

11994

**Messaggio
del Consiglio federale all'Assemblea federale
concernente un disegