa non autorizzata. Con provvedimento del ministro per la marina mercantile può altresì venire ordinata la sospensione della costruzione, che, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

Art. 237 (Forma del contratto di costruzione) Il contratto di costruzione della nave, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. La disposizione del comma precedente non si applica alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 238 (Pubblicità del contratto di costruzione) Il contratto di costruzione della nave deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione. In mancanza, la nave si considera fino a prova contraria costruita per conto dello stesso costruttore. Eseguita la trascrizione del contratto, le modifiche e la revoca del medesimo non hanno effetto verso i terzi, che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sulla nave in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

Art. 239 (Forma del titolo. documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione) Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'art. 252, 1<sup>f</sup> comma. Tuttavia se si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel 2<sup>f</sup> comma dell'art. 237, la trascrizione può compiersi in forza di una dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata. Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e la esecuzione della trascrizione nel registro delle navi in costruzione si applicano gli artt. 253, 256.

Art. 240 (Responsabilità del costruttore) L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia,

purchè abbia entro il, predetto termine denunciata la difformità o il vizio.

Art. 241 (Norme applicabili al contratto di costruzione) Per quanto non è disposto dal presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Art. 242 (Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di navi in costruzione) Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi in costruzione o loro carati devono essere fatti nelle forme richieste dall'art. 249. Per gli effetti previsti dal Codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro ove la nave in costruzione è iscritta. Nella stessa forma devono essere resi pubblici gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione. La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste negli art. 252 a 254; 256.

Art. 243 (varo della nave) Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti. Il giorno e l'ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all'ufficio ove la nave in costruzione è iscritta. In caso di ritardo ingiustificato nella presentazione del consenso, l'ufficio predetto può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo.

Art. 244 (Iscrizione della nave dopo il varo) L'autorità alla quale compiuto il varo, è richiesta l'iscrizione della nave o del galleggiante nei registri previsti negli artt. 146, 148 provvede a riprodurre nei registri medesimi e ad annotare sull'atto di nazionalità, se trattasi di nave maggiore, le trascrizioni fatte nel registro delle navi in costruzione a norma degli artt. 242, 567, 2<sup>f</sup> comma.

## TITOLO II Della proprietà della nave

### Capo I: Della proprietà

Art. 245 (Norme applicabili alle navi)

In quanto non sia diversamente stabilito, le navi sono soggette alle norme sui beni mobili.

Art. 246 (Pertinenze della nave) Sono pertinenze della nave le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della nave. La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario della nave o non abbia su questa un diritto reale.

Art. 247 (Regime delle pertinenze di proprietà aliena) Ai terzi di buona fede, che hanno acquistato sulla nave, la proprietà aliena della pertinenza può essere opposta solo quando risulta da scrittura avente data certa anteriore ovvero dall'inventario di bordo. La cessazione della qualità di pertinenza di una cosa, la cui proprietà aliena non risultava da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave.

Art. 248 (Diritti dei terzi sulle pertinenze) La destinazione di una cosa al servizio o all'ornamento della nave non pregiudica i diritti preesistenti sulla cosa medesima a favore di terzi. Tuttavia tali diritti non possono essere opposti ai terzi di buona fede se non risultano da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo.

Art. 249 (Forma degli atti relativi alla proprietà delle navi) Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi e loro carati devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Tali atti, all'estero, devono essere ricevuti dall'autorità consolare. Le disposizioni del comma precedente non si applicano alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 250 (Pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi) Per gli effetti previsti dal Codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi sono resi pubblici, quando concernono navi maggiori o loro carati, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione. Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Art. 251 (Ufficio competente ad eseguire la pubblicità) La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante. Tuttavia, se trattasi di nave maggiore, la pubblicità può essere richiesta all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova. A spese del richiedente, l'ufficio trasmette immediatamente all'ufficio d'iscrizione della nave per la trascrizione nella matricola i documenti presentati.

Art. 252 (Forma del titolo per la pubblicità) La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi se non in forza di uno dei titoli richiesti dall'art. 2567 del codice civile. Tuttavia, quando si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel 2<sup>f</sup> comma dell'art. 249, È sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata.

Art. 253 (Documenti per la pubblicità di atti tra vivi) Chi domanda la pubblicità di atti tra vivi deve consegnare all'ufficio competente i documenti richiesti dagli artt. 2658, 2659 del codice civile; ma nel caso previsto nel 2<sup>f</sup> comma dell'art. 249 del presente codice, in luogo dei documenti richiesti nell'art. 2658 del codice civile, È sufficiente la dichiarazione di vendita di cui all'articolo precedente. La nota di trascrizione deve contenere: 1. il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza delle parti; 2. l'indicazione del titolo del quale si chiede la pubblicità e la data del medesimo; 3. il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o che ha autenticato le firme, ovvero l'indicazione dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza; 4. gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante; 5. l'indicazione di cui all'ultimo comma dell'art. 2659 del Codice civile.

Art. 254 (Documenti per la pubblicità di acquisti a causa di morte) Chi domanda la pubblicità di un acquisto a causa di morte deve consegnare all'ufficio competente i documenti rispettivamente richiesti dagli artt. 2660, 2661, 2662 del codice civile, per i casi in ciascuno di detti articoli indicati. La nota di trascrizione deve contenere le indicazioni di cui all'articolo precedente, completate con quelle richieste dall'art. 2660 del codice civile.

Art. 255 (Esibizione dell'atto di nazionalità) Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui agli artt. 253, 254, deve esibire all'ufficio al quale richiede la pubblicità, l'atto di nazionalità per la prescritta annotazione. Tuttavia, quando la pubblicità È richiesta all'ufficio d'iscrizione se, trovandosi la nave fuori del porto di iscrizione, non È possibile esibire all'ufficio stesso l'atto di nazionalità, l'ufficio esegue la trascrizione sulla matricola e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova o verso il quale È diretta, perchÈ sia ivi eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità.

Art. 256 (Esecuzione della pubblicità) L'ufficio di iscrizione prende nota della domanda di pubblicità in un repertorio e trascrive il contenuto della nota nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, facendovi menzione del giorno e dell'ora in cui È stata ad esso presentata la domanda o questa, nel caso previsto del 2<sup>f</sup> comma dell'art. 251, gli È pervenuta. Se si tratta di nave maggiore, gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sull'atto di nazionalità a cura dell'autorità predetta ovvero, nei casi ivi previsti, a cura dell'autorità indicata nel 2<sup>f</sup> comma dell'art. 255. Uno degli esemplari della nota, corredato dai documenti presentati, deve essere conservato negli archivi dell'ufficio nei modi stabiliti dal regolamento. Dall'adempimento delle formalità suddette l'ufficio fa menzione sull'altro esemplare della nota, che restituisce al richiedente.

Art. 257 (Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni) Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, È determinata dalla data di trascrizione nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 258 (Quote di comproprietà) Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati. I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.



Art. 259 (Deliberazioni della maggioranza) Le deliberazioni prese dalla maggioranza, previa convocazione di tutti i caratisti, vincolano la minoranza per tutto quanto concerne l'interesse comune dei comproprietari della nave, salvo il disposto degli articoli seguenti. La maggioranza È formata dal voto dei comproprietari che hanno complessivamente più di dodici carati della nave. Quando la maggioranza È detenuta da un solo caratista, le determinazioni di questo vincolano la minoranza per quanto concerne l'ordinaria amministrazione, anche se prese senza convocazione degli altri caratisti, purchÈ siano a questi ultimi comunicate entro otto giorni con lettera raccomandata.

Art. 260 (Deliberazioni per innovazioni o per riparazioni straordinarie) Per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertato dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale ovvero in altro modo convenuto da tutti i comproprietari, la deliberazione deve essere presa con la maggioranza di almeno sedici carati. I comproprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione, ma questo non ha luogo se gli altri comproprietari dichiarano di acquistare, a giusto prezzo, le quote dei dissenzienti.

Art. 261 (Difetto di maggioranza) Quando una deliberazione non può essere presa per mancata formazione della maggioranza richiesta dagli articoli precedenti, il tribunale nella circoscrizione del quale È l'ufficio iscrizione, su domanda di uno o più caratisti, assunte le necessarie informazioni e sentiti gli altri comproprietari, provvede con decreto secondo l'interesse comune.

Art. 262 (Ipoteca della nave) La deliberazione di ipotecare la nave deve essere presa con la maggioranza di sedici carati. Se la maggioranza non raggiunge i sedici carati, l'ipoteca non può essere costituita senza l'autorizzazione data dal tribunale con decreto, sentiti i dissenzienti.

Art. 263 (Ipoteca dei carati) Il comproprietario della nave non può ipotecare i suoi carati senza il consenso della maggioranza.

Art. 264 (Vendita della nave) La deliberazione di vendita della nave

deve essere presa all'unanimità. Tuttavia, su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati, il tribunale, sentiti i dissenzienti, può autorizzare con decreto la vendita della nave all'incanto. Ove ricorrano gravi e urgenti motivi, l'autorizzazione del tribunale può essere data anche su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno un quarto dei carati, sentiti in contraddittorio i comproprietari dissenzienti.

### TITOLO III Dell'impresa di navigazione

#### Capi I: Dell'armatore

Art. 265 (Dichiarazione di armatore) Chi assume l'esercizio di una nave preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non È assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario. Quando l'esercizio È assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento le formalità di cui agli artt. 279, 282 2f comma, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 266 (Dichiarazione di armatore per le navi addette alla navigazione interna) Per l'esercizio delle navi addetete alla navigazione interna, l'annotazione dell'atto di concessione, o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, nei registri d'iscrizione della nave, tiene luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 267 (Designazione di rappresentante) Nel fare la dichiarazione ovvero nel compiere le formalità di cui agli artt. 265 3f comma, 266, l'armatore, se non È domiciliato nel luogo dove È l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, si intende domiciliato.

Art. 268 (Forma della dichiarazione) La dichiarazione di armatore È fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso la dichiarazione È raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite

dal regolamento.

Art. 269 (Documenti da consegnare) Quando l'esercizio non È assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione si deve consegnare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso della nave. Nel caso previsto dal "f comma dell'art. 377, se il contratto non È stato fatto per iscritto, la dichiarazione deve essere fatta per atto iscritto con sottoscrizione autenticata del proprietario e dell'armatore, ovvero resa verbalmente con l'intervento di entrambi.

Art. 270 (Contenuto della dichiarazione di armatore) La dichiarazione di armatore deve contenere: a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore; b) gli elementi di individuazione della nave. Quando l'esercizio È assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere: c) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario; d) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso della nave.

Art. 271 (Pubblicità della dichiarazione) La dichiarazione deve essere trascritta nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e, per le navi maggiori, annotata sull'atto di nazionalità. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del 2f comma dell'art. 255. Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 272 (Presunzione di armatore) In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria.

Art. 273 (Nomina di comandante della nave) L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Art. 274 (Responsabilità dell'armatore) L'armatore È responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave per quanto riguarda la nave e la spedizione. Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e di salvataggio previsti dagli artt.. 489,

490, n. degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Art. 275 (Limitazione del debito dell'armatore) Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte dai fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.

Art. 276 (Valutazione del nolo e degli altri proventi) Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo.

Capo II: Della società di armamento tra comproprietari

Art. 278 (Costituzione della società) I comproprietari possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione autenticata di tutti i caratisti, ovvero mediante deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti. Ove non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione ovvero con deliberazione presa ad unanimità, ciascun caratista partecipa alla società in ragione della sua quota di interesse nella nave.

Art. 279 (Pubblicità dell'atto di costituzione) L'atto di costituzione deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, nonchè, per le navi maggiori, mediante annotazione sull'atto di nazionalità. Analogamente devono essere pubblicate le successive variazioni e lo scioglimento della società. La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto d'iscrizione, si applica il disposto del 2<sup>f</sup> comma dell'art. 255. Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni

sull'atto di nazionalità prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 280 (Documenti per la pubblicità dell'atto di costituzione) Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente copia in forma autentica della scrittura o della deliberazione di costituzione, insieme con una nota in duplice esemplare. La nota deve contenere: a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dei comproprietari; b) gli elementi di individuazione della nave; c) la data e le clausole principali dell'atto costitutivo; d) il nome e la paternità del gerente e l'indicazione dei suoi poteri. Nel caso di deliberazione presa a maggioranza, la nota deve altresì indicare i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti.

Art. 281 (Esecuzione della pubblicità dell'atto di costituzione) L'ufficio, al quale è richiesta la pubblicità della costituzione della società di armamento, provvede alla esecuzione delle formalità indicate nell'art. 256.

Art. 282 (Pubblicità a cura del gerente) Quando la nomina del gerente non sia stata resa pubblica a norma degli articoli precedenti il gerente medesimo deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante copia in forma autentica dell'atto di nomina, perché gli estremi di questo, con l'indicazione dei poteri conferitigli, siano trascritti nel registro d'iscrizione e, se trattasi di nave maggiore, annotati sull'atto di nazionalità. In pari tempo il gerente deve richiedere la pubblicità dell'atto di costituzione, se questa non è stata richiesta a norma dell'art. 279.

Art. 283 (Responsabilità dei comproprietari) Delle obbligazioni assunte per la gestione comune i comproprietari sono responsabili verso i terzi in proporzione delle rispettive quote sociali; ma la responsabilità dei comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione nella nave. Il debito complessivo della società di armamento può essere limitato a norma degli artt. 275 e seguenti.

Art. 284 (Effetti della mancanza di pubblicità) In mancanza della pubblicità prescritta per la costituzione i comproprietari

consenzienti rispondono solidalmente. Le successive variazioni e lo scioglimento della società, fino a che non siano pubblicate non possono essere opposte a terzi, a meno che si provi che questi ne erano a conoscenza. In mancanza della pubblicità prescritta nell'art. 282, il gerente È personalmente responsabile verso i terzi delle obbligazioni assunte per la gestione sociale.

Art. 285 (Ripartizione degli utili e delle perdite) Quando non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione prevista nel 2<sup>f</sup> comma dell'art. 278, gli utili e le perdite della società di armamento si ripartiscono fra tutti i comproprietari in proporzione delle rispettive quote sociali. Tuttavia i comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società possono liberarsi della partecipazione alle perdite, abbandonando la loro quota di proprietà della nave.

Art. 286 (Recesso di comproprietari componenti dell'equipaggio) I comproprietari componenti dell'equipaggio) I comproprietari che siano componenti dell'equipaggio della nave comune, possono, in caso di congedo, recedere dalla società ed ottenere il rimborso delle loro quote.

### Capo III: Del raccomandatario

Art. 287 (Norme applicabili al contratto di raccomandazione) Salvo i casi previsti dall'art. 290, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del Codice civile sul mandato con rappresentanza.

Art. 288 (Rappresentanza processuale del raccomandatario) Entro i limiti nei quali gli È conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome.

Art. 289 (Pubblicità della procura) La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento. Il comandante deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione alla Camera di commercio, industria, artigianato e

agricoltura. Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del raccomandatario si reputa generale, e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche, o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Art. 290 (Altre specie di raccomandazione) Quando il raccomandatario È preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori.

Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia. Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Art. 291 (Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria) Quando il raccomandatario È preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta nell'art. 289 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

Capo IV: Del comandante della nave

Art. 292 (Comando della nave) Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Art. 293 (Sostituzione del comandante in corso di navigazione) In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungono disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario. Per le navi addette pubblici di linea in navigazione interna si applicano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 294 (Assunzione di comandante straniero all'estero) Nei porti esteri, previa autorizzazione dell'autorità consolare, il comando della nave può essere affidato, fino al porto ove sia possibile la

sostituzione con un cittadino italiano, a uno straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire.

Art. 295 (Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali) Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Il comandante, rappresenta l'armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

Art. 296 (Atti di stato e testamenti) Il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti indicati nell'art. 611 Cod. civ.

Art. 297 (Doveri del comandante prima della partenza) Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata.

Art. 298 (Comando della nave in navigazione) Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà.

Art. 299 (Documenti di bordo e tenuta dei libri) Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che i libri di bordo siano regolarmente tenuti.

Art. 300 (Mancanza di provviste o di arredi durante la navigazione) Se in corso di navigazione vengono a mancare le provviste di bordo o altra cosa indispensabile alla regolare e sicura navigazione, il comandante deve curarne il rifornimento con ogni possibile mezzo. A tale fine, ove non sia necessario, deve farne richiesta alla navi che incontri, o altrimenti approdare nel più vicino luogo anche se all'uopo occorre deviare la rotta. In caso di estrema necessità, il comandante può impiegare per esigenze della nave le merci esistenti a bordo.



Art. 301 (Riduzione delle razioni di viveri) Se alla deficienza delle provviste alimentari di bordo non È possibile sopperire a norma dell'articolo precedente, il comandante deve ridurre in misura adeguata le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri, in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento.

Art. 302 (Provvedimenti per la salvezza della spedizione) Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi. Se a tal fine È necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'art. 307. Se È necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto È possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione.

Art. 303 (Abbandono della nave in pericolo) Il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti l'equipaggio. Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Art. 304 (Relazione di eventi straordinari) Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne, entro ventiquattro ore dall'arrivo, relazione scritta alla competente Autorità del luogo.

Art. 305 (Scaricazione prima della verifica della relazione) Anteriormente alla verifica, a norma dell'art. 584, della relazione di cui all'articolo precedente, il comandante non può iniziare la scaricazione della nave tranne che in caso di urgenza.

Art. 306 (Limiti della rappresentanza del comandante) Il comandante

può in ogni caso provvedere agli approvvigionamenti giornalieri, alle forniture di lieve entità e alle piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave. Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito di necessari poteri, il comandante può compiere gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione; può parimenti assumere o congedare componenti dell'equipaggio. La presenza dell'armatore, ovvero quella di un suo rappresentante munito dei necessari poteri, È opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'armatore nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stato conferiti i poteri debitamente pubblicati si presumono note all'interessato fino a prova contraria.

Art. 307 (Necessità di denaro in corso di viaggio) Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero per la continuazione del viaggio, che non rientri negli estremi previsti nel primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve dare immediato avviso all'armatore. Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi né dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo aver accertato la necessità di provvedere, può farsi autorizzare, dalla competente autorità del luogo, a prendere a prestito la somma necessaria o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera ovvero a darne in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione. Negli stessi casi il comandante, accertata la necessità di provvedere, e dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati, può farsi autorizzare dalla suddetta autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritto al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero. Quando la necessità di

procedere al pegno o alla vendita del carico sia determinata dalle esigenze previste dal primo comma dell'articolo precedente, il comandante È tenuto a dare gli avvisi e a richiedere l'autorizzazione soltanto ove debba ricorrere al pegno o alla vendita del carico.

Art. 308 (Indennizzo degli aventi diritto al carico o dei proprietari delle pertinenze) Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore È tenuto a rimborsare gli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione.

Tuttavia, se anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci impiegate o vendute la nave È perduta per causa non imputabile all'armatore, questi È tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il valore che le merci avevano al momento dell'impiego ovvero il prezzo ricavato dalla vendita. Quando per le stesse esigenze sono vendute pertinenze di proprietà aliena, l'armatore È tenuto a corrispondere ai proprietari il prezzo ricavato dalla vendita o, sempre che la nave non sia andata perduta per causa non imputabile all'armatore, il maggior valore che le pertinenze avevano al momento della vendita. Quando le pertinenze predette o le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore È tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; se tuttavia non È possibile procedere allo svincolo per causa non imputabile agli aventi diritto, l'armatore È tenuto a corrispondere il valore delle pertinenze al momento della costituzione del pegno o il valore che le merci che avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Nel caso di perdita della nave, prevista nei comma precedenti, l'armatore È tenuto a corrispondere soltanto una somma pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno.

Art. 309 (Poteri processuali del comandante ) Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può in caso di urgenza notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione. Possono

parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito di necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante personalmente, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero alle obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'art. 306.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

Art. 310 (Facoltà di procurarsi denaro in caso di rifiuto dei comproprietari) Se alcuno dei comproprietari che hanno consentito alla costituzione della società di armamento rifiuta di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il comandante, ventiquattro ore dopo la intimazione al comproprietario, può, previa autorizzazione della competente autorità del luogo, prendere a prestito per conto del comproprietario medesimo la somma da questa dovuta, con garanzia sulla di lui quota di partecipazione nella proprietà della nave.

Art. 311 (Vendita della nave in caso di navigabilità) Il comandante non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario. Tuttavia, ove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza, la competente autorità del luogo, accertata l'assoluta innavigabilità della nave, può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita.

Art. 312 (Gestione di interessi degli aventi diritto al carico) Il comandante deve, quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione, provvedere alla tutela degli interessi degli aventi diritto al carico. Se per evitate o diminuire un danno occorrono speciali misure, il comandante deve possibilmente informare gli interessati nel carico, o gli eventuali rappresentanti sul luogo, che siano a lui noti, ed attenersi alle loro istruzioni; in mancanza, deve agire a suo criterio nel modo migliore.

Art. 313 (Responsabilità del comandante in caso di pilotaggio) In caso

di pilotaggio, il comandante È responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore È derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota.

Art. 314 (Processo verbale) Le cause e la portata dei provvedimenti presi dal comandante ai sensi degli articoli 300 a 302, nonché la necessità di provvedere a norma del secondo, terzo e quarto comma dell'art. 307, devono essere fatte constare, appena possibile, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio. In caso di rifiuto di alcuno di costoro o sottoscriverlo, il processo verbale deve indicare le ragioni del rifiuto medesimo. Copia del processo verbale, sottoscritto dal comandante, deve essere allegata alla relazione di eventi straordinari all'atto della presentazione di questa alla competente autorità.

Art. 315 (Autorità competente) L'autorità competente a concedere le autorizzazioni previste in questo capo e a ricevere la relazione di cui all'art. 304 È, nella Repubblica, il presidente del tribunale e, fuori del comune ove ha sede il tribunale, il pretore; all'estero, il console o chi ne fa le veci.

#### Capo V: Dell'equipaggio

Art. 316 (Formazione dell'equipaggio) L'equipaggio della nave marittima È costituito dal comandante, dagli uffici e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave. L'equipaggio della nave della navigazione interna È costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutti gli altri iscritti nei registri del personale navigante imbarcati per il servizio della nave. Fa inoltre parte dell'equipaggio il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo.

Art. 317 (Composizione e forza minima dell'equipaggio) Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge e delle norme corporative riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonché la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio. Il ministro per la marina mercantile, in caso di accertata

indisponibilità di marittimi in possesso dei titoli professionali richiesti dalle norme in vigore, su parere favorevole del comandante del porto, può consentire, ai fini della composizione dell'equipaggio delle navi da carico e da pesca, l'imbarco, per un periodo di tempo non superiore a tre mesi, di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello prescritto. Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi delle navi della navigazione interna sono stabilite dal ministro per i trasporti.

Art. 318 (Nazionalità dei componenti dell'equipaggio) L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani. Il ministro per la marina mercantile, in caso di particolari necessità, può autorizzare che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.

Art. 319 (Assunzione di personale straniero all'estero) Nei porti esteri della navigazione marittima o interna ove non siano disponibili rispettivamente marittimi o personale navigante di nazionalità italiana, possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore ad un quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio da compiere. In caso di speciali esigenze, l'autorità consolare può autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore a quella indicata dal comma precedente.

Art. 320 (Servizio di macchina) I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti al servizio di macchina.

Art. 321 (Gerarchia di bordo delle navi marittime) La gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo È la seguente: 1. comandante; 2. direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario, e medico di bordo direttore del servizio sanitario; 3. primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario; 4. secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista; 5. gli altri ufficiali; 6. nostromo, maestro di macchina; 7. gli altri sottoufficiali; 8. i comuni. Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo È equiparato al

primo ufficiale.

Art. 322 (Gerarchia di bordo sulle navi della navigazione interna) La gerarchia dei componenti dell'equipaggio delle navi addette alla navigazione interna È la seguente: 1. comandante; 2. macchinista, motorista; 3. capo timoniere; 4. i sottoufficiali; 5. i comuni Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo È equiparato al capo timoniere.

#### TITOLO IV Del contratto di arruolamento

##### Capo I: Della formazione del contratto

Art. 323 (Visita medica) L'arruolamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte dell'equipaggio, deve, nei casi e con le modalità prescritte da leggi e regolamenti, essere preceduto da visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita.

Art. 324 (Capacità dei minori di anni diciotto) Il minore di anni diciotto, iscritto nelle matricole della gente di mare, può, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro e stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano. La revoca del consenso all'iscrizione nelle matricole, da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di contratti di arruolamento, ma, non lo priva della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati, nÈ dalla capacità di prestare, fino al compimento del viaggio in corso, il proprio lavoro in esecuzione del contratto.

Art. 325 (Vari tipi di contratto di arruolamento) Il contratto di arruolamento può essere stipulato: a) per un dato viaggio o per più viaggi; b) a tempo determinato; c) a tempo indeterminato. La retribuzione spettante all'arruolato può essere stabilita: a) in una somma fissa per l'intera durata del viaggio; b) in una somma fissa al mese o ad altro periodo di tempo; c) in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, con la fissazione di un minimo garantito.; d) parte in forma di somma fissa periodica e

parte in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti. Agli effetti del contratto di arruolamento, per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione. La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dalle norme dei contratti collettivi di lavoro.

Art. 326 (Durata del contratto a tempo determinato e di quello per più viaggi) Il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per una durata superiore ad un anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato. Se in forza di più contratti a viaggio, o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno e dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento È regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato. Agli effetti del comma precedente, la prestazione del servizio È considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai sessanta giorni.

Art. 327 (Arruolamento per nave determinata o per più navi dello stesso armatore) Il contratto di arruolamento ha per oggetto la prestazione del servizio su nave determinata. Tuttavia l'arruolato può, con patto espresso contenuto nel contratto di arruolamento, obbligarsi a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente.

Art. 328 (Forma del contratto) Salvo quanto È disposto nei successivi articoli, il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nella Repubblica, dall'autorità marittima, e, all'estero, dall'autorità consolare. Il contratto deve parimenti, a pena di nullità, essere dalle autorità predette annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza. Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constatare nel contratto stesso.



Art. 329 (Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare) Se l'arruolamento ha luogo all'estero, in località che non È sede di autorità consolare, il contratto deve, a pena di nullità, essere stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione. Il contratto È conservato fra i documenti di bordo.

Art. 330 (Deroga alle disposizioni precedenti) Il contratto di arruolamento per le navi minori di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate può essere fatto verbalmente. Le norme per l'annotazione sulla licenza dei contratti predetti sono stabilite dal regolamento.

Art. 331 (Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore) L'armatore può procedere all'arruolamento del comandante anche mediante dichiarazione, resa al comandante del porto o all'autorità consolare del luogo dove egli si trova, e contenente gli estremi indicati nell'articolo seguente. La detta autorità trasmette telegraficamente, a spese dell'armatore, gli estremi della dichiarazione all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale il comandante deve prendere imbarco. Con la dichiarazione di accettazione da parte del comandante, resa all'autorità del porto d'imbarco, si perfeziona il contratto di arruolamento.

Art. 332 (Contenuto del contratto) Il contratto di arruolamento deve enunciare: 1. il nome o il numero della nave sulla quale deve prestare servizio o la clausola prevista nel secondo comma dell'art. 327; 2. il nome, la paternità dell'arruolato, l'anno di nascita, il domicilio, l'ufficio di iscrizione e il numero di matricola; 3. la qualifica e le mansioni dell'arruolato; 4. il viaggio o i viaggi da compiere e il giorno in cui l'arruolato deve assumere servizio, se l'arruolamento È a viaggio; la decorrenza e la durata del contratto, se l'arruolamento È a tempo determinato; la decorrenza del contratto, se l'arruolamento È a tempo indeterminato; 5. la forma e la misura della retribuzione; 6. il luogo e la data della conclusione del contratto; 7. l'indicazione del contratto collettivo, qualora esista. 8. Se dal

contratto ovvero dall'annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza l'arruolamento non risulta stipulato a viaggio o a tempo determinato, esso È regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

#### Capo II: Degli effetti del contratto

Art. 333 (Albo a bordo per l'affissione delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento) Su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi di arruolamento i regolamenti di servizio e ogni altra disposizione di cui venga prescritta l'affissione dall'autorità.

Art. 334 (Servizio di bordo) I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati. Tuttavia il comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purchÈ non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, gli arruolati possono essere adibiti a qualsiasi servizio. I componenti dell'equipaggio che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati, hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni.

Art. 335 (Caricazione abusiva di merci) Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sulla nave merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'armatore o di un suo rappresentante. L'arruolato, che contravviene al divieto del comma precedente, È tenuto a pagare il nolo in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente imbarcata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

Art. 336 (Trattamento dell'arruolato malato o ferito) L'arruolato che, a bordo, si ammala o riporta lesioni continua a percepire la retribuzione ed ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della

nave. Se l'arruolato si È intenzionalmente procurato la malattia o la lesione, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra senza autorizzazione, l'armatore È ugualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese dell'arruolato. Nel caso previsto nel comma precedente, il componente dell'equipaggio non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale È inabile al servizio. Se l'arruolato deve essere sbarcato a causa della sua condizione di salute o se, per altra ragione, È sbarcato prima che si sia verificata la guarigione, si applica il disposto degli articoli 356, 365.

Art. 337 (Partecipazione dell'arruolato alle indennità dovute all'armatore) Se la retribuzione È determinata in forma di partecipazione al nodo o agli altri proventi o prodotti del viaggio in caso di perdita del nolo o di detti proventi o prodotti, per la quale sia corrisposta all'armatore una somma a titolo di indennità di assicurazione o di risarcimento di danni, l'arruolato ha diritto ad una parte di detta somma, nella proporzione stabilita dal contratto.

Art. 338 (Aumento di retribuzione in caso di promulgamento del viaggio) Se la retribuzione È determinata a viaggio, essa È proporzionalmente aumentata qualora il viaggio venga protratto oltre la durata massima prevedibile al momento della stipulazione del contratto; ma se l'ulteriore durata È dovuta a causa non imputabile all'armatore, l'aumento proporzionale È ridotto a un terzo. La retribuzione non È soggetta a diminuzione se la nave compie un viaggio più breve di quello previsto nel contratto.

Art. 339 (Indennità per riduzione delle razioni dei viveri) Se la riduzione delle razioni dei viveri prevista nell'art. 301, È dovuta a causa non imputabile all'armatore, questi deve corrispondere ai componenti dell'equipaggio l'equivalente in denaro. Se la riduzione È determinata da causa a lui imputabile, l'armatore È tenuto anche al risarcimento dei danni.

Capo III: Della cessazione e della risoluzione del contratto

Art. 340 (Cessazione del contratto a viaggio per compimento del

viaggio ) Il contratto di arruolamento stipulato per uno o più viaggi cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti nel contratto.

Art. 341 (Cessazione del contratto a tempo determinato per scadenza del termine) Il contratto di arruolamento a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito nel contratto stesso.

Tuttavia, se il termine scade in corso di viaggio, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione. Se il porto di ultima destinazione È fuori della Repubblica e la nave deve intraprendere un altro viaggio direttamente per un porto della Repubblica, l'arruolato È tenuto a continuare a prestare la sua opera sulla nave, ma, decorso il periodo determinato dalle norme corporative o, in mancanza, degli usi, ha diritto ad un aumento di retribuzione nella misura stabilita dalle norme predette, o in mancanza degli usi, fino a che sia sbarcato nel porto di arruolamento. Se la nave intraprende un altro viaggio per un porto fuori della Repubblica o non direttamente per un porto della Repubblica e l'arruolato consente a restare a bordo, l'arruolamento continua alle condizioni stabilite dal contratto, ma, l'arruolato ha diritto ad un aumento della retribuzione nella misura fissata secondo il disposto del comma precedente.

Art. 342 (Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti) Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato cessa per volontà dell'armatore o dell'arruolato, purchÈ ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi.

Art. 343 (Casi di risoluzione di diritto del contratto) Il contratto di arruolamento si risolve di diritto: 1. in caso di perdita totale ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonchÈ in caso di preda; 2. in caso di perdita della nazionalità della nave; 3. in caso di vendita giudiziale della nave; 4. in caso di morte dell'arruolato; 5. quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della

nave da un porto di approdo; 6. quando l'arruolato È fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave; 7. in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima dell'arruolato; 8. in caso di revoca da parte dell'esercente la patria podestà o la tutela del consenso alla iscrizione nelle matricole del minore di anni diciotto; 9. quando l'arruolato deve essere sbarcato per ordine dell'autorità; 10. quando l'arruolato, fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di arruolamento o da un porto di approdo.

Art. 344 (Presunzione di perdita della nave) Quando, per mancanza di notizie, si presume che la nave sia perita, il contratto di arruolamento si considera risolto nei confronti degli eredi presunti dell'arruolato e degli altri aventi diritto.

Art. 345 (Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore) L'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato.

Art. 346 (Sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento) L'autorità marittima o quella consolare, su domanda dell'arruolato, può ordinare lo sbarco immediato, se il comandante ha commesso contro di lui abusi di potere o ha tollerato che tali abusi fossero commessi da altre persone, ovvero non gli ha fornito, senza giustificato motivo, i viveri nella misura dovuta o l'assistenza sanitaria alla quale ha diritto. In questo caso, il contratto si considera risolto per colpa dell'armatore.

Art. 347 (Cambiamento dell'armatore) Salvo il caso previsto nell'art. 343, n.2, di questo codice, e fermo il disposto del 2<sup>f</sup> comma dell'art. 2112 Cod. civ., in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti l'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave in porto nazionale.

Art. 348 (Decorrenza della cessazione o della risoluzione del

contratto) Nei casi previsti negli articoli 340 a 342; 343, n. 8; 345, 347 il contratto di arruolamento cessa o si risolve dopo che siano compiute le operazioni di ormeggio e di scarico della nave nel porto nel quale l'arruolato deve essere sbarcato. Nel caso previsto nell'art. 343, n. 3, il contratto di arruolamento si risolve dalla data dell'ordinanza con la quale, a norma dell'art. 655, È disposta la vendita all'incanto; ovvero in caso di esecuzione all'estero dalla data del provvedimento con il quale È disposta la vendita della nave. Nel caso previsto nell'art. 344, il contratto si considera risolto nel giorno in cui la nave si presume perita.

Art. 349 (retribuzioni spettanti all'arruolato in caso di risoluzione del contratto) In ogni caso di risoluzione del contratto: 1. se la retribuzione È stabilita a tempo, questa È dovuta all'arruolato fino al giorno della risoluzione; 2. se la retribuzione È stabilita a viaggio o in forma di partecipazione al profitto o al nolo, È dovuta all'arruolato la parte della somma convenuta o la parte della quota o del minimo garantito spettanti, commisurata alla durata del servizio prestato, in rapporto alla durata massima del viaggio, prevedibile al momento della stipulazione del contratto. Se la retribuzione È stabilita in forma di partecipazione al profitto o al nolo, in caso di risoluzione del contratto per una delle cause previste nell'art. 343, nn. 2, 3, 4, 5, 6, nonchÈ negli artt. 345, 346, È dovuta l'intera quota spettante all'arruolato in base al contratto.

Art. 350 (Mantenimento a bordo dopo la cessazione o la risoluzione del contratto) I componenti dell'equipaggio hanno diritto ad essere mantenuti a bordo anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto di arruolamento, finchÈ siano interamente soddisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del contratto stesso. In questo caso deve inoltre essere corrisposta agli arruolati, per tutto il tempo durante il quale restano a bordo, la retribuzione stabilita dal contratto. Il comandante può ottenere dall'autorità marittima o consolare l'autorizzazione allo sbarco dell'arruolato, pagando a questo la somma non contestata ed eseguendo, per la parte rimanente, un deposito cauzionale presso l'autorità stessa, nella misura e con le

modalità da questa determinate.

Capo IV: Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

Art. 351 (Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'armatore) In caso di cessazione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà dell'armatore, È dovuta all'arruolato una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato. Ai fini dell'applicazione del comma precedente devono essere computati i periodi di infermità per i quali l'arruolato abbia avuto diritto al trattamento previsto nell'art. 356.

Art. 352 (Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato) In caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, È dovuta all'arruolato un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile all'arruolato stesso.

Art. 353 (Indennità in caso di risoluzione del contratto per la perdita o la innavigabilità assoluta della nave) Nel caso di risoluzione del contratto previsto nel n. 1 dell'art. 343, gli arruolati che, in base al contratto, erano retribuiti a tempo o a viaggio hanno diritto per il periodo durante il quale restano disoccupati per causa loro non imputabile, ad una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione entro i limiti di tempo stabiliti da leggi speciali o da norme corporative. In caso di perdita di indumenti o di attrezzi di proprietà degli arruolati in seguito al naufragio, al sinistro o alla preda, spetta agli arruolati stessi un'indennità corrispondente al valore degli indumenti o degli attrezzi perduti.

Art. 354 (Indennità nel caso di perdita presunta) Se il contratto di arruolamento È considerato risolto ai sensi dell'art. 344, È dovuta:  
1. nel caso di retribuzione a tempo, un'indennità pari alla metà della retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio dal giorno successivo a quello in cui risalgono le ultime notizie, e in ogni caso

a non meno di due mensilità; 2. nel caso di retribuzione a viaggio, un'indennità pari alla differenza fra la parte di retribuzione maturata alla data di risoluzione del contratto e la metà dell'intera retribuzione, se la nave si presume perita nell'andata, e l'intera retribuzione, se la nave si presume perita nel ritorno. L'indennità È attribuita alle persone che hanno diritto alle prestazioni in caso di morte dell'assicurato, in base alle disposizioni sulle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro. In mancanza di aventi diritto ai sensi del comma precedente, l'indennità È devoluta alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 355 (Indennità in caso di morte dell'arruolato) In caso di risoluzione del contratto per morte dell'arruolato, se l'arruolato È morto per la salvezza della nave, È dovuta in ogni caso, indipendentemente dall'indennità prevista nell'art. 352, una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile<sup>4</sup> durata residua del viaggio alla data della morte. Si applicano, per l'attribuzione dell'indennità, il 2<sup>f</sup> e il 3<sup>f</sup> comma dell'articolo precedente.

Art. 356 (Trattamento spettante dopo la risoluzione del contratto all'arruolato ammalato o ferito) Fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicurazione dell'equipaggio contro le malattie, quando il contratto È risolto, perchÈ l'arruolato, a causa di malattia o di lesioni, ha dovuto essere sbarcato o non ha potuto riprendere il proprio posto a bordo dopo lo sbarco in un porto di approdo, l'armatore, sempre che non ricorra uno dei casi previsti nel secondo comma dell'art. 336, È tenuto a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato, e a corrispondergli una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data della risoluzione del contratto. Se la malattia o le lesioni dipendono da causa di servizio, il limite di tempo stabilito nel comma precedente È elevato a sei mesi. Le disposizioni dei due comma precedenti si applicano anche alle malattie, che si manifestano nei ventotto giorni successivi alla cessazione o alla risoluzione del contratto, quando dipendono da causa di servizio.



Art. 357 (Indennità in caso di cattura dell'arruolato) In caso di risoluzione del contratto per effetto di cattura dell'arruolato, indipendentemente dall'indennità prevista nell'art. 352, È dovuta in ogni caso una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio successivamente alla data della cattura.

Art. 358 (indennità in caso di risoluzione del contratto per volontà dell'armatore) Se l'armatore esercita facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato, senza preavviso, ai sensi dell'art. 345, È dovuta all'arruolato, oltre alla indennità prevista nell'art. 352, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso, a norma dell'art. 342. Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso È dato in misura inferiore a quella dettrminata ai sensi dell'art. 342, È dovuta un'indennità pari atante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti. Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a viaggio, prima del compimento del viaggio, o del contratto a tempo determinato, prima della scadenza, ai sensi dell'art. 345, l'arruolato ha diritto. 1. se la risoluzione del contratto avviene nel porto di arruolamento, prima della partenza, ad una indennità pari a quarantacinque giorni di retribuzione, ovvero pari alla intera retribuzione, se la presumibile durata del viaggio o il tempo per il quale il contratto È stato stipulato È inferiore a quarantacinque giorni; 2. se la risoluzione del contratto avviene dopo la partenza, ad una indennità pari alla retribuzione che gli sarebbe spettata per la presumibile durata del viaggio o per la durata del contratto.

Art. 359 (casi di esclusione del diritto a indennità) Le indennità stabilite dall'articolo precedente non sono dovute, se la risoluzione del contratto avviene: 1. per colpa dell'arruolato; 2. per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave, o altra causa non imputabile all'armatore che renda impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio; a causa di disarmo per mancanza di traffico, per un periodo non inferiore a

quindici giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a trenta giorni. Qualora per l'interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita una indennità all'armatore, gli arruolati hanno diritto alle indennità previste nell'articolo precedente, ma l'ammontare delle indennità corrisposte all'intero equipaggio non può superare il terzo dell'indennità conseguita dall'armatore.

Art. 360 (Indennità in caso di perdita della nazionalità della nave o di sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento) Nei casi previsti negli articoli 343, n. 2, e 346, oltre all'indennità stabilite nell'articolo 352, l'arruolato ha diritto anche alla indennità stabilita nell'art. 358, salvo, quando si tratta dell'applicazione dell'art. 346, il risarcimento dei danni derivati all'arruolato dal fatto del comandante o dalla risoluzione del contratto.

Art. 361 (Determinazione delle indennità previste dagli articoli precedenti) Quando, a norma delle disposizioni di questo capo, una indennità È commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto, si intendono comprese nella retribuzione la paga base, la panatica e le indennità accessorie di carattere fisso e continuativo, a tale fine indicate dalle norme dei contratti collettivi di lavoro. Se la retribuzione È convenuta a viaggio, o a partecipazione al profitto o al nolo, l'indennità È determinata sulla base della somma fissata nel contratto, o della quota che sarebbe spettata all'arruolato in relazione alla durata del viaggio prevedibile alla data della stipulazione del contratto stesso. A partire dal 1<sup>a</sup> febbraio 1977 non possono computarsi ai fini delle indennità di cui agli articoli 351 e 352 gli ulteriori aumenti dell'indennità di contingenza o di emolumenti aventi analoga natura scattati posteriormente al 31 gennaio 1977.

Art. 362 (Decorrenza delle indennità previste negli articoli precedenti) Quando le disposizioni di questo capo attribuiscono all'arruolato il diritto ad una indennità giornaliera per un determinato periodo successivo alla cessazione o alla risoluzione del

contratto, detto periodo, nel caso che l'arruolato abbia diritto al rimpatrio, decorre dal giorno successivo in cui il rimpatrio stesso È stato effettuato. Quando la risoluzione del contratto È determinata da una delle cause indicate nell'art. 343, n. 1, e del fatto sono derivate malattie o lesioni per le quali il trattamento spettante all'arruolato È regolato dall'art. 356, l'indennità di cui all'art. 353 decorre dal giorno in cui cessa il trattamento predetto.

#### Capo V: Del rimpatrio dell'arruolato

Art. 363 (Obbligo del rimpatrio dell'arruolato) Quando il contratto cessa o si risolve È tenuto a provvedere al rimpatrio dell'arruolato. Se la risoluzione del contratto È avvenuta per colpa dell'arruolato, ovvero per malattia o lesioni, nei casi previsti nel secondo comma dell'art. 336, l'armatore ha diritto ad essere rimborsato dall'arruolato delle spese sostenute per il suo rimpatrio. Qualora l'armatore non provveda, il rimpatrio È eseguito a cura dell'autorità marittima o consolare. L'autorità marittima emette ingiunzione a carico dell'armatore per il rimborso delle spese sostenute dallo

Stato.

Art. 364 (Contenuto dell'obbligo di rimpatrio) L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonchÈ, durante l'eventuale ricovero della nave in stazione sanitaria, fino all'ammissione a libera pratica. Fuori dei casi previsti nel secondo comma dell'articolo precedente, l'armatore È tenuto a corrispondere all'arruolato, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'art. 361. In caso di naufragio, l'armatore È altresÌ tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessari.

Art. 365 (Rimpatrio dell'arruolato ammalato o ferito) Se l'arruolato È sbarcato per malattia o lesioni, nei casi in cui non È diversamente disposto da leggi speciali, il comandante deve depositare presso l'autorità marittima e consolare l'indennità spettante all'arruolato ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente, nonchÈ la somma necessaria per la cura e il rimpatrio. All'estero dove non sia

autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero dell'arruolato in luogo di cura, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente. Se il rimpatrio deve avvenire prima che l'arruolato sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura l'arruolato medesimo; quando il viaggio deve compiersi per mare esso È effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su nave provvista del servizio sanitario.

Art. 366 (Luogo di rimpatrio) Il rimpatrio dell'arruolato si compie con il suo ritorno al porto di arruolamento. Tuttavia, se l'arruolato ne fa richiesta e non vi È aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno in altra località da lui indicata.

Art. 367 (Rimpatrio a mezzo di imbarco su altra nave) L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'armatore le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio. Se la retribuzione percepita dall'arruolato a bordo della nave, sulla quale È imbarcato, È inferiore alla indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'art. 364, l'armatore È tenuto a corrispondergli la differenza.

Art. 368 (Rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane) Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri arruolati su navi nazionali, purchÈ gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani arruolati su navi che battono la loro bandiera.

Capo VI: Disposizioni varie

Art. 369 (Credibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti dell'arruolato verso l'armatore) Le retribuzioni e le indennità degli arruolati possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'armatore, dipendenti dal servizio della nave. La quota della retribuzione

corrispondente al vitto e le somme dovute dall'armatore per il rimpatrio dell'arruolato, o per spese di cura, nonché quelle dovute dall'istituto assicuratore a norma delle leggi speciali, non possono essere cedute, sequestrate né pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente. L'arruolato può chiedere all'armatore, all'atto dell'imbarco, che una parte della retribuzione sia versata a persona della sua famiglia. Se l'armatore o il comandante si oppone alla richiesta prevista dal comma precedente, la vertenza è risolta, con provvedimento non soggetto ad alcuna impugnazione, dall'autorità marittima o consolare del luogo dove si trova la nave.

Art. 370 (Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti) Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro né a pignoramento, non possono essere sequestrati né pignorati per alcun titolo: 1. gli indumenti della gente di mare navigante necessari per i servizi di bordo; 2. gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti alla gente di mare navigante destinati all'esercizio della professione.

Art. 371 (Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli aventi diritto in caso di perdita presunta della nave) I diritti spettanti agli eredi presunti dell'arruolato e agli altri aventi diritto nel caso in cui la nave, per mancanza di notizie, sia considerata perita possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione della nave dal registro d'iscrizione.

Art. 372 (Effetti della chiamata o del richiamo delle armi) Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi dell'arruolato sul contratto e il trattamento spettante in questi casi all'arruolato sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o, in mancanza, dagli usi.

Art. 373 (Prescrizione) I diritti dal contratto di arruolamento si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto. In caso di più contratti a tempo determinato o a viaggio, che a sensi dell'art. 326 siano regolati dalle norme sul contratto a tempo indeterminato, il termine decorre dal giorno dello sbarco nel

porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione dell'ultimo contratto. La prescrizione dei diritti spettanti agli eredi dell'arruolato ed agli altri aventi diritto in caso di perdita della nave decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

Art. 374 (Derogabilità delle norme) Le disposizioni degli articoli 323, 324, 325; 328 a 334; 336 primo e secondo comma; 346, 347; 363 a 371, non possono essere derogate né dalle norme corporative, né dal contratto individuale di arruolamento. Le disposizioni degli artt. 326, 336 terzo comma, 337 a 345, 348 a 362 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato. Tuttavia, neppure con le norme corporative si può aumentare il termine previsto dal primo e dal secondo comma dell'art. 326, né si può diminuire il termine previsto dal terzo comma dello stesso articolo.

Art. 375 (Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna) Al contratto di lavoro del personale navigante addetto alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 323, 328, 330, 331, 343 n. 5, 369 terzo comma. La prestazione del servizio, agli effetti del terzo comma dell'art. 326, È considerata ininterrotta quando tra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore alle venticinque tonnellate. Il contratto È conservato fra i documenti di bordo. La risoluzione del contratto in caso di cambiamento dell'armatore, a norma dell'art. 347, può esser chiesta all'arrivo nel porto di assunzione, o comunque al termine di trenta giorni. La retribuzione, gli altri diritti e le indennità previste negli articoli 336 a 339; 349 a 368 sono regolate dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi. Le norme dei commi precedenti si applicano anche al contratto di lavoro del personale dei servizi pubblici di linea o di rimorchio, in quanto non sia diversamente stabilito da leggi e regolamenti speciali.

LIBRO TERZO

## DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

### TITOLO I Dei contratti di utilizzazione della nave

#### Capo I: Della locazione

Art. 376 (Locazione della nave) Si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un dato tempo la nave verso un determinato corrispettivo.

Art. 377 (Forma del contratto) Il contratto di locazione deve essere provato per iscritto. Tuttavia la prova scritta non È richiesta per la locazione di navi minori e di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Art. 378 (Sublocazione e cessione del contratto) Il conduttore non può sublocare la nave né cedere i diritti derivanti dal contratto se tali facoltà non gli sono state consentite dal locatore. La forma del contratto di sublocazione e di quello di cessione È regolata dal disposto dell'articolo precedente.

Art. 379 (Obbligo del locatore) Il locatore È tenuto a consegnare la nave, con le relative pertinenze, in stato di navigabilità e munita dei documenti necessari per la navigazione, nonché a provvedere a tutte le riparazioni dovute a forza maggiore o a logorio per l'uso normale della nave secondo l'impiego convenuto.

Art. 380 (Responsabilità del locatore) Il locatore È responsabile dei danni derivanti da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 381 (Obblighi del conduttore) Il conduttore È tenuto ad usare della nave secondo le caratteristiche tecniche, risultanti dal certificato di navigabilità e in conformità dell'impiego convenuto.

Art. 382 (Scadenza del contratto) Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato, ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione della nave.

Nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore, per il periodo di

tempo eccedente la durata del contratto, È dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 383 (Prescrizione) I diritti dal contratto di locazione si prescrivono con il decorso di un anno dalla scadenza del contratto o, nel caso previsto dall'articolo precedente, dalla data di riconsegna della nave. Nel caso di perdita presunta della nave, il termine decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

## Capo II: Noleggio

Art. 384 (Noleggio) Il noleggio È il contratto per il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero entro il periodo di tempo convenuto i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi.

Art. 385 (Forma del contratto) Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto. La scrittura deve enunciare: 1. gli elementi di individuazione, la nazionalità, la portata della nave; 2. il nome del noleggiante e del noleggiatore; 3. il nome del comandante; 4. l'ammontare del nolo; 5. la durata del contratto o l'indicazione dei viaggi da compiere. Non È richiesta la prova scritta quando il noleggio concerne navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Art. 386 (Obblighi del noleggiante) Il noleggiante È obbligato, prima della partenza, a mettere la nave in stato di navigabilità per il compimento del viaggio, ad armarla ed equipaggiarla convenientemente, e a provvederla dei prescritti documenti. Il noleggiante È responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 387 (Obblighi del noleggiatore) Nel noleggio a tempo sono a carico del noleggiatore la provvista di combustibile, acqua e lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, nonché le spese inerenti



all'impiego commerciale della nave, comprese quelle di ancoraggio, di canale e simili.

Art. 388 (Esecuzione dei viaggi nel noleggio a tempo) Il noleggiante a tempo non È obbligato a intraprendere un viaggio che esponga la nave o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto. Del pari egli non È obbligato a intraprendere un viaggio la cui durata prevedibile oltrepassi considerevolmente, in rapporto alla durata del contratto, la scadenza del contratto stesso.

Art. 389 (Eccesso di durata del viaggio) Se per fatto del noleggiatore a tempo la durata dell'ultimo viaggio eccede la scadenza del contratto, non si fa luogo alla liquidazione di danni, ma al noleggiante, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, È dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 390 (Pagamento del nolo a tempo) Il nolo a tempo, im mancanza di patto o uso diverso, È dovuto in rate mensili anticipate. Tuttavia, salvo patto contrario, il nolo anticipato non si intende acquisito ad ogni evento.

Art. 391 (Impedimento temporaneo) Il nolo a tempo non È dovuto per il periodo durante il quale non si È potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore. Tuttavia, in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento, ad eccezione di quello in cui la nave È sottoposta a riparazione, È dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiatore per inutilizzazione della nave.

Art. 392 (Perdita della nave) Nel caso di perdita della nave, il nolo a tempo È dovuto fino a tutto il giorno in cui È avvenuta la perdita.

Art. 393 (Responsabilità per le operazioni commerciali) Il comandante deve seguire, nei limiti stabiliti dal contratto di noleggio, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni da lui indicate. Il noleggiante non È responsabile verso il noleggiatore per le obbligazioni assunte dal comandante in dipendenza delle predette

operazioni, e per le colpe commerciali del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime.  
Art. 394 (Subnoleggio e cessione del contratto) In caso di subnoleggio o di cessione totale o parziale dei diritti derivanti dal contratto, il noleggiatore rimane responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

Art. 395 (Prescrizione) I diritti derivanti dal contratto di noleggio si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre, se il noleggio È a tempo, dalla scadenza del contratto o dalla fine dell'ultimo viaggio se il viaggio È prorogato a norma dell'art. 389; se il noleggio È a viaggio, dalla fine del viaggio. Nei casi in cui il viaggio non sia iniziato o compiuto, il termine decorre dal giorno in cui si È verificato l'avvenimento che ha reso impossibile l'esecuzione del contratto o la continuazione del viaggio. In caso di perdita presunta della nave il termine decorre dalla data della cancellazione di questa dai registri d'iscrizione.

### Capo III: Del trasporto

#### Sezione I: Del trasporto di persone

Art. 396 (Forma del contratto) Il contratto di trasporto di persone deve essere provato per iscritto tranne che si tratti di trasporto su navi minori di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso. Tuttavia il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato nel biglietto stesso.

Art. 397 (Indicazioni del biglietto di passaggio) Il biglietto di passaggio deve indicare il luogo e la data di emissione, il luogo di partenza e quello di destinazione, la classe e il prezzo del passaggio, il nome e il domicilio del vettore.

Art. 398 (Cessione del diritto al trasporto) Il diritto al trasporto non può essere ceduto senza espresso consenso del vettore se il biglietto indica il nome del passeggero o se, mancando questa indicazione, il passeggero ha iniziato il viaggio.

Art. 399 (Imbarco senza biglietto) Chi si imbarca senza biglietto deve

darne immediato avviso al comandante o al commissario di bordo. In difetto, È tenuto a pagare il doppio del prezzo di passaggio sino al porto verso cui È diretto o in cui È sbarcato, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni.

Art. 400 (Impedimento del passeggero) Se, prima della partenza, si verifica la morte del passeggero, ovvero un suo impedimento a viaggiare per causa a lui non imputabile, il contratto È risolto, ed È dovuto il quarto del prezzo di passaggio, computato al netto del vitto, se questo fu compreso nel prezzo. Se l'evento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che dovevano viaggiare insieme, può ciascuno dei passeggeri chiedere la risoluzione del contratto alle stesse condizioni. Nei casi previsti dai comma precedenti al vettore deve essere data notizia dell'impedimento prima della partenza; in mancanza È dovuto l'intero prezzo di passaggio netto.

Art. 401 (Mancata partenza del passeggero) Il passeggero, se non si presenta a bordo nel tempo stabilito, deve il prezzo di passaggio computato al netto del vitto. Tuttavia il prezzo non È dovuto se, il consenso del vettore, il diritto al trasporto È ceduto ad altri in seguito a domanda del passeggero, ma in tal caso spetta al vettore una provvigione sul prezzo, in misura non superiore al dieci per cento.

Art. 402 (Impedimento della nave) Se la partenza della nave È impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto È risolto ed il vettore deve restituire il prezzo versatogli.

Art. 403 (Soppressione della partenza o mutamento d'itinerario) Se il vettore sopprime la partenza della nave, e il viaggio non può essere effettuato con altra nave dello stesso vettore, la quale parta successivamente, il contratto È risolto. Quando vi siano partenze successive di altre navi dello stesso vettore, il passeggero ha facoltà di compiere il viaggio su una di dette navi, ove ciò sia possibile, ovvero di risolvere il contratto, se il vettore muta l'itinerario in modo da arrecare pregiudizio ai di lui interessi. Nei casi indicati dai due commi precedenti il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni . Tuttavia se la soppressione o il mutamento ha

luogo per giustificato motivo, il risarcimento non può eccedere il doppio del prezzo netto di passaggio.

Art. 404. (Ritardo della partenza) Se la partenza È ritardata, il passeggero ha diritto, durante il periodo del ritardo, all'alloggio e al vitto, quando questo sia stato compreso nel prezzo di passaggio. Se trattasi di viaggi di durata inferiore alle ventiquattro ore, dopo dodici ore di ritardo il passeggero può richiedere la risoluzione del contratto. Se trattasi di viaggi superiori alle ventiquattro ore, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto dopo ventiquattro ore di ritardo nei viaggi tra porti del Mediterraneo o dopo quarantotto ore nei viaggi che abbiano inizio o termine fuori d'Europa o dei Paesi bagnati dal Mediterraneo. Se non si avvale di tale facoltà, il passeggero, dallo scadere dei termini suindicati, non ha diritto a ricevere l'alloggio e il vitto a spese del vettore. Se il ritardo nella partenza È dovuto a causa imputabile al vettore il passeggero ha inoltre diritto al risarcimento dei danni.

Art. 405 (Interruzione del viaggio della nave) Se il viaggio della nave È interrotto per causa di forza maggiore il prezzo di passaggio È dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso. Tuttavia il vettore ha diritto all'intero prezzo se, in tempo ragionevole, procura a sue spese al passeggero la prosecuzione del viaggio su nave di analoghe caratteristiche fornendogli nell'intervallo l'alloggio e il vitto, se questo fu compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 406 (Interruzione del viaggio del passeggero) Se il passeggero È costretto a interrompere il viaggio per causa a lui non imputabile, il prezzo di passaggio È dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso. Se il viaggio È interrotto per fatto del passeggero, questi deve altresì, per la residua durata del viaggio, il prezzo di passaggio netto.

Art. 407 (Operazioni di imbarco e di sbarco) Negli approdi ove difetta il servizio di imbarco o di sbarco, le relative operazioni sono eseguite dal vettore a spese del passeggero, se il loro ammontare non È compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 408 (Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o

per ritardo) Il vettore È responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento È derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 409 (Responsabilità del vettore per danni alle persone) Il vettore È responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco, sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento È derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 410 (Trasporto del bagaglio non registrato) Nel prezzo di passaggio È compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso. Il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero. Se si includono nel bagaglio oggetti di altra natura, il passeggero deve il doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento dei danni.

Art. 411 (Trasporto del bagaglio registrato) Per il bagaglio eccedente i limiti previsti dall'articolo precedente, il vettore, su richiesta del passeggero, È tenuto a compilare, in duplice esemplare, un bollettino con l'indicazione del luogo e della data di emissione, del luogo di partenza e di quello di destinazione, del proprio nome e domicilio, del numero e del peso dei colli, dell'eventuale valore dichiarato e del prezzo di trasporto. Un esemplare del bollettino firmato dal vettore È consegnato al passeggero.

Art. 412 (Responsabilità del vettore per bagaglio) Il vettore È responsabile, entro il limite massimo di lire dodicimila per chilogrammo o della maggior cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli È stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avrie sono derivate da causa a lui non imputabile. La perdita o le avarie devono essere fatte constare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avrie non apparenti. Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore questi non È responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero

provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore.

Art. 413 (Responsabilità del vettore nel trasporto gratuito) Le disposizioni degli articoli precedenti che regolano la responsabilità del vettore e i limiti del risarcimento da questo dovuto si applicano anche al contratto di trasporto gratuito.

Art. 414 (Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole) Chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole È responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Art. 415 (Derogabilità delle norme) Non sono derogabili a favore del vettore gli articoli 409; 412 a 414.

Art. 416 (Pegno legale sul bagaglio) Il vettore ha diritto di pegno legale sul bagaglio per i crediti verso il passeggero nascenti dal contratto di trasporto. Quando il passeggero adempie ai propri obblighi, il vettore È tenuto a riconsegnare il bagaglio nel luogo stabilito dal contratto.

Art. 417 (Bagaglio non ritirato) Il vettore può depositare in luogo idoneo il bagaglio non ritirato dandone avviso al passeggero.

Art. 418 (Prescrizione) I diritti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivono col decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero avrebbe dovuto arrivare. I diritti derivanti dal contratto di trasporto di bagagli registrati si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna dei bagagli, o in caso di perdita, dal giorno in cui questi avrebbero dovuto essere consegnati. Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione dei diritti indicati nei comma precedenti si compie col decorso di un anno.

Art. 419 (Trasporti di cose) Il trasporto può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.

Art. 420 (Forma del contratto) Il contratto di trasporto di cosa deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi

su navi minori, di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso. Art. 421 (Obblighi del vettore all'inizio del viaggio) Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.

Art. 422 (Responsabilità del vettore) Il vettore È responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna nonchÈ dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non È stata, nÈ in tutto nÈ in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti. Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo È stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno È stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti dal vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti.

Art. 423 (Limiti del risarcimento) Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato

dal caricatore anteriormente all'imbarco. Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione È inesatta, non È responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 424 (Derogabilità delle norme sulla responsabilità) Le norme degli artt. 422, 423 sono sempre derogabili a favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla caricazione e quello posteriore alla scaricazione; e, anche per il periodo che intercorre tra caricazione e scaricazione, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere, nonchÈ per quanto concerne i danni da ritardo. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici È subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuta per l'imbarco o nella polizza di carico. Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, nÈ altro documento negoziabile.

Art. 425 (Imballaggi e marche di contrassegno) Sulle merci consegnate al vettore, o sui loro imballaggi, devono, a cura del caricatore, essere apposte marche di contrassegno, in maniera che normalmente rimangano visibili fino al termine del viaggio. Il caricatore È responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati da imperfetta apposizione delle marche.

Art. 426 (Consegna delle bollette doganali) All'atto dell'imbarco delle merci, e in ogni caso prima della partenza della nave, il caricatore È tenuto a consegnare al vettore le bollette doganali. Il caricatore È responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati dall'omessa consegna. Il vettore non È tenuto a verificare la completezza dei documenti e l'esattezza delle indicazioni in questi contenute.

Art. 427 (Impedimento prima della partenza) Se la partenza della nave



È impedita per causa di forza maggiore, il contratto È risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave È soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto. Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, il caricatore È tenuto a sopportare le spese di scaricazione.

Art. 428 (Impedimento temporaneo) Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio È temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto resta in vigore. Il caricatore può, mentre dura l'impedimento, fare scaricare le merci a proprie spese, con l'obbligo di ricaricarle ovvero di risarcire i danni. Se l'impedimento si verifica in corso di viaggio, il caricatore È tenuto a prestare idonea cauzione per l'adempimento degli obblighi predetti.

Art. 429 (Interruzione del viaggio) Se, dopo la partenza, il comandante È costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo. Se la nave non può essere riparata od È necessario un tempo soverchio ovvero se il viaggio È interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo È dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purchÈ il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, all'inoltro delle merci al luogo di destinazione con altra nave.

Art. 430 (Impedimento all'arrivo) Se l'approdo È impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono inesequibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.

Art. 431 (Merci non dichiarate o falsamente indicate) Il comandante può fare scaricare nel luogo d'imbarco le cose non dichiarate o falsamente indicate dal caricatore, ovvero può esigere il nolo al tasso massimo corrente nel luogo di caricazione per cose di simile natura, oltre il risarcimento del danno.

Art. 432 (Recesso del caricatore prima della partenza) prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando

la metà del nolo convenuto, nonché le spese sostenute per la caricazione e la scaricazione, se tali spese non sono comprese nel nolo, e le controspese decorse. Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.

Art. 433 (Recesso del caricatore durante il viaggio) Il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate pagando il nolo intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la scaricazione. Il comandante non è tenuto alla scaricazione, quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi. Se le merci sono ritirate per causa imputabile al vettore, questi è responsabile delle spese e dei danni.

Art. 434 (Caricazione incompleta) Se il caricatore consegna una quantità di merci minore di quella convenuta, deve pagare il nolo intero, dedotte le spese che il vettore abbia risparmiato per la mancata caricazione, se queste sono comprese nel nolo. Il comandante può imbarcare altre merci, purché, se il contratto ha per oggetto un carico totale, vi sia il consenso del caricatore. In ogni caso il caricatore profitta del nolo relativo alle cose che completano il carico fino alla concorrenza del nolo da lui dovuto. Le stesse norme si applicano nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato stipulato per un viaggio di andata e ritorno e il caricatore non imbarchi merci per il viaggio di ritorno.

Art. 435 (Perdita e avarie delle cose) La perdita e le avarie subite durante il trasporto delle cose trasportate devono essere fatte constare del destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio del comandante della nave o del raccomandatario del vettore, non oltre il momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti. In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto.

Art. 436 (Mancato arrivo delle cose) Se le merci non sono giunte a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando il mancato arrivo sia dovuto a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.

Art. 437 (Deposito o vendita delle cose) Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'Autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstaia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.

Art. 438 (Prescrizione) I diritti derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono col decorso di sei mesi dalla riconsegna delle cose, e, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose avrebbero dovuto arrivare a destinazione o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno indicato nell'art. 456. Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione si compie col decorso di un anno.

Art. 439 (Norme applicabili) Si applicano le regole generali sul trasporto di cose, ogni qualvolta viene assunto l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata.

Art. 440 (Spazi non utilizzabili per la caricazione) Non sono destinati al trasporto gli spazi interni della nave normalmente non utilizzabili per la caricazione, salvo espresso consenso del vettore nel caso in cui non ostino ragioni di sicurezza della navigazione.

Art. 441 (Luogo di ancoraggio o di ormeggio) Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, salve le disposizioni del comandante del porto, purchè si possa accedervi, sostarvi e uscirne senza pericolo. Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso

in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.

Art. 442 (Consegna e riconsegna delle merci) In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.

Art. 443 (Inesatta dichiarazione di portata della nave) Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, È tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.

Art. 444 (Decorrenza e durata delle stallie) I giorni di stallia per la caricazione e per la scaricazione, salvo diverso patto, regolamento portuale od uso locale, decorrono dal momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o per lo sbarco, ne sia giunto avviso a chi deve consegnare o ricevere le merci. Il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto, tenendo conto dei mezzi disponibili nel luogo di caricazione o di scaricazione, della struttura della nave, nonché della natura del carico; e deve essere comunicato tempestivamente a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Art. 445 (Computo delle stallie) Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali. Il decorso del termine È sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedita per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Art. 446 (Decorrenza e durata delle controstallie) Spirato il termine di stallia senza che, per causa imputabile al caricatore o al destinatario, sia stata ultimata la caricazione o la scaricazione, È dovuto un compenso di controstallia. Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, È di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia.

Art. 447 (Sospensione delle controstallie di caricazione) Spirato il termine di stallia di caricazione senza che, per causa imputabile al caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto È da lui dovuto al vettore, il comandante non È

tenuto ad attendere il decorso del termine di controstaillia se non gli venga fornita idonea cauzione.

Art. 448 (Computo delle controstaillie) Il compenso di controstaillia È computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno. Il tasso di controstaillia, in mancanza di diverso patto, È determinata in proporzione della portata della nave, secondo gli usi. Tuttavia, per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedita da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstaillia È dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo.

Art. 449 (Controstaillie ordinarie) Spirato il termine di controstaillia per la caricaione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima, ha facoltà di partire senza attendere la caricaione o il suo completamento, restando sempre dovuto il nolo e il compenso di controstaillia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, È dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un compenso di controstaillia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento o uso. Spirato il termine di controstaillia per la scaricaione senza che questa sia stata compiuta, È dovuto un compenso di controstaillia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'art. 450.

Art. 450 (Deposito del carico) Se il destinatario È irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'È opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'art. 1685 del codice civile, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'art. 1690 dello stesso codice. Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito della merce presso un terzo a norma dell'art. 1514 del codice civile, o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita

per conto del destinatario a norma dell'art. 1515 dello stesso codice, dandone avviso all'interessato.

#### Sezione IV: Del trasporto di cose determinate

Art. 451 (Sostituibilità della nave) Se il trasporto ha per oggetto cose determinate, il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.

Art. 452 (Caricazione delle merci) Il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso, non appena la nave sia pronta a ricevere il carico, e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini d'uso. Decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore È tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.

Art. 453 (Recesso del caricatore prima della partenza) Dopo la caricazione delle merci il caricatore può avvalersi della facoltà prevista dall'art. 432, solo quando dichiara di recedere dal contratto entro il termine d'uso per la partenza della nave e la scaricazione non cagioni ritardo alla partenza medesima.

Art. 454 (Scaricazione delle merci) Quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario È irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, È tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza. Quando il destinatario È presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore. Quando si presentano più destinatari o v'È opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'art. 450.

Art. 455 (Mancata riscossione del nolo o degli assegni) Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui È gravata la cosa o senza esigere il deposito della somma controversa, È responsabile verso il caricatore

dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a questo ultimo per il pagamento dei propri crediti.

Art. 456 (Mancato arrivo) Salvo diverso patto od uso, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario può far valere i diritti nascenti dal contratto soltanto dal giorno in cui la perdita È stata riconosciuta dal vettore, o altrimenti dopo sette giorni dal termine in cui le merci avrebbero dovuto giungere a destinazione.

Sezione V: Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico

Art. 457 (Dichiarazione d'imbarco) Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano. Il caricatore È responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione d'imbarco.

Art. 458 (Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna, e all'imbarco delle merci) Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, È tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero all'atto della consegna, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco. Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave È tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico. Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, È tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere g) e h) dell'art. 460, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.

Art. 459 (Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci) La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di

carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

Art. 460 (Indicazione della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico) La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare: a) il nome e il domicilio del vettore; b) il nome e il domicilio del caricatore; c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza È nominativa, il nome e il domicilio del destinatario; d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonchÈ il numero dei colli e le marche che li contrassegnano; e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi; f) il luogo e la data di consegna. La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuto per l'imbarco, deve enunciare: g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave; h) il luogo e la data di caricazione.

Art. 461 (Data di consegna e data di caricazione) Se nella polizza di carico non È indicata la data di consegna, per tale si presume fino a prova contraria la data di caricazione delle merci. Se nella polizza ricevuto per l'imbarco non È indicata la data di consegna, o nella polizza di carico non È indicata quella di caricazione, per data di consegna o per data di caricazione, rispettivamente, si presume quella di emissione della polizza.

Art. 462 (Natura, qualità e quantità delle merci) Il vettore, ovvero il raccomandatario o il comandante della nave, che rilascia la polizza ricevuto per l'imbarco o la polizza di carico, ha facoltà di inserire in polizza le proprie riserve, quando non può eseguire tutto o in parte una normale verifica delle indicazioni fornite dal caricatore sulla natura, qualità e quantità delle merci, nonchÈ sul numero dei colli e sulle marche di contrassegno. In mancanza di riserve, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonchÈ il numero e le marche dei colli consegnati al vettore o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza.

Art. 463 (Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco) La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali. L'originale ritenuto dal vettore



È sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non È trasferibile, e reca esplicita indicazione della non trasferibilità. L'originale rilasciato al caricatore È sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'art. 467, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporre mediante disposizione del titolo.

Art. 464 (Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore) L'originale della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco rilasciato al caricatore può essere al portatore, all'ordine o nominativo. Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi. Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della polizza nominativa non È richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, prevista negli artt. 2022 e seguenti del codice civile.

Art. 465 (Duplicati della polizza) Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati. I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel 3<sup>a</sup> comma dell'art. 463. I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Art. 466 (Ordini di consegna) Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciÒ sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico. In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile

della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna, sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza. Gli ordini di consegna emessi a norma dei commi precedenti attribuiscono i diritti indicati nel 3<sup>f</sup> comma dell'art. 463; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi. Agli ordini di consegna predetti, si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.

Art. 467 (Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci) Il possessore dell'originale trasferibile della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco ovvero un ordine di consegna È legittimato all'esercizio del diritto menzionato nel titolo, in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

Capo IV: Dei contratti di utilizzazione nella navigazione interna

Art. 468 (Norme applicabili) Ai contratti di utilizzazione delle navi addette alla navigazione interna si applicano le norme di questo titolo, in quanto gli usi speciali non dispongano diversamente.

TITOLO II Della contribuzione alle avarie comuni

Art. 469 (Avarie comuni) Le spese e i danni direttamente prodotti dai provvedimenti ragionevolmente presi, a norma dell'art. 302, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione, sono avarie comuni, e vengono ripartiti fra tutti gli interessati alla spedizione stessa, sempre che il danno volontariamente prodotto non sia quello stesso che si sarebbe necessariamente verificato secondo il corso naturale degli eventi.

Art. 470 (Formazione della massa creditoria) Ciascuno dei danneggiati partecipa alla formazione della massa creditoria, e concorre alla ripartizione, per l'ammontare dei danni effettivamente incidenti sui suoi beni, come diretta conseguenza del provvedimento preso dal comandante, fatta eccezione per i danni che siano caduti su attrezzi e

altri oggetti di corredo e di armamento della nave non descritti nell'inventario ovvero su provviste di bordo, su cose caricate clandestinamente o scientemente dichiarate dal caricatore in maniera inesatta, su cose caricate sopra coperta in viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento.

Art. 471 (Spese eccezionali) Per quanto concerne le spese eccezionali, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base della spesa sopportata, ovvero di quella che sarebbe stata sufficiente per la salvezza della spedizione e che con altra maggiore è stata sostituita. A tali spese devono essere aggiunti gli interessi del prestito contratto per conseguire la somma necessaria il maggior valore dovuto al proprietario delle cose allo stesso fine vendute nonché i premi di assicurazione relativi all'operazione. Dalle spese devono invece essere dedotti gli eventuali miglioramenti apportati per la differenza tra il nuovo e il vecchio nelle ripartizioni effettuate.

Art. 472 (Perdita del nolo) Per quanto concerne i noli perduti, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base dell'ammontare lordo, fatta deduzione dei noli guadagnati per le merci caricate in sostituzione e delle spese che la perdita ha consentito di risparmiare.

Art. 473 (Danni alla nave e al carico) Per quanto concerne le perdite e i danni materiali apportati alla nave, al carico, e a qualsiasi altro bene partecipante alla spedizione, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base del valore che la cosa perduta o danneggiata avrebbe avuto al termine della spedizione, o, se si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo, cioè nel porto in cui viene scaricata l'ultima partita di carico presente a bordo all'atto del provvedimento volontario. Da questo valore deve essere fatta peraltro deduzione: a) delle spese risparmiate in conseguenza del danno o della perdita; b) dei danni subiti anteriormente al provvedimento volontario; c) del valore residuo che sussiste o avrebbe potuto sussistere indipendentemente dai danni subiti dalle cose stesse successivamente al provvedimento volontario e per cause a questo estranee. Il valore residuo, che deve essere

dedotto dal danno ammesso nella massa creditoria ai sensi della lettera c) del precedente comma, È determinato sulla base degli stessi criteri di valutazione del danno, ovvero sulla base di quanto anche prima È stato realizzato o sarebbe stato possibile realizzare mediante alienazione.

Art. 474 (Spese del regolamento della contribuzione) Nella massa creditoria sono ammesse anche le spese relative alle operazioni di liquidazione e di regolamento.

Art. 475 (Formazione della massa debitoria) Ciascuno degli interessati nella spedizione partecipa alla formazione della massa debitoria e contribuisce alla sopportazione dei danni e delle spese in ragione del valore dei beni per lui in rischio, fatta eccezione dei corredi dell'equipaggio e dei bagagli dei registrati.

Art. 476 (Contribuzione della nave e del carico) Per quanto concerne la nave, il carico e qualsiasi altra cosa che si trovi a bordo, la partecipazione alla massa debitoria È determinata sulla base del valore effettivo o presumibile al termine del viaggio, o se, si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo. Da tale valore deve essere fatta peraltro deduzione dei danni subiti indipendentemente dal provvedimento volontario, anteriormente o successivamente allo stesso, e delle spese che sono o sarebbero state risparmiate in caso di perdita delle cose medesime.

Art. 477 (Contribuzione del nolo) Per quanto concerne i noli relativi al viaggio, la partecipazione alla massa debitoria È determinata sulla base del loro effettivo ammontare, fatta deduzione delle spese che la loro perdita ha o avrebbe consentito di risparmiare.

Art. 478 (Indicazione del caricatore circa le merci) Agli effetti della formazione cosÌ della massa creditoria come di quella debitoria, in caso di dichiarazione di valore fatta dal caricatore all'inizio del viaggio, si presume sino a prova contraria che il valore effettivo delle merci al termine della spedizione o al termine del viaggio contributivo corrisponda a quello dichiarato. Ove il valore dichiarato risulti non corrispondente a quello effettivo, per la partecipazione alla massa creditoria È computato il valore più basso tra i due e per

la partecipazione alla massa debitoria È invece computato quello tra i due più alto, a meno che venga provato che l'inesattezza della dichiarazione non fu scientemente commessa. In caso di mancanza di dichiarazione del valore da parte del caricatore, sono assunte fino a prova contraria per base della determinazione del valore, le indicazioni inserite dal caricatore nella dichiarazione d'imbarco per quanto concerne la natura, la qualità e la quantità delle cose caricate. Ove tali indicazioni risultino inesatte, si applica il disposto dell'art. 470, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 479 (Recupero di cose sacrificate posteriore al regolamento) Se dopo la chiusura del regolamento contributorio, ma prima del pagamento delle quote di contribuzione, le cose sacrificate vengono in tutto o in parte recuperate dai proprietari, il regolamento È riaperto per tener conto del valore delle cose recuperate, a norma dell'art. 473, lettera c), fatta deduzione delle spese sostenute per il recupero. Se il recupero avviene dopo il pagamento delle quote di contribuzione, il valore delle cose recuperate È ripartito fra tutti i contribuenti in ragione della quota contributiva di ciascuno. Tale valore È determinato alla stregua dei criteri di stima del riparto o sulla base di quanto sia stato comunque possibile realizzare mediante alienazione, fatta deduzione delle spese inerenti al recupero e di quelle di trasporto a destino o al luogo di vendita effettiva.

Art. 480 (Contribuzione per avvie comuni delle cose caricate sopra coperta) I danni di avaria comunque prodotti alle cose caricate sopra coperta con o senza consenso del caricatore, nei viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento, sono ripartiti esclusivamente tra gli interessati nella spedizione per la nave e per le merci caricate sopra coperta. Alla sopportazione, gli interessati per la nave contribuiscono in ragione di tutti i beni, ivi compresi i noli, per loro in rischio nel corso della spedizione; gli altri interessati in ragione del valore dei beni per ciascuno di essi in rischio sopra coperta e dell'ammontare dei noli relativi, quando questi siano per essi medesimi in rischio. La valutazione dei danni

ammessi nella massa creditoria, e la determinazione dei valori che costituiscono la massa debitoria sono compiute secondo gli stessi criteri che regolano la partecipazione alle masse della contribuzione generale.

Art. 481 (Prescrizione) L'azione per contribuzione alle avarie comuni si prescrive col decorso di un anno dal termine del viaggio della nave o, se trattasi di viaggio circolare, dal termine del viaggio contributivo.

### TITOLO III Della responsabilità per urto di navi

Art. 482 (Urto fortuito o per causa dubbia) Se l'urto È avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero non È possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti.

Art. 483 (Urto per colpa unilaterale) Se l'urto È avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni È a carico della nave in colpa.

Art. 484 (Urto per colpa comune) Se la colpa È comune a più navi, ciascuna di esse risponde in proporzione della gravità della propria colpa e dell'entità delle relative conseguenze. Tuttavia, nel caso che, per particolari circostanze, non si possa determinare la proporzione, il risarcimento È dovuto in parti uguali. Al risarcimento dei danni derivati da morte o lesioni di persone le navi in colpa sono tenute solidalmente.

Art. 485 (Obbligo di soccorso in caso d'urto) Avvenuto un urto fra navi, il comandante di ciascuna È tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio, ed ai loro passeggeri, sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave e per le persone che sono a bordo. Il comandante È parimenti tenuto, nei limiti del possibile, a dare alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria.

Art. 486 (Rapporti contrattuali) Salvo il disposto del secondo comma dell'art. 484, le norme sulla responsabilità per danni da urto non si applicano ai rapporti di responsabilità che intercorrono tra persone vincolate da contratto di lavoro o di trasporto ovvero da altro contratto.

Art. 487 (Prescrizione) Il diritto al risarcimento dei danni cagionati da urto di navi si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui il danno si È prodotto. Il diritto di rivalsa spettante alla nave che, ai sensi dell'art. 484, abbia versato l'intero risarcimento si prescrive col decorso di un anno dal giorno del pagamento.

Art. 488 (Danni non derivanti da collisione materiale) Le disposizioni che procedono si applicano ai danni prodotti per spostamento di acqua od altra causa analoga, da una nave ad un'altra e alle persone o alle cose che sono a bordo di questa, anche se non vi È stata collisione materiale.

TITOLO IV Dell'assistenza e salvataggio. Del recupero e del ritrovamento di relitti

Capo I: Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 489 (Obbligo di assistenza) L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, È obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto nell'art. 485, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone. Il comandante di nave in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso ad una nave o da un aeromobile, È tenuto nelle circostanze e nei limiti predetti ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza È portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 490 (Obbligo di salvataggio) Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice È tenuto nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo. E' del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi. Mentre l'assistenza si riferisce alle navi che siano in pericolo di perdersi

ed il salvataggio si effettua per le navi in pericolo di perdersi ed incapaci di manovrare, il ricupero si riferisce alle navi naufragate ovvero ai relitti.

Art. 491 (Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di navi o di aeromobili) L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso. Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dalla nave soccorritrice, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso; nonché del pericolo in cui versano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

Art. 492 (Indennità e compenso per salvataggio di cose) Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonché ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 493 (Indennità e compenso per salvataggio di persone) Il salvataggio di persone dà diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'art. 941. Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso



delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita dal compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso È determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone salvate.

Art. 494 (Efficacia della determinazione convenzionale del compenso)

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non È efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 495 (Concorso di operazioni e concorso di soccorritori) Quando da

una stessa nave vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e salvataggio di cose o di persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, l'ammontare dei danni e delle spese incontrate viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute. Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più navi, ovvero navi ed aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'art. 970.

Art. 496 (Ripartizione del compenso) Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'armatore e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma È ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata. La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 497 (Incidenza della spesa per le indennità e il compenso) La

spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo

rifiuto.

Art. 498 (navi dello stesso proprietario od armatore) Le disposizioni che procedono si applicano, per quanto È possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dello stesso armatore.

Art. 499 (Azione dell'equipaggio) Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 500 (Prescrizione) Il diritto alle indennità e al compenso di assistenza o di salvataggio si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

## Capo II: Del ricupero

Art. 501 (Assunzione del ricupero) Salvo in ogni tempo il diritto dei proprietari di provvedervi direttamente, nel concorso di più persone che, avvalendosi di mezzi nautici, intendono assumere il ricupero di una nave o di un aeromobile naufragati o di altri diritti della navigazione, È preferito chi, avendo identificato il relitto, ne abbia fatto per primo denuncia all'autorità preposta alla navigazione marittima o interna; purchÈ entro l'anno dall'identificazione egli abbia iniziato le operazioni di ricupero senza successivamente sospenderle per un periodo superiore a un anno.

Art. 502 (Obblighi del ricuperatore) Intrapreso il ricupero, le operazioni relative non possono essere sospese o abbandonate, senza giustificato motivo, quando ne possa derivare un danno per il proprietario del relitto. Entro dieci giorni dall'approdo della nave che ha compiuto il ricupero, le cose ricuperate devono essere consegnate al proprietario, o, se questi sia ignoto al ricuperatore, alla più vicina autorità preposta alla navigazione marittima o interna.

Art. 503 (Indennità e compensi) Il ricupero, quando siano stati adempiuti gli obblighi relativi alla consegna delle cose ricuperate, da diritto, entro i limiti del valore delle cose medesime, al risarcimento dei danni e al rimborso in ragione del valore delle cose

ricuperate, dagli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e dei materiali impiegati e, se la nave È armata ed equipaggiata allo scopo di operare ricuperi, delle spese generali dell'impresa. Per la determinazione e la ripartizione del compenso si applicano le norme degli articoli 492, 494, 496.

Art. 504 (Ricupero senza mezzi nautici) Nel concorso di più persone che intendano assumere il ricupero di relitti, per il quale non siano necessari mezzi nautici, si applica il disposto dell'art. 501. Il ricuperatore ha gli obblighi e i diritti stabiliti dagli articoli 502, 503; la consegna delle cose ricuperate deve essere fatta entro dieci giorni dal compimento delle operazioni. In mancanza di accordo tra gli interessati, il compenso È ripartito, tra le persone che hanno cooperato al ricupero, dall'autorità indicata nell'art. 502, in relazione alle fatiche compiute e ai rischi corsi da ciascuno.

Art. 505 (Ricupero operato dal comandante della nave naufragata) Fermo per il rimanente il disposto degli articoli 501, 504 primo comma, in ogni caso È preferito il comandante della nave che, subito dopo il naufragio, dichiara di costituirsi capo ricuperatore. Il compenso del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio, che hanno cooperato al ricupero, È fissato, in mancanza di accordo con l'armatore, dall'autorità indicata nell'art. 502 o dall'autorità consolare, in relazione al valore delle cose ricuperate, alle fatiche compiute e ai rischi corsi.

Art. 506 (Intervento dell'autorità marittima) Il capo del compartimento nelle cui acque il ricupero viene effettuato, quando abbia conoscenza di un delitto commesso dal ricuperatore sulle cose ricuperate, oltre a prendere i provvedimenti del caso, ove lo ritenga opportuno assume il ricupero.

Art. 507 (Ricupero operato dall'autorità marittima) Fermo il disposto degli articoli 72, 73 e dell'articolo precedente, il ricupero di navi sommerse o di altri relitti nelle acque della Repubblica può, se ne È prevedibile un utile risultato, essere assunto dall'autorità marittima, quando i proprietari delle cose non intendono provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato. Si

considera a tale effetto che i proprietari non intendono assumere o proseguire il ricupero quando non ne abbiano fatto dichiarazione entro sessanta giorni dall'avviso a tal fine pubblicato dall'autorità marittima nei modi stabiliti dal regolamento o non abbiano iniziato le operazioni nel termine assegnato, ovvero quando non abbiano ripreso le operazioni sospese entro sessanta giorni dall'invito dell'autorità. Tuttavia il ricupero può in ogni tempo essere assunto dai proprietari, previo rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione. Quando si tratti di nave straniera, l'autorità marittima, prima di iniziare il ricupero, ne dà altresì notizia al console dello Stato di cui la nave batteva la bandiera, affinché il console stesso possa, ove lo ritenga opportuno, provvedere direttamente al ricupero.

Art. 508 (Custodia e vendita delle cose recuperate) L'autorità che assume al ricupero o che, a norma dell'art. 502, riceve in consegna le cose recuperate, provvede alla custodia delle cose medesime. Durante le operazioni di ricupero l'autorità predetta può procedere, secondo le norme stabilite dal regolamento, alla vendita delle cose, quando non ne sia possibile o utile la conservazione, ovvero quando ciò sia necessario per coprire le spese del ricupero eseguito di ufficio.

Compiute le operazioni, quando il proprietario non curi di ritirare le cose recuperate entro il termine prefissogli dall'autorità o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato dall'autorità medesima nel caso in cui il proprietario sia ignoto, l'autorità procede alla vendita e deposita presso un pubblico istituto di credito la somma relativa, al netto delle spese incontrate per il ricupero d'ufficio ovvero delle indennità e del compenso spettanti al ricuperatore, nonché delle spese di custodia. Se entro due anni dal deposito gli interessati non hanno fatto valere i propri diritti, ovvero se le domande proposte sono state respinte con sentenza passata in giudicato, la somma residua è devoluta alla cassa nazionale per la prevenzione marinara o alle casse di soccorso per il personale della navigazione interna.

Art. 509 (Prescrizione) Il diritto alle indennità e al compenso di ricupero si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le

operazioni sono terminate.

Capo III: Del ritrovamento ed obblighi del ritrovatore)

Art. 510 (Diritti ed obblighi del ritrovatore) Chi trova fortuitamente relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo, entro tre giorni dal ritrovamento, o dall'approdo della nave se il ritrovamento È avvenuto in corso di navigazione, deve farne denuncia all'autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o, se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, all'autorità predetta. Il ritrovatore, che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e a un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento È avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino alle diecimila lire di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento È avvenuto in località del demanio marittimo.

Art. 511 (Custodia e vendita delle cose ritrovate) Per la custodia delle cose ritrovate, per la vendita delle medesime e per la devoluzione delle somme ricavate si applica il disposto dell'art. 508. Tuttavia gli oggetti di interesse artistico, storico, archeologico o etnografico nonché le armi, le munizioni e gli apparecchi militari, quando il proprietario non curi di ritirarli, ovvero non si presenti nei termini indicati nel terzo comma del predetto articolo, sono devoluti allo Stato, salvo in ogni caso il diritto del ritrovatore all'indennità ed al compenso stabiliti nell'articolo precedente.

Art. 512 (Cetacei arenati) I cetacei arenati sul litorale della Repubblica appartengono allo Stato. Il ritrovatore, che ne abbia fatto denuncia all'autorità marittima entro tre giorni dal ritrovamento, ha diritto a un premio pari alla ventesima parte del valore del cetaceo.

Art. 513 (Prescrizione) Il diritto al rimborso delle spese e al premio si prescrive col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

## TITOLO V

Delle assicurazioni

Art. 514 (Rischio putativo) Se il rischio non È mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro È avvenuto prima della

conclusione del contratto, l'assicurazione È nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro È pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione. Si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti. L'assicuratore, che non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese; ha diritto invece all'intero premio convenuto se dimostra una tale conoscenza da parte dell'assicurato.

Art. 515 (Assicurazione della nave) L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave. Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima.

Art. 516 (Assicurazione delle merci) L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurabile È dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonché delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

Art. 517 (Circolazione dell'assicurazione delle merci) In caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del mutamento debba essere dato all'assicuratore; e tanto quest'ultimo quanto il nuovo assicurato non possono, a cagione del mutamento, disdire il contratto.

Art. 518 (Assicurazione dei profitti sperati sulle merci)

L'assicurazione dei profitti sperati sulle merci copre il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione. All'assicurazione dei profitti sperati sulle

merci si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci.

Art. 519 (Assicurazione del nolo da guadagnare) L'assicurazione del nolo lordo da guadagnare copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave. L'assicurazione del nolo netto copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo. In mancanza di diverso patto, si presume assicurato il nolo lordo. All'assicurazione del nolo da guadagnare si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione della nave.

Art. 520 (Assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento) All'assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di corrispettivo di un noleggio o di una locazione.

Art. 521 (Rischi della navigazione) Sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione.

Art. 522 (Aggravamento del rischio) Salvo patto contrario, l'assicuratore non risponde se, per fatto dell'assicurato, il rischio viene trasformato o aggravato in modo tale, che, se il nuovo stato di cose fosse esistito e fosse stato conosciuto dall'assicuratore al momento della conclusione del contratto, l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l'avrebbe dato alle medesime condizioni. Tuttavia l'assicuratore risponde se il mutamento o l'aggravamento del rischio È stato determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, ovvero dipende da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponde, ovvero non ha influito sull'avvenimento del sinistro o sulla misura dell'indennità in conseguenza di questo dovuta dall'assicuratore.

Art. 523 (Cambiamento di via, di viaggio o di nave) L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende da cambiamento forzato di

via o di viaggio. E' considerato cambiamento forzato di via anche la deviazione che la nave fa per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile ovvero di persone in pericolo. Nel caso di cambiamento di via o di viaggio, proveniente dal fatto dall'assicurato, l'assicuratore risponde solo se il sinistro si verifica durante il percorso coperto dall'assicurazione a meno che provi che il cambiamento ha influito sull'avvenimento del sinistro medesimo. Nell'assicurazione delle merci l'assicuratore non risponde, se le merci sono caricate su nave diversa da quella indicata nella polizza. Se la polizza non contiene l'indicazione della nave, l'assicurato deve, appena ne viene a conoscenza, comunicare all'assicuratore il nome della nave sulla quale le merci sono caricate, a meno che non si tratti di spedizione su navi di linea. Ove l'assicurato non adempia a tale obbligo l'assicuratore È liberato.

Art. 524 (Colpa e dolo dell'equipaggio) L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende in tutto od in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purchÈ vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Tuttavia, se l'assicurato È anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo. Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde altresÌ del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio.

Art. 525 (Vizio occulto della nave) L'assicuratore della nave risponde dei danni e delle perdite dovute a vizio occulto della nave, a meno che provi che il vizio poteva essere scoperto dall'assicurato con la normale diligenza.

Art. 526 (Contribuzione in avaria comune) L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune.

Art. 527 (Ricorso di terzi danneggiati da urto) L'assicuratore nei limiti del contratto della somma dovuta dall'armatore per ricorso di terzi danneggiati da urto della nave con altra nave o con aeromobile ovvero contro opere di porti e di vie navigabili o contro corpi galleggianti o fissi. Negli stessi limiti sono a carico



dell'assicuratore le spese sostenute dall'assicurato per resistere, con il consenso dell'assicuratore medesimo, alle pretese del terzo. Quando la nave È totalmente perduta o il suo valore, al momento in cui È richiesta la limitazione del debito dell'armatore, È inferiore al minimo previsto nell'art. 276, l'assicuratore della nave risponde sino a concorrenza di tale minimo, anche se l'ammontare complessivo del minimo stesso e dell'indennità, spettante all'assicuratore per danni materiali sofferti dalla nave, supera il valore assicurabile di quest'ultima.

Art. 528 (Rischio nell'assicurazione dei profitti sperati sulle merci)

L'assicuratore dei profitti sperati sulle merci risponde del felice arrivo delle merci a destinazione.

Art. 529 (Rischio nell'assicurazione del nolo da guadagnare)

L'assicuratore del nolo da guadagnare risponde della perdita totale o parziale del diritto del noleggiante al nolo, conseguente al verificarsi di un sinistro della navigazione.

Art. 530 (Durata dell'assicurazione della nave a tempo)

L'assicurazione della nave, stipulata a tempo, ha effetto dalle ore ventiquattro del giorno della conclusione del contratto alle ore ventiquattro del giorno stabilito dal contratto medesimo. Per il calcolo del tempo deve aversi riguardo al luogo dove l'assicurazione È stata conclusa. L'assicurazione, scaduta in corso di viaggio, È prorogata di diritto sino alle ore ventiquattro del giorno in cui la nave È ancorata od ormeggiata nel luogo di ultima destinazione ma l'assicurato deve pagare per la durata del prolungamento un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

Art. 531 (Durata dell'assicurazione della nave a viaggio)

L'assicurazione della nave, stipulata a viaggio, ha effetto dal momento in cui la nave inizia l'imbarco delle merci o, in mancanza di carico, dal momento in cui muove dal porto di partenza, al momento in cui la nave È ancorata od ormeggiata a destinazione o, se sbarca merci, al compimento della scaricazione, ma non oltre il ventesimo giorno dall'arrivo. Se entro tale ultimo termine la nave imbarca merci per un nuovo viaggio, per il quale la nave stessa È stata assicurata,

la precedente assicurazione cessa col cominciare della nuova caricazione. L'assicurazione, stipulata a viaggio cominciato, prende inizio dall'ora nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 532 (Durata dell'assicurazione delle merci) L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci lasciano a terra per essere caricate sulla nave, che ne deve eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel luogo di destinazione. Qualora lo sbarco venga protratto oltre trenta giorni dall'arrivo nel luogo di destinazione indipendentemente da quaranta o da forza maggiore, l'assicurazione ha termine con lo spirare del trentesimo giorno. In ogni caso, la giacenza delle merci su galleggianti nei luoghi di caricazione e di destinazione È compresa nell'assicurazione solo in quanto necessaria per le operazioni di imbarco e di sbarco e comunque per la durata massima di quindici giorni. L'assicurazione, stipulata a viaggio incominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 533 (Avviso del sinistro) Fermo per il rimanente il disposto dell'art. 1913 del codice civile, nell'assicurazione delle merci l'assicurato ha l'obbligo di avviso quando la nave È stata dichiarata inabile alla navigazione, sebbene le merci non abbiano sofferto danno per l'avvenuto sinistro.

Art. 534 (Obbligo di evitare o diminuire il danno) Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto loro possibile per evitare o diminuire il danno. In deroga all'art. 19114, 2<sup>f</sup> comma, del codice civile le parti possono pattuire che le spese per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si È raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

Art. 535 (Differenza tra il nuovo e il vecchio) Nel calcolo dell'indennità per danni materiali sofferti dalla nave si computa il

beneficio derivante dall'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio.

Art. 536 (Danni di avaria comune) L'assicuratore deve risarcire, per il loro intero ammontare nei limiti del contratto, i danni e le spese prodotte da un atto di avaria comune salva, nel caso che tali danni o spese sono ammessi a contribuzione, la facoltà di surrogarsi all'assicurato nei diritti a quest'ultimo spettanti verso gli altri partecipanti alla spedizione.

Art. 537 (Indennità per contributi di avaria comune) Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per contributi di avaria comune a carico dell'assicurato, si assume come valore assicurabile il valore contributivo della cosa, in ordine alla quale l'assicurazione È stata stipulata. A tale valore deve farsi riferimento anche quando il valore assicurabile della cosa È stato oggetto di stima. L'ammontare del danno da risarcire È dato dalla quota di contribuzione posta a carico dell'assicurato dal regolamento di avaria, purchÈ dell'inizio del procedimento di liquidazione sia stato dato avviso all'assicuratore, prima dell'adunanza di discussione di cui all'art. 614 o della stipula del chirografo di avaria, in modo che l'assicuratore medesimo possa intervenire nel procedimento stesso.

Art. 538 (Indennità per ricorso di terzi danneggiati da urto) Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per ricorso di terzi, danneggiati da urto, contro l'armatore, si assume come valore assicurabile il valore della nave determinato a sensi dell'art. 515, o , se si tratta di assicurazione del nolo da guadagnare, il nolo del viaggio per il suo ammontare lordo.

Art. 539 (Sinistri successivi) Se le cose assicurate subiscono, durante il tempo dell'assicurazione, più sinistri successivi, si devono computare nell'indennità, anche in caso di abbandono, le somme che sono state pagate all'assicurato, o che gli sono dovute per sinistri precedenti avvenuti nel corso dello stesso viaggio.

Art. 540 (Abbandono della nave) L'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi: a) quando la nave È perduta, o È diventata

assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, ovvero quando mancano sul posto i mezzi di riparazione necessari, nÈ la nave può, anche mediante alleggerimento o rimorchio, recarsi in un porto ove siano tali mezzi, nÈ procurarseli facendone richiesta altrove; b) quando la nave si presume perita; c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materiali subiti dalla nave raggiunge i tre quarti del suo valore assicurabile.

Art. 541 (Abbandono delle merci) L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale, nei seguenti casi: a) quando le merci sono totalmente perdute; b) quando la nave si presume perita; c) quando nei casi previsti nella lettera a) dell'articolo precedente, dalla data della perdita o dell'innavigabilità della nave sono trascorsi tre mesi per le merci deperibili o sei mesi per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state ricuperate ed imbarcate per la prosecuzione del viaggio; d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Art. 542 (Abbandono del nolo) L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare al momento del sinistro ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi: a) quando il diritto al nolo È totalmente perduto per l'assicurato; b) quando la nave si presume perita.

Art. 543 (Forma e termini della dichiarazione di abbandono)  
L'abbandono deve essere dichiarato per iscritto all'assicuratore nel termine di due mesi ovvero, se il sinistro È avvenuto fuori d'Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, di quattro mesi dalla data del sinistro o da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia. In caso di presunzione di perdita il termine È di due mesi e decorre dal giorno in cui la nave È stata cancellata dal registro di iscrizione. Se l'abbandono ha per oggetto la nave, la dichiarazione deve essere fatta nella forma prescritta nell'art. 249 e resa pubblica ai sensi degli artt. 250 e seguenti. Tuttavia se nel sinistro È andato perduto l'atto di nazionalità, la pubblicazione È compiuta con la

trascrizione nella matricola. La dichiarazione di abbandono quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata. Trascorsi i termini di cui al 1<sup>a</sup> comma, l'assicurato può esercitare soltanto l'azione di avaria.

Art. 544 (Comunicazioni da farsi dall'assicurato nel dichiarare l'abbandono) Nel dichiarare l'abbandono l'assicurato deve comunicare all'assicuratore se sulle cose abbandonate sono state fatte od ordinate altre assicurazioni, ovvero gravano diritti reali o di garanzia. In mancanza, l'assicuratore È tenuto ad effettuare il pagamento dell'indennità solo dal momento nel quale tali indicazioni gli vengono fornite dall'assicurato. In caso di comunicazione false o scientemente inesatte, l'assicurato perde ogni diritto derivante dal contratto di assicurazione.

Art. 545 (Oggetto dell'abbandono) L'abbandono delle cose assicurate deve essere fatto senza condizioni. Esso deve comprendere tutte le cose in rischio per l'assicuratore al momento del sinistro, che dà luogo all'abbandono, ed i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso i terzi. Se l'assicurazione non copre l'intero valore assicurabile della cosa, l'abbandono È limitato ad una parte della cosa stessa, proporzionale alla somma assicurata.

Art. 546 (Effetti dell'abbandono) Se la validità dell'abbandono non È stata contestata entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono È stata portata a conoscenza dell'assicuratore, ovvero se la validità dell'abbandono È stata giudizialmente riconosciuta, l'assicurato ha diritto a percepire l'indennità per perdita totale. La proprietà delle cose abbandonate ed i diritti indicati nell'articolo precedente si trasferiscono all'assicuratore dal giorno in cui gli È stata portata a conoscenza la dichiarazione di abbandono, a meno che, nel termine di dieci giorni da quello nel quale la validità dell'abbandono È divenuta incontestabile a norma del comma precedente, l'assicuratore dichiari all'assicurato di non volerne profittare. La dichiarazione dell'assicuratore deve essere fatta, pubblicata e portata a conoscenza dell'assicurato nelle

forme richieste dall'art. 543 per la dichiarazione di abbandono.

Art. 547 (Prescrizione) I diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno. Fermo per il rimanente il disposto dell'art. 2592 del codice civile, per la prescrizione del diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa È stata cancellata dal registro d'iscrizione. L'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità d'avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro.

## TITOLO VI

### Dei privilegi e della ipoteca

#### Capo I: Dei privilegi

##### Sezione I: Disposizioni generali.

Art. 548 (Preferenza dei privilegi) I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti a ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 549 (Privilegi sugli avanzi delle cose) In caso di deterioramento o diminuzione della cosa sulla quale esiste il privilegio, questo si esercita su ciò che avanza ovvero viene salvato o recuperato.

Art. 550 (Surrogazione del creditore perdente) Il creditore che ha privilegiato sopra una o più cose, qualora si trovi perdente per essersi in tutto o in parte soddisfatto sul loro prezzo un creditore il cui privilegio, di grado superiore, si estenda ad altre cose dello stesso debitore, può surrogarsi nel privilegio, spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui creditori aventi privilegio di grado inferiore.

Art. 551 (Trasferimento del privilegio) Il trasferimento del credito privilegiato produce anche il trasferimento del privilegio.

##### Sezione II: Dei privilegi sulla nave e sul nolo

Art. 552 (Privilegi sulla nave e sul nolo) Sono privilegiati sulla nave, sul nolo del viaggio durante il quale È sorto il credito, sulle

pertinenze della nave e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio: 1. le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulla nave o per il processo di esecuzione; i diritti di ancoraggio, di faro, di porto e gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di pilotaggio; le spese di custodia e di conservazione della nave dopo l'entrata nell'ultimo porto; 2. i crediti derivanti dal contratto di arruolamento o di lavoro del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio; 3. i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione della marina mercantile o della navigazione interna ovvero dell'autorità consolare per il mantenimento ed il rimpatrio di componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatori dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per la gente di mare e per il personale della navigazione interna; 4. le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione della nave alle avarie comuni; 5. le indennità per urto o per altri sinistri della navigazione, e quelle per danni alle opere dei porti, bacini e vie navigabili; le indennità per morte o per lesioni ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdite o avarie del carico o del bagaglio; 6. i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite in virt~ dei suoi poteri legali dal comandante, anche quando sia armatore della nave, per le esigenze della conservazione della nave ovvero per la continuazione del viaggio.

Art. 553 (Surrogazione dell'indennità alla nave e al nolo) Se la nave È perita o deteriorata o il nolo È in tutto o in parte perduto, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente: a) le indennità per danni materiali sofferti dalla nave e non riparati o per perdita di nolo; b) le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscano danni materiali non riparati ovvero perdite di nolo; c) le indennità e i compensi per assistenza prestata fino al termine del viaggio, dedotte le somme attribuite alle persone al servizio della nave. Non sono invece vincolati al pagamento dei crediti privilegiati

le indennità di assicurazione, né i premi, le sovvenzioni o altri sussidi dello Stato.

Art. 554 (Estensione del privilegio sul nolo a favore dell'equipaggio)

Il privilegio stabilito a favore dell'equipaggio si estende a tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso contratto di arruolamento o di lavoro.

Art. 555 (Concorso di privilegi relativi a più viaggi) I crediti privilegiati dell'ultimo viaggio sono preferiti a quelli dei viaggi precedenti. Tuttavia i crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento o di lavoro comprendente più viaggi concorrono tutti nello stesso grado con i crediti dell'ultimo viaggio.

Art. 556 (Graduazione dei privilegi) I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati nell'ordine in cui sono collocati nell'art.

552. I crediti compresi in ciascuno dei numeri dell'art. 552 concorrono fra loro, in caso di insufficienza del prezzo, in proporzione del loro ammontare. Tuttavia, nel caso indicato dal comma precedente, le indennità per danni alle persone, previste nel n. 5 di detto articolo, hanno preferenza sulle indennità per danni alle cose, nello stesso numero previste. I crediti indicati nei numeri 4 e 6, in ciascuna delle rispettive categorie, sono graduati con preferenza nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti. I crediti dipendenti dal medesimo avvenimento si reputano sorti contemporaneamente.

Art. 557 (Esercizio di privilegio sulla nave e sul nolo) I crediti privilegiati seguono la nave presso il terzo proprietario. Il privilegio sul nolo può essere esercitato finché il nolo è dovuto ovvero la somma si trova presso il comandante o il raccomandatario.

Art. 558 (Estinzione dei privilegi) I privilegi si estinguono, oltre che per la estinzione del credito, con lo spirare del termine di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti indicati nell'art. 552, n. 6, i quali si estinguono alla scadenza del termine di centottanta giorni. Il termine decorre: per i privilegi dei crediti per assistenza o salvataggio, dal giorno in cui le operazioni sono terminate; per i privilegi delle indennità dovute in seguito ad urto o ad altri sinistri nonché di quelle per lesioni personali, dal giorno



in cui il danno È stato prodotto; per il privilegio relativo alla perdita o alle avarie del carico o dei bagagli, dal giorno della riconsegna o da quello in cui la riconsegna avrebbe dovuto aver luogo; per il privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, dal giorno in cui il credito È sorto; per il privilegio derivante dal contratto di arruolamento o di lavoro, dal giorno dello sbarco del componente dell'equipaggio nel porto di assunzione, successivamente alla estinzione del contratto. In tutti gli altri casi, il termine decorre dal giorno della esigibilità del credito. La facoltà di chiedere anticipi o acconti non ha per effetto di far considerare come esigibili i crediti di cui al n. 2 dell'art. 552. I termini suddetti sono sospesi finché la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali della Repubblica; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito È sorto.

Art. 559 (Altre cause d'estinzione dei privilegi) I privilegi sulla nave si estinguono altresì: a) con il decreto di cui all'art. 664 nel caso di vendita giudiziale della nave; b) col decorso del termine di sessanta giorni nel caso di alienazione volontaria. Questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave si trova al tempo della trascrizione nella circoscrizione dell'ufficio in cui È iscritta, e dalla data del suo ritorno nella detta circoscrizione, se la trascrizione dell'alienazione È fatta quando la nave È già partita.

Art. 560 (Nave esercitata da armatore non proprietario) Le disposizioni di questo capo non si applicano nel caso che la nave sia esercitata da un armatore non proprietario, che ne abbia acquistata la disponibilità in seguito ad un atto illecito, quando il creditore sia di ciò a conoscenza.

Sezione III: Dei privilegi sulle cose caricate)

Art. 561 (Privilegi sulle cose caricate) Sono privilegiati sulle cose caricate: 1. le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o

per il processo di esecuzione; 2. i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di scaricazione; 3. le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni; 4. i crediti derivanti da contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione, e il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate; 5. le somme di capitale e di interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante sul carico nei casi previsti nell'art. 307. 6. I crediti indicati nei numeri precedenti sono preferiti a quelli garantiti da pegno.

Art. 562 (Surrogazione delle indennità alle cose caricate) Se le cose caricate sono perite o deteriorate, le somme dovute per indennità della perdita o delle avarie, comprese quelle dovute dagli assicuratori, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente, a meno che le somme medesime vengano impiegate per riparare la perdita o le avarie.

Art. 563 (Graduazione e concorso dei privilegi) I crediti privilegiati sulle cose caricate prendono grado nell'ordine nel quale sono collocati nell'art. 561. I crediti indicati nei numeri 3 e 5 sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date nelle quali sono sorti. I crediti indicati negli altri numeri sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date solo quando sono sorti in porti diversi.

Art. 564 (Estinzione dei privilegi) I privilegi sulle cose caricate si estinguono se il creditore non intima opposizione al comandante ovvero non esercita l'azione entro quindici giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi.

## Capo II: Della ipoteca

Art. 565 (Concessione d'ipoteca su nave) Sulla nave può solo concedersi ipoteca volontaria. La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli elementi di individuazione della nave.

Art. 566 (Ipoteca su nave in costruzione) L'ipoteca può essere

concessa anche su nave in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui È presa nota della costruzione nel registro delle navi in costruzione.

Art. 567 (Pubblicità dell'ipoteca) Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca su nave o carati di nave deve essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola e annotazione sull'atto di nazionalità se trattasi di nave maggiore, e mediante trascrizione nel registro di iscrizione se trattasi di nave minore o di galleggiante. L'ipoteca su nave in costruzione È resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.

Art. 568 (Ufficio competente) La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, o a quello presso il quale È tenuto il registro delle navi in costruzione.

Tuttavia per le navi maggiori la pubblicità può essere richiesta alle autorità indicate nell'art. 251.

Art. 569 (Documenti per la pubblicità dell'ipoteca) Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'art. 2839 del codice civile. La nota deve enunciare: a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli artt. 2831, 2839, n.1, del codice civile; b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale È l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante; c) l'indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato; d) l'importo della somma per la quale È fatta la trascrizione; e) gli interessi e le annualità che il credito produce; f) il tempo dell'esigibilità; g) gli elementi di individuazione della nave. Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perchè su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perchè la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del 2<sup>f</sup> comma dell'art. 255.

Art. 570 (Esecuzione della pubblicità) La pubblicità si esegue

dall'ufficio nei modi stabiliti nell'art. 256.

Art. 571 (Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni) Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonché in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità si applica il disposto dell'art. 257.

Art. 572 (Surrogazione dell'indennità alla nave) Se la nave È perita o deteriorata, sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari, a meno che non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte della nave:

- a) le somme spettanti al proprietario per danni sofferti dalla nave;
- b) le somme dovute al proprietario per contribuzione alle avarie comuni sofferte della nave;
- c) le indennità spettanti al proprietario per assistenza o salvataggio, quando l'assistenza o il salvataggio abbiano avuto luogo dopo la trascrizione dell'ipoteca e le somme non siano rimosse dal proprietario prima del pignoramento della nave;
- d) le indennità di assicurazione.

Art. 573 (Estensione dell'ipoteca al nolo) L'ipoteca non si estende al nolo se ciÒ non È stato espressamente convenuto.

Art. 574 (Grado dell'ipoteca) L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 575 (Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi) L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati nell'art. 552 ed È preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 576 (Collocazione degli interessi) Fermo per il rimanente il disposto dell'art. 2855 del codice civile, la collocazione degli interessi del credito ipotecario, di cui al 2<sup>f</sup> comma del predetto articolo, È limitata all'annata anteriore ed a quella in corso al giorno del pignoramento della nave. Tuttavia le parti possono convenire che la collocazione si estende ad un'altra sola annualità d'interessi.

Art. 577 (Prescrizione) I diritti derivanti dalla concessione di ipoteca si prescrivono con il decorso di due anni dalla scadenza dell'obbligazione.

**LIBRO QUARTO DISPOSIZIONI PROCESSUALI**

## TITOLO I Dell'istruzione preventiva

Art. 578 (Inchiesta sommaria) Quando giunga notizia di un sinistro, l'autorità marittima o consolare deve procedere a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti. Competente È l'autorità del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, o, se la nave È andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorità del luogo nel quale si È avuta la prima notizia del fatto. Nei luoghi ove non esistano autorità marittime, l'autorità doganale compie le prime indagini e prende i provvedimenti opportuni, dandone immediato avviso all'autorità marittima più vicina. Dei rilievi fatti, dei provvedimenti presi per conservare le tracce dell'avvenimento, nonché delle indagini eseguite È compilato processo verbale, del quale l'autorità inquirente, se non È competente a disporre l'inchiesta formale, trasmette copia all'autorità, che di tale competenza È investita.

Art. 579 (Inchiesta formale) L'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro È disposta dal direttore marittimo o dalle autorità consolari competenti, ad istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa. Se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria, che trasmette al ministro per la marina mercantile. L'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera.

Art. 580 (Autorità competente) La competenza È determinata dal luogo del sinistro, se avvenuto nel mare territoriale e, altrimenti dal luogo di primo approdo della nave danneggiata o da quello d'arrivo della maggior parte dei naufraghi. Il ministro per la marina mercantile designa la commissione competente nel caso in cui si sia perduta la nave e tutte le persone imbarcate siano perite, ovvero se

l'autorità consolare abbia trasmesso il processo verbale di inchiesta sommaria, con dichiarazione dell'impedimento a costituire la commissione inquirente. Il ministro stesso ha facoltà di affidare le inchieste formali a commissioni speciali, nonché di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria.

Art. 581 (Svolgimento dell'inchiesta) L'inchiesta formale È eseguita dalla commissione inquirente costituita nel modo stabilito dal regolamento presso l'autorità marittima o consolare competente a disporla, sotto la presidenza dell'autorità medesima. La commissione inquirente procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, eseguendo sopralluoghi, raccogliendo deposizioni e adottando in genere ogni opportuno mezzo di ricerca. Hanno facoltà di assistere o di farsi rappresentare nello svolgimento dell'inchiesta e di essere intesi in presenza delle persone chiamate a deporre, l'armatore e il proprietario della nave, i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nella nave o nel carico. Se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera ed È avvenuto nel mare territoriale, la commissione inquirente può procedere all'esame dell'equipaggio, informandone l'autorità consolare competente. Delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità del sinistro la commissione redige relazione e la deposita insieme con i processi verbali presso l'autorità che ha disposto l'inchiesta formale.

Art. 582 (Efficacia probatoria della relazione d'inchiesta) Nelle cause per sinistri marittimi, i fatti risultanti dalla relazione di inchiesta formale si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

Art. 583 (Spese per l'inchiesta formale) Quando l'inchiesta formale È disposta su istanza degli interessati, i richiedenti ne devono anticipare le spese, salvo rivalsa verso coloro che risulteranno responsabili del sinistro. Non sono tenuti ad anticipare le spese dell'inchiesta formale, anche se È stata disposta su loro istanza, i

marittimi, nonché gli armatori di navi minori o di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica o alle venticinque in ogni altro caso, quando la nave o il galleggiante costituiscano l'unico materiale di esercizio dell'armatore e non siano assicurati.

Art. 584 (Verificazione della relazione di eventi straordinari) Il presidente del tribunale, il pretore o il console, che ha ricevuto la relazione del comandante prevista nell'art. 304, deve verificare d'urgenza i fatti in essa esposti, esaminando, fuori della presenza del comandante e separatamente l'uno dall'altro, i componenti dell'equipaggio e i passeggeri che creda opportuno sentire, nonché raccogliendo ogni altra informazione e prova. Gli interrogati non possono rifiutarsi di deporre. Delle loro dichiarazioni deve redigersi processo verbale. Del giorno fissato per la verificazione deve essere data pubblica notizia a cura del cancelliere, con avviso affisso alla porta dell'ufficio stesso, nell'albo dell'ufficio portuale e in quello della borsa più vicina al luogo ove la nave È ancorata. Gli interessati e coloro che, anche senza formale mandato, ne assumono la rappresentanza, sono ammessi ad assistere agli atti della verificazione. Senza pregiudizio delle inchieste a cui le competenti autorità debbono procedere negli speciali casi previsti da questo codice, quando la relazione È confermata dalle testimonianze o dalle altre prove raccolte dal presidente del tribunale, dal pretore o dal console, i fatti da essa risultanti si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

## TITOLO II Delle cause marittime

### Capo I: Disposizioni generali

Art. 585 (Dei giudici di primo grado) Nelle cause di cui al presente titolo, la giustizia È amministrata in primo grado: a) dai comandanti di porto capi di circondario marittimo nei limiti del rispettivo circondario; b) dai tribunali. I capi di circondario possono delegare, con decreto, l'esercizio delle funzioni giurisdizionali ad un ufficiale dipendente, di grado non inferiore a quello di capitano di

porto.

Art. 586 (Regolamento di competenza; incompetenza per materia) Gli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile si applicano ai giudizi avanti i comandanti di porto. L'incompetenza per materia del comandante di porto può essere rilevata anche d'ufficio in ogni stato e grado del giudizio.

Art. 587 (Foro della pubblica amministrazione) Ai giudizi avanti i comandanti di porto non si applicano le disposizioni relative al foro della pubblica amministrazione.

Art. 588 (Rinvio) Per tutto quanto non È espressamente regolato dal presente titolo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

Capo II: Delle cause per sinistri marittimi

Sezione I: Della competenza

Art. 589 (Competenza per materia e per valore) Sono proposte avanti il comandante di porto, se il valore non eccede le lire centomila e avanti il tribunale se il valore È superiore a tale somma, le cause riguardanti: a) i danni dipendenti da urto di navi; b) i danni cagionati da navi nell'esecuzione delle operazioni di ancoraggio e di ormeggio e di qualsiasi altra manovra nei porti o in altri luoghi di sosta; c) i danni cagionati dall'uso di meccanismi di carico e scarico e del maneggio delle merci in porto; d) i danni cagionati da navi alle reti e agli attrezzi da pesca; e) le indennità e i compensi per assistenza, salvataggio e ricupero; f) il rimborso di spese e i premi per ritrovamento di relitti. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali.

Art. 590 (Competenza per territorio) Se il fatto che vi ha dato luogo È avvenuto nel mare territoriale, le cause contemplate nel precedente articolo sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale È avvenuto il fatto, ovvero avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale È avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o, in mancanza, l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, ovvero il capo del circondario o il tribunale della



circoscrizione nella quale È l'ufficio di iscrizione della nave. Se il fatto È avvenuto fuori del mare territoriale, le cause sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale È avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, o, in mancanza, avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale È il luogo di iscrizione della nave.

Art. 591 (Forma della domanda) La domanda si propone mediante citazione; ovvero verbalmente se le parti sono volontariamente comparse.

Art. 592 (Contenuto e forma della citazione) La citazione deve contenere l'indicazione del comandante di porto adito e delle parti, l'intimazione a comparire a udienza fissa, l'esposizione sommaria dei fatti e la formulazione dell'oggetto della domanda. Può essere notificata anche dal messo del comune nel quale ha sede il comandante di porto. La notificazione per pubblici proclami può, su istanza dell'attore, essere autorizzata dal comandante di porto.

Art. 593 (Termini per comparire) Si applicano i termini di comparizione fissati dall'art. 313 del codice di procedura civile.

Art. 594 (Partecipazione delle parti al processo) Le parti possono stare in giudizio personalmente o col ministero di persona munita di procura, redatta per atto notarile o per scrittura privata autenticata nella firma del notaio. Il mandatario, che esercita la professione forense, può autenticare la firma opposta dalla parte alla procura redatta in calce all'atto di citazione.

Art. 595 (Trattazione della causa) Le parti si costituiscono depositando in cancelleria la citazione e, quando occorre, la procura, ovvero facendo redigere processo verbale della comparizione volontaria: possono altresì presentare la citazione e la procura al comandante di porto in udienza. Se alcuna delle parti citate non si costituisce e si ravvisano irregolarità nell'atto di citazione, ovvero se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse non È integro, il comandante di porto assegna, con ordinanza, alle parti un termine per provvedere, e fissa altra udienza di trattazione.

Se tutte le parti citate si sono costituite e se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse È integro, il comandante di porto deve tentare di indurre le parti ad un amichevole componimento. Se il componimento non riesce, il comandante di porto verifica, a seconda dei casi, su istanza di parte o d'ufficio, la propria competenza, e, se si ritiene incompetente, lo dichiara con sentenza. La trattazione si svolge, senza formalità e possibilmente in unica udienza, sotto la direzione del comandante di porto, il quale fissa le modalità di esperimento dei mezzi istruttori dispone l'acquisizione agli atti dei processi verbali di sommarie indagini nonché dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale e può chiedere in ogni momento chiarimenti alle parti, assegnando un termine per provvedervi. Se È stata proposta querela di falso in via incidentale il comandante di porto, qualora ritenga il documento impugnato rilevante per la decisione, sospende il giudizio e rimette le parti avanti il tribunale per il relativo procedimento. Può anche disporre a norma del 2<sup>f</sup> comma dell'art. 225 del codice di procedura civile.

Art. 596 (Decisione della causa) Il comandante di porto, se ritiene esaurita la trattazione della causa, invita le parti a formulare le conclusioni; che quindi delibera con sentenza. Il dispositivo, se non È letto immediatamente in pubblica udienza, deve essere depositato entro i successivi otto giorni nella cancelleria; in entrambi i casi il testo della motivazione deve essere depositato nella cancelleria entro quindici giorni dalla chiusura della trattazione. La provvisoria esecuzione delle sentenze del comandante di porto È regolata dagli artt. 282 a 284 del codice di procedura civile.

Art. 597 (Appellabilità) Salva l'applicazione degli artt. 42, 43, 339, 4<sup>f</sup> comma del codice di procedura civile, le sentenze pronunciate su cause di valore eccedente le lire cinquemila sono appellabili avanti il tribunale della circoscrizione, in cui il comandante di porto ha sede. Il termine per appellare È di quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con la quale la cancelleria comunica il deposito del dispositivo e del testo

della motivazione alle parti costituite e a quelle non comparse ma regolarmente citate.

Art. 598 (Amichevole componimento) Anche nelle cause contemplate nell'art. 589 che eccedono il valore di lire centomila, il comandante di porto, quando ne sia richiesto, deve adoperarsi per indurre le parti ad un amichevole componimento. Se il componimento riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere. Il processo verbale costituisce titolo esecutivo. Se il componimento non riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere, e ad esso si allegano gli atti relativi agli eventuali accertamenti di fatto.

Sezione III: Del procedimento avanti e i tribunali e le corti d'appello

Art. 599 (Nomina di consulenti tecnici) Il presidente, all'atto della nomina del giudice o del consigliere istruttore e il giudice o il consigliere istruttore nel corso dell'istruzione probatoria, sceglie uno o più consulenti tecnici fra gli iscritti in un elenco speciale formato secondo le norme stabilite nel regolamento. Il collegio, quando rileva che non sono stati nominati i consulenti tecnici, provvede alla nomina e può disporre che sia rinnovata l'istruzione probatoria.

Art. 600 (Funzioni del consulente tecnico) Il consulente tecnico assiste il giudice per il compimento di singoli atti o per tutto il processo, e interviene in camera di consiglio, presenti le parti, per esprimere il suo parere sulle questioni tecniche che la causa presenta. Del parere del consulente È compilato processo verbale, a meno che il consulente lo presenti per iscritto.

Art. 601 (Acquisizione degli atti di inchiesta) Il giudice o il consigliere istruttore dispone di ufficio l'acquisizione agli atti della causa dei processi verbali di inchiesta sommaria nonché dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale.

Art. 602 (Arbitrato dei consulenti tecnici) Le parti possono d'accordo chiedere al Giudice istruttore che la decisione sia rimessa a un

collegio arbitrale composto dai consulenti nominati di ufficio, e, qualora il numero di questi sia pari, integrato da un consulente nominato dal Giudice istruttore con ordinanza. All'arbitrato si applicano gli artt. 456, 457, 827 e seguenti del Codice di procedura civile.

### Capo III: Delle controversie del lavoro

Art. 603 (Competenza del comandante di porto e del tribunale) Sono preposte avanti il comandante di porto capo del circondario nel quale È iscritta la nave o il galleggiante, ovvero È stato concluso o eseguito o È cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguito da arruolamento, È pervenuta la proposta al marittimo, le controversie individuali, che non eccedono il valore di lire centomila riguardanti: a) i rapporti di lavoro della gente di mare, anche se la controversia È promossa da persone di famiglia del marittimo o da altri aventi diritto e ancorché l'ingaggio non sia stato seguito da arruolamento, o il contratto di arruolamento sia nullo per difetto di forma; b) l'esecuzione del lavoro portuale e l'applicazione delle relative tariffe; c) le retribuzioni dovute ai piloti, ai palombari in servizio locale, agli ormeggiatori, ai barcaiuoli, ed agli zavorrai; alle imprese di rimorchio; agli esercenti di galleggianti, meccanismi o istrumenti adoperati nelle operazioni di imbarco o sbarco delle merci e delle persone, ovvero comunque in uso o al servizio di navi o di galleggianti; ai fornitori di acqua per uso di bordo. Le controversie suindicate, eccedenti il valore di lire centomila, sono proposte avanti il tribunale, nella circoscrizione del quale È iscritta la nave o il galleggiante, ovvero È stato concluso o eseguito o È cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non eseguito da arruolamento, È pervenuta la proposta al marittimo. Le disposizioni delle lettere b) e c) del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali, ma non innovano alle norme vigenti sulle controversie relative ai rapporti d'impiego pubblico.

Art. 604 (Denuncia all'associazione sindacale) Chi intende proporre in giudizio una domanda relativa ai rapporti previsti nelle lett. a), b)

e c) dell'art. 603, deve farne denuncia anche a mezzo di lettera raccomandata all'associazione legalmente riconosciuta che rappresenta la categoria alla quale appartiene. Si applicano gli artt. 430, 2<sup>f</sup> comma; 431 a 433; 438 del Codice di procedura civile.

Art. 605 (Assistenza processuale dei minori) Nelle controversie contemplate nell'art. 603 il giudice può nominare un curatore speciale al minore, anche se quest'ultimo sia fornito di capacità processuale. E' sempre in facoltà d'ichiesta esercitata sul minore la patria potestà o la tutela di intervenire nelle controversie stesse o anche di surrogarsi al minore, se questo non faccia valere le sue ragioni.

Art. 606 (Passaggio dal rito ordinario al rito speciale) Il comandante di porto, quando rileva che una causa promossa nelle forme regolate dagli artt. 603, sospende il processo affinché abbia luogo il tentativo di conciliazione sindacale, fissando il termine perentorio per la riassunzione della causa col rito delle controversie individuali del lavoro.

Art. 607 (Passaggio dal rito speciale al rito ordinario) Il comandante di porto, quando rivela che una causa promossa nelle forme stabilite dal presente capo riguarda un rapporto che non rientra tra quelli previsti nell'art. 603, dispone con ordinanza che gli atti siano messi in regola con le disposizioni fiscali che debbono essere osservate nel procedimento ordinario; nel decidere della causa non può tener conto delle prove che sono state ammesse e assunte in deroga alle norme ordinarie.

Art. 608 (Giudice di appello) L'appello contro le sentenze pronunciate del comandante di porto nei processi relativi a controversie previste dell'art. 603 deve essere proposto avanti la sezione della corte d'appello che funziona come magistratura del lavoro, la quale è integrata da due consiglieri designati dal primo presidente in sostituzione degli esperti. Si applica l'art. 450, 2<sup>f</sup> comma del codice di procedura civile.

Art. 609 (Rinvio) Al procedimento per la risoluzione delle controversie contemplate nell'art. 603 si applicano gli artt. 591 a 598 del presente codice; e gli artt. 439 a 444 del codice di procedura

civile.

TITOLO IV Dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore.

Art. 620 (Giudice competente) Il procedimento di limitazione È promosso avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali È il foro generale dell'armatore, a seconda che si tratti di navi maggiori ovvero di navi maggiori e di galleggianti.

Art. 621 (Domanda di limitazione) L'armatore che intenda valersi del beneficio della limitazione ne propone domanda, con ricorso al giudice competente, ai sensi del precedente articolo. Il ricorso deve indicare il nome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente; gli elementi di individuazione della nave, l'ufficio d'iscrizione e il luogo dove la nave o il galleggiante si trovano; il viaggio cui le obbligazioni si riferiscono. Insieme con il ricorso, l'armatore deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale o della pretura: a) dichiarazione del valore della nave al momento della domanda, ovvero, se la domanda È proposta dopo la fine del viaggio, al termine di questo nonché, in entrambi i casi, del valore della nave all'inizio del viaggio; b) elenco dei proventi lordi del viaggio; c) copia dell'inventario di bordo secondo le forme stabilite dal regolamento; d) elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno; e) certificato delle ipoteche trascritte sulla nave. Su istanza dell'armatore il presidente del tribunale può disporre che il deposito della dichiarazione di valore della nave sia eseguito in un termine successivo alla domanda. Tale termine non deve superare i dieci giorni, ma può essere prorogato fino a otto giorni prima della data fissata ai sensi dell'art. 623 per la presentazione in cancelleria delle domande dei creditori.

Art. 622 (Valutazione della nave) La dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, tenuto conto altresì delle pertinenze indicate nella

copia dell'inventario di bordo di cui alla lettera c dell'articolo precedente. In caso di nave assicurata si assume per valore commerciale quello che la polizza di assicurazione indica come valore stima ai sensi dell'art. 515.

Art. 623 (Sentenza di apertura) Con sentenza esecutiva il tribunale, accertata in seguito alla domanda dell'armatore l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il processo di limitazione. Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e di quello passivo per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi, di cui agli articoli 627, 636, 637; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori residenti all'estero; stabilisce, entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato attivo e di quello passivo; fissa, non prima di dieci giorni e non oltre venti giorni da quest'ultima data, l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo avanti il collegio.

Art. 624 (Notificazione e pubblicazione della sentenza di apertura) La sentenza di apertura, a cura della cancelleria, È portata a conoscenza dell'armatore e dei creditori indicati nell'elenco di cui all'art. 621, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, È altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Repubblica. L'ufficio di iscrizione, avuta conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Art. 625 (Effetti del procedimento sui debiti pecuniari) Agli effetti del procedimento, i debiti pecuniari non scaduti, soggetti alla limitazione, si considerano scaduti alla data di apertura. I crediti sottoposti a condizione partecipano allo stato passivo, e sono

compresi con riserva fra i crediti ammessi. I crediti per interessi convenzionali o legali, maturati dopo la data di apertura, sono ammessi a concorrere soltanto sul residuo della somma limite dopo il riparto fra i creditori.

Art. 626 (Improcedibilità e sospensione di atti esecutivi) Dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura i creditori soggetti alla limitazione non possono promuovere l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni di cui all'art. 275. Dalla stessa data, il processo di esecuzione iniziato dai creditori medesimi È sospeso, anche d'ufficio, con provvedimento del giudice dell'esecuzione, e si estingue se non È riassunto nel termine fissato con la sentenza che fa constare una delle cause di decadenza previste nell'art. 640.

Art. 627 (Opposizioni dei creditori) Contro la sentenza di apertura i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'armatore. L'opposizione non sospende il procedimento, a meno che il giudice designato non ne autorizzi, con ordinanza, la sospensione fino a che non sia pronunciata sull'opposizione sentenza passata in giudicato.

Art. 628 (Formazione dello stato attivo) Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo sulla base della dichiarazione di valore e dei documenti indicati nell'art. 621. Egli può disporre anche d'ufficio accertamenti tecnici per la revisione del valore della nave dichiarato dall'armatore e sulla consistenza e l'ammontare del nolo e degli altri proventi; in questo caso fissa un termine per il deposito della relazione di stima, durante il quale sospende, ove sia opportuno, il procedimento.

Art. 629 (Deposito della somma limite) Entro tre giorni dalla sentenza di apertura o dal deposito della dichiarazione di valore, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 621, il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il



deposito della somma limite, computata sulla base delle indicazioni e dei documenti presentati dall'armatore, nonché di una congrua somma per le spese del procedimento.

Art. 630 (Integrazione della somma depositata) Quando, in seguito agli accertamenti tecnici previsti nell'art. 628, risulta che il valore della nave o l'ammontare dei proventi È superiore a quello dichiarato, il giudice designato ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni. Quando dagli accertamenti medesimi risultano proventi omessi o inesattamente indicati dall'armatore per dolo o colpa grave, il giudice designato provvede ai sensi dell'art. 641.

Art. 631 (Vendita della nave e cessione dei proventi) Se l'armatore proprietario ne fa istanza entro il termine previsto per il deposito della somma limite ai sensi dell'art. 629, il giudice designato, con ordinanza, può autorizzare, in luogo del deposito del valore della nave, la vendita all'incanto della nave stessa entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo. Il giudice predetto, su istanza dell'armatore nel termine previsto per il deposito della somma limite, può altresì autorizzare la cessione alla massa passiva dei proventi esatti, o da esigere entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo, nominando in tal caso un liquidatore. Vendita la nave o esatti i proventi, il giudice dispone che, entro un termine anteriore di almeno cinque giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stesso attivo, la somma ricavata sia integrata fino a concorrenza della somma limite.

Art. 632 (Opposizione all'ordinanza di vendita della nave o di cessione dei proventi) Entro dieci giorni dalla pubblicazione dell'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi, i creditori possono proporre opposizione mediante ricorso al giudice designato, il quale, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, decide con ordinanza non impugnabile. L'opposizione sospende l'esecuzione dell'ordinanza.

Art. 633 (Comunicazione dei provvedimenti del giudice designato) I provvedimenti del giudice designato, indicati negli articoli precedenti, sono comunicati a cura della cancelleria all'armatore e ai creditori mediante lettera raccomandata, con avviso di ricevimento.

L'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi È trasmessa inoltre all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 634 (Formazione dello stesso passivo) Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, procede alla formazione dello stato passivo.

Art. 635 (Avviso di deposito dello stato attivo e passivo) L'avvenuto deposito dello stato attivo e di quello passivo È comunicato all'armatore e ai creditori, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nonché all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, che ne cura la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 636 (Impugnazione dello stato attivo e passivo) Le impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo sono proposte in contraddittorio dell'armatore e dei creditori interessati, mediante citazione per l'udienza avanti il collegio, fissata ai sensi dell'art.

623. Decise le impugnazioni con sentenza passata in giudicato, il giudice designato, ove necessario, provvede alla formazione del nuovo stato attivo e di quello passivo e ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni.

Art. 637 (Stato di riparto) Decorso il termine fissato per le impugnazioni, ovvero quando il nuovo stato passivo È formato a norma dell'articolo precedente, i creditori compresi nello stato passivo possono concordare lo stato di riparto. Se i creditori non raggiungono l'accordo, il giudice designato procede alla ripartizione della somma depositata, secondo l'ordine delle cause di prelazione. Lo stato di riparto È impugnabile, entro dieci giorni dal deposito nella cancelleria, solo per quanto attiene all'ordine di prelazione. Il giudice designato, in base al riparto concordato o a quello definitivamente formato, provvede all'emissione dei mandati di

pagamento.

Art. 638 (Ripartizione del residuo) Fermo il disposto dell'ultimo comma all'art. 625, sul residuo della somma depositata sono ammessi a concorrere i creditori che abbiano presentata la loro domanda fuori del termine fissato nella sentenza di apertura. Alla ripartizione del residuo si procede a norma dell'articolo precedente, ma lo stato di riparto È impugnabile anche per motivi attinenti all'esistenza del credito.

Art. 639 (Fallimento dell'armatore) Il fallimento dell'armatore, dichiarato successivamente al decorso del termine fissato per le impugnazioni dello stato attivo, o al passaggio in giudicato della sentenza che respinge le impugnazioni, ovvero all'integrazione della somma disposta ai sensi del secondo comma dell'art. 636, non estingue il procedimento di limitazione; le somme depositate non sono comprese nella massa attiva fallimentare, e i creditori soggetti alla limitazione non partecipano al concorso sul patrimonio del fallito.

Art. 640 (Decadenza dal beneficio della limitazione) L'armatore decade dal beneficio della limitazione: a) per l'inesatta indicazione o l'omissione, dolose o gravemente colpose, di proventi della spedizione; b) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della dichiarazione di valore della nave, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 622; c) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento, ovvero per l'omessa integrazione del deposito stesso; d) per l'occultamento della nave ovvero per l'intralcio all'opera dell'esperto nei casi di cui all'art. 628.

Art. 641 (Dichiarazione di estinzione del procedimento) In caso di fallimento dell'armatore dichiarato prima del momento indicato nell'art. 639, o quando ricorra uno dei casi previsti nell'articolo precedente, il giudice designato rimette le parti al collegio. Il collegio accertati gli estremi di cui all'art. 639 o quelli della decadenza, dichiara estinto, con sentenza, il procedimento di limitazione, ordina la restituzione delle somme depositate, fatta deduzione delle spese, e fissa un termine per la riassunzione dei

processi di esecuzione di cui all'art. 626. La sentenza predetta È notificata e pubblicata nelle forme di cui all'art. 624.

Art. 642 (Norme applicabili al procedimento promosso avanti il pretore) Quando si tratta di navi minori o di galleggianti, spettano al pretore tutti i poteri attribuiti dai precedenti articoli al tribunale, al presidente e al giudice designato.

TITOLO V Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari

Capo I: Disposizioni generali

Art. 643 (Competenza) L'esecuzione forzata È promossa avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali la nave o il galleggiante si trova, a seconda che oggetto ne siano navi maggiori ovvero navi minori o galleggianti. Il sequestro giudiziario e conservativo di navi o di galleggianti È autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Art. 644 (Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari) Salve le eccezioni contemplate nell'articolo seguente, possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari le navi e i galleggianti, i loro carati e le loro pertinenze separabili. Se oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari sono carati di navi, il giudice competente può, sentiti i comproprietari non debitori, autorizzare il pignoramento o il sequestro dell'intera nave, quando la quota del proprietario debitore eccede la metà; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenente È convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed È esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

Art. 645 (Navi non soggette a pignoramento e a sequestro) Non possono formare oggetto di espropriazione forzata né di misure cautelari: a) le navi da guerra, comprese le navi in costruzione per conto della marina militare nazionale; b) le navi adibite alle linee di navigazione, dichiarate di preminente interesse nazionale dal ministro per la marina mercantile, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro per i trasporti; d) le navi e i galleggianti, pronti a partire o in corso di navigazione, purchÈ non si tratti di debiti a

causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. La nave marittima si reputa pronta a partire quando il comandante ha ricevuto le spedizioni, e la nave della navigazione interna quando il comandante di porto ha dato la relativa autorizzazione.

Art. 646 (Provvedimenti per impedire la partenza della nave) Il giudice competente a sensi dell'art. 643, e, ove ricorra l'urgenza, il comandante del porto, o l'autorità di polizia giudiziaria del luogo, nel quale si trova la nave, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza della nave.

Art. 647 (Precetto) Il precetto È regolato dalle disposizioni del codice di procedura civile, ma il termine ad adempiere È ridotto a ventiquattro ore.

Art. 648 (Notificazione del precetto) Il precetto, ad istanza del creditore, deve essere notificato al debitore proprietario. Il precetto diviene inefficace trascorsi trenta giorni senza che si sia proceduto al pignoramento.

Capo II: Del procedimento di espropriazione forzata

Art. 649 (Giudice dell'esecuzione) L'espropriazione È diretta da un giudice. Nei procedimenti avanti il tribunale la nomina del giudice dell'esecuzione È fatta dal presidente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'art. 653, entro due giorni da che È stato formato. Nei procedimenti avanti le preture delle quali fanno parte più magistrati, la nomina È fatta dal pretore dirigente a norma del comma precedente. Si applicano al giudice dell'esecuzione gli articoli.

Art. 650 (Forma del pignoramento di navi o di carati di navi) L'atto di pignoramento deve contenere: 1. l'enunciazione della somma dovuta e del titolo esecutivo, in forza del quale si procede, e della sua spedizione in forma esecutiva; 2. la data della notificazione del precetto; 3. l'ingiunzione al debitore proprietario di astenersi da qualsiasi atto diretto a sottrarre alla garanzia del credito, per la soddisfazione del quale si agisce, la nave o il galleggiante o i carati, che si assoggettano all'espropriazione, e le relative pertinenze; 4. l'intimazione al comandante di non far partire la nave,

ovvero, se oggetto dell'espropriazione È una nave in corso di navigazione, di non far ripartire la nave dal porto di arrivo; 5. gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante. Il pignoramento si esegue, su istanza del creditore precettante, mediante notificazione dell'atto al debitore proprietario e al comandante. Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice competente ai sensi dell'art. 643 può prescrivere che la notificazione dell'atto al comandante sia eseguita per mezzo di telegramma collazionato con avviso di ricevimento, ovvero mediante comunicazione radio-telegrafica degli estremi del pignoramento. Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, il quale provvede alla trascrizione nel registro d'iscrizione e, ove si tratti di navi maggiori, anche all'annotazione sull'atto di nazionalità. Se la nave È in costruzione, la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro delle navi in costruzione. Il detto ufficio È tenuto a consegnare al creditore un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

Art. 651 (Forma del pignoramento di pertinenze separabili) Il pignoramento di pertinenze separabili È autorizzato dal pretore della circoscrizione, nella quale si trova la nave, su istanza del creditore precettante, sentiti i creditori ipotecari. Esso È eseguito, secondo le norme del codice di procedura civile, riguardanti il pignoramento di cose mobili, dall'ufficiale giudiziario, il quale cura il deposito delle cose nei magazzini generali o in altro luogo idoneo, e nomina un custode.

Art. 652 (Amministrazione della nave pignorata) Il capo dell'ufficio giudiziario competente ai sensi dell'art. 643, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che la nave pignorata per intero o per carati, intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che creda opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata un'adeguata assicurazione. Il viaggio non può essere incominciato sino a che

l'ordinanza non sia stata resa pubblica con le forme previste dall'art. 250, e il richiedente non abbia anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio o i viaggi. Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti dell'effettuato deposito, al richiedente, va in aumento del prezzo di aggiudicazione. Se le spese occorrenti eccedono il nolo, il richiedente È tenuto per la differenza, e per il pagamento di questa il giudice può emettere decreto di ingiunzione. Il giudice può anche emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, decreto d'ingiunzione a carico dei debitori del nolo, degli accessori e dei valori contemplati negli articoli 553, 572, sempre che non sia stata surroga dell'assicuratore. Con il decreto d'ingiunzione È nominato il curatore della nave, nei confronti del quale il richiedente o i debitori possono proporre opposizione. I crediti per il nolo, gli accessori e i valori suindicati, e altresì quelli per la differenza dovuta dal creditore richiedente, possono essere ceduti per contanti dal giudice a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo di aggiudicazione.

Art. 653 (Domanda di vendita) Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita della nave o del carato con ricorso al giudice competente ai sensi dell'art. 643. Il ricorso È notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari e ai creditori intervenuti a norma dell'art. 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e, se trattasi di nave straniera, al console dello Stato di cui la nave batte la bandiera. Nel termine di giorni trenta dalla notificazione e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore istante È tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'art. 643, il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dal quale risultino le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'art. 643, il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dal quale

risultino le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'art. 488 del codice di procedura civile, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato di cui all'ultimo comma dell'art. 650 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

Art. 654 (Designazione del giudice dell'esecuzione e nomina dell'esperto) Sulla presentazione del fascicolo di cui al precedente articolo, eseguita dal cancelliere, il giudice, competente ai sensi dell'art. 643, provvede alla nomina del giudice dell'esecuzione e alla designazione di un esperto per la stima della nave e fissa un termine, non superiore a trenta giorni, per il deposito della relazione. Se siano stati osservati gli adempimenti di cui all'art. 652, secondo comma, non si fa luogo alla designazione dell'esperto, se non dopo dieci ma non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio.

Art. 655 (Ordinanza di vendita) Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentiti il debitore proprietario, il creditore precettante e istante, i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonché il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera, dispone con ordinanza la vendita mediante incanto.

Art. 656 (Contenuto dell'ordinanza) L'ordinanza deve contenere la descrizione della nave esproprianda in tutto o per carati, e stabilire: 1. il prezzo base dell'incanto, determinato dall'esperto; 2. il giorno e l'ora dell'incanto; 3. l'ammontare della cauzione che deve essere prestata dagli offerenti per il decimo del prezzo base e per il presumibile ammontare delle spese di incanto e di registrazione del decreto di trasferimento, nonché il termine entro il quale la cauzione stessa deve essere prestata dagli offerenti. 4. la misura minima dell'aumento delle offerte; 5. il termine, non superiore a sessanta giorni dall'aggiudicazione definitiva, entro il quale il prezzo deve essere depositato, e le modalità del deposito.

Art. 657 (Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita) L'ordinanza di vendita È notificata, a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione, alle persone indicate nell'art. 655, che non



sono comparse. L'ordinanza inoltre deve essere annotata, a cura del cancelliere, in margine al pignoramento e pubblicata nel foglio degli annunci legali. Copia di essa È affissa, almeno dieci giorni prima della vendita, in apposito albo presso l'ufficio della cancelleria. Il giudice dell'esecuzione può nella stessa ordinanza disporre le altre forme che ritiene opportune.

Art. 658 (Persone ammesse a fare offerte) Sono ammessi a fare offerte coloro che hanno prestata la cauzione stabilita nell'ordinanza di vendita. Le offerte devono essere fatte personalmente o a mezzo di mandatario munito di procura speciale. I procuratori legali possono fare offerte per persone da nominare. Non sono ammesse offerte da parte del debitore proprietario.

Art. 659 (Modalità dell'incanto) L'incanto ha luogo avanti il giudice dell'esecuzione nella sala delle udienze, col sistema della candela vergine. La nave o i carati sono aggiudicati a chi abbia fatto l'offerta maggiore. Ogni offerente cessa di essere tenuto per la sua offerta quando essa È superata da altra valida. L'incanto, se non può compiersi nella stessa udienza, È continuato nel primo giorno seguente non festivo.

Art. 660 (Aggiudicazione per persona da nominare) Il procuratore legale, che È rimasto aggiudicatario per persona da nominare, deve, nei tre giorni dall'incanto, dichiarare in cancelleria il nome della persona per la quale ha fatto l'offerta, depositando il mandato. In mancanza, l'aggiudicazione diviene definitiva al nome del procuratore.

Art. 661 (Ulteriori incanti, vendita senza incanto) Quando la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti gli interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda ad ulteriori incanti, stabilendo di volta in volta un prezzo base inferiore almeno del venti per cento a quello precedente. Se, pure essendo stato ridotto il prezzo al quaranta per cento del prezzo base, la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti i creditori interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda alla vendita senza incanto, prescrivendone le condizioni.

Art. 662 (Offerte di aumento) Nei dieci giorni successivi all'incanto possono presentarsi al giudice dell'esecuzione offerte di acquisto a un prezzo superiore almeno di un sesto a quello di aggiudicazione. L'offerta deve essere accompagnata dal deposito d'una cauzione pari al venti per cento del prezzo offerto. Il giudice dell'esecuzione, accertato l'adempimento delle predette formalità, stabilisce un nuovo incanto a norma degli articoli precedenti, sulla base del prezzo aumentato.

Art. 663 (Versamento del prezzo) L'aggiudicatario, entro il termine fissato dall'ordinanza di vendita, deve versare il residuo prezzo secondo le modalità fissate nell'ordinanza stessa, e depositare in cancelleria il documento comprovante l'avvenuto versamento.

Art. 664 (Trasferimento della nave) Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice dell'esecuzione con decreto trasferisce all'aggiudicatario la nave descritta nell'ordinanza di vendita, e ingiunge all'ufficio competente di cancellare le trascrizioni delle ipoteche e dei pignoramenti. Il decreto, trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, È reso pubblico a norma dell'art. 250, ed ha valore anche come titolo esecutivo per il rilascio della nave. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Art. 665 (Trasferimento dei carati di nave) Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice dell'esecuzione, con decreto, trasferisce all'aggiudicatario i carati indicati nell'ordinanza di vendita e ingiunge all'ufficio competente di restringere le ipoteche ai carati, che non formano oggetto di espropriazione. Il decreto È trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante per essere reso pubblico a norma dell'art. 250. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Art. 666 (Inadempienza dell'aggiudicatario) Se il prezzo non È versato entro il termine stabilito, il giudice dell'esecuzione, con ordinanza pubblicata e affissa nelle forme stabilite nell'art. 657, dispone che si proceda a nuovo incanto. L'ammontare della cauzione prestata dall'aggiudicatario inadempiente, dedotte le spese, si distribuisce

insieme col prezzo ottenuto nel nuovo incanto. Se il prezzo unitario alla cauzione È inferiore a quello dell'incanto precedente, il giudice dell'esecuzione, su istanza di un creditore intervenuto, emette a carico dell'aggiudicatario inadempiente decreto di ingiunzione a versare la differenza, entro il termine di cinque giorni, nei modi indicati per i depositi giudiziari; l'aggiudicatario può proporre opposizione nei confronti del creditore istante.

Art. 667 (Opposizione all'esecuzione) L'opposizione, con la quale si contesta il diritto della parte istante a procedere ad esecuzione forzata, e quella che riguarda la pignorabilità della nave o dei carati, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, con citazione al giudice competente a sensi dell'art. 643, salva l'applicazione dell'art. 480. terzo comma, del codice di procedura civile. Il giudice dell'esecuzione, se È competente per la causa, provvede all'istruzione a norma degli articoli 175 e seguenti del codice di procedura civile, altrimenti fissa con decreto l'udienza di comparizione avanti il giudice competente per valore, e stabilisce il termine perentorio per la notificazione del ricorso e del decreto.

Art. 668 (Opposizioni agli atti esecutivi) Salva l'applicazione dell'art. 480., terzo comma, del codice di procedura civile, le opposizioni relative alla regolarità formale e alla notificazione del titolo esecutivo e del precetto, nonché quelle relative ai singoli atti di esecuzione si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, con citazione al giudice competente ai sensi dell'art. 643, nel termine perentorio di cinque giorni dal primo atto di esecuzione, se riguardano il titolo esecutivo o il precetto, oppure dal giorno in cui i singoli atti furono compiuti. Il giudice dell'esecuzione provvede a norma dell'art. 618 del codice di procedura civile.

Art. 669 (Opposizione di terzi) Il terzo che pretende la proprietà o altro diritto reale sulla nave o sui carati, soggetti ed espropriazione può proporre opposizione con ricorso al giudice dell'esecuzione prima che sia disposta la vendita. Si applicano gli articoli 619, secondo comma, 621, 622 del codice di procedura civile.

Art. 670 (Espropriazione contro il proprietario non armatore e contro il terzo proprietario) Quando l'espropriazione della nave o dei carati di nave È promossa dai creditori dell'armatore non proprietario, assistiti da privilegio navale, il titolo esecutivo e il precetto debbono essere notificati anche al proprietario non armatore. Il pignoramento e in generale gli atti di espropriazione si compiono nei confronti del proprietario non armatore, al quale si applicano tutte le disposizioni relative al debitore ad eccezione del divieto di cui all'art. 658, terzo comma. Ogni volta, che, a norma del presente capo, deve essere sentito il debitore, deve essere sentito anche il proprietario non armatore. Ai fini dei comma precedenti, il terzo proprietario È equiparato al proprietario non armatore.

Art. 671 (Vendita di pertinenze separate) Alla procedura di vendita di cose già costituenti pertinenze, si applicano le norme del codice di procedura civile relative alla vendita di cose mobili.

Art. 672 (Rinvio) Alla esecuzione per consegna della nave e all'estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

Capo III: Della liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche

Art. 673 (Facoltà di liberare la nave) Il terzo acquirente di una nave o di carati, che ha trascritto il suo titolo e non È personalmente obbligato verso i creditori privilegiati o ipotecari, ha facoltà di liberare la nave da ogni ipoteca trascritta e da ogni privilegio per credito sorto anteriormente alla trascrizione del suo titolo di acquisto.

Art. 674 (Liberazione dopo il pignoramento) La facoltà prevista dall'articolo precedente spetta all'acquirente anche dopo il pignoramento, purchÈ egli nel termine di trenta giorni proceda in conformità di quanto disposto dall'articolo seguente.

Art. 675 (Istanza per la liberazione) L'acquirente deve far notificare ai creditori e ai precedenti proprietari un atto contenente: 1. la data e la qualità del suo titolo e la data della trascrizione; 2. il nome dei suoi danti causa; 3. gli elementi di individuazione della nave; 4. il prezzo convenuto e ogni altro peso posto a carico

dell'acquirente, o il valore che egli offre di pagare; 5. l'elenco dei creditori ipotecari coll'indicazione dei loro nomi, delle somme loro dovute e della data dei loro titoli e della trascrizione di essi; 6. l'offerta di depositare entro trenta giorni dalla notificazione e dall'inserzione il prezzo convenuto o il valore dichiarato, affinché sia diviso tra i creditori; 7. l'elezione del domicilio nel comune ove siede il giudice che sarebbe competente per l'esecuzione. Un estratto sommario di questo atto deve essere inserito nel giornale degli annunci giudiziari del luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 676 (Istanza di vendita all'incanto della nave) Ogni creditore privilegiato o ipotecario, entro quindici giorni dalla notificazione e dall'inserzione disposta nell'articolo precedente, può domandare la vendita all'incanto, offrendo l'aumento di un decimo e congrua cauzione per il pagamento del prezzo e per l'adempimento di ogni altro obbligo. La domanda, sottoscritta dall'istante o da un suo procuratore speciale, deve essere notificata all'acquirente, e depositata nella cancelleria del giudice competente a norma dell'art. 643, il quale, constatata la regolarità degli atti, e sentiti, ove occorra, gli interessati, emana ordinanza di vendita a' sensi degli articoli 656, 657.

Art. 677 (Provvedimento di liberazione) Se la vendita non È domandata nel termine o nel modo stabilito nell'articolo precedente o se la domanda È respinta, il prezzo offerto dall'acquirente rimane definitivamente fissato. Eseguito dall'acquirente il deposito del prezzo, il pretore o il presidente del tribunale, competente a norma dell'art. 643, ordina con decreto all'ufficio competente la cancellazione o la restrizione delle trascrizioni ipotecarie. Il decreto È trasmesso d'ufficio dal cancelliere all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'art. 250.

Art. 678 (Aggiudicazione al terzo acquirente) Se l'aggiudicazione segue a favore del terzo acquirente, il giudice competente ai sensi dell'art. 643, con decreto, pronuncia la conferma del titolo di

acquisto e ingiunge all'ufficio competente di cancellare o di restringere le trascrizioni ipotecarie. Il decreto È trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'art. 250. Il terzo acquirente, al quale È stata aggiudicata la nave o il carato, ha azione di regresso contro il venditore per il rimborso di ciò che eccede il prezzo stipulato nel contratto di vendita.

Art. 679 (Effetti del mancato deposito del prezzo) Se il terzo acquirente non deposita il prezzo nel termine, la domanda di liberazione della nave dalle ipoteche e dai privilegi rimane senza effetto, salva la responsabilità del richiedente per i danni verso i creditori.

Capo IV: Della distribuzione del prezzo

Art. 680 (Disposizioni generali) Nel caso di cui all'art. 677, il terzo acquirente deposita presso la cancelleria del giudice, competente a norma dell'art. 643, l'elenco dei creditori ipotecari trascritti e di quelli privilegiati che siano noti, e promuove la nomina del giudice dell'esecuzione. Nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 644, i comproprietari non debitori depositano presso la cancelleria del giudice, competente a sensi dell'art. 643, la domanda con gli atti e documenti giustificativi dei loro diritti nel termine stabilito. La distribuzione del prezzo non È sospesa per il ritardo del deposito del nolo o dei proventi dell'amministrazione della nave regolata dall'art. 652, alla distribuzione dei quali si procede separatamente.

Art. 681 (Rinvio) la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose già costituenti pertinenze separabili È regolata dalle norme del codice di procedura civile riguardanti la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose mobili. La distribuzione tanto delle somme depositate a sensi dell'articolo 677 di questo codice, quanto del ricavato della vendita forzata di nave o carati È regolata dagli articoli 510 a 512; 596 a 598 del codice di procedura civile.

Capo V: Dei procedimenti cautelari

Art. 682 (Provvedimento di autorizzazione) Il provvedimento di

autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere: 1. il divieto al proprietario debitore di disporre della nave o dei carati senza ordine di giustizia; 2. l'intimazione al comandante di non far partire la nave, e, se si tratta di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo; 3. gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante, cui si riferisce l'autorizzazione.

Art. 683 (Notificazione del provvedimento) Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante della nave. Esso deve essere notificato anche al proprietario non armatore, se chi agisce È creditore dell'armatore non proprietario ed È assistito da privilegio sulla nave e al terzo proprietario, se si tratta di nave o di carati di nave, gravati da privilegi navali od ipoteche.

Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del provvedimento al comandante sia eseguita secondo le modalità indicate dal secondo comma dell'art. 650.

Art. 684 (Pubblicità del provvedimento) Il provvedimento notificato È a cura del creditore, trascritto nella matricola o nel registro e, ove si tratti di navi maggiori o loro carati, annotato inoltre sull'atto di nazionalità.

Art. 685 (Amministrazione della nave sequestrata) In caso di sequestro giudiziario o di sequestro conservativo, all'amministrazione della nave si applica il disposto dell'art. 652.

Art. 686 (Rinvio) Per quanto non È espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

Attenzione : Il testo deve intendersi a scopo puramente consultivo e i suoi contenuti vanno verificati presso fonti ufficiali.

Copyright 2003 © IurisPrudentia.net . Tutti i diritti riservati . info@iurisprudentia.net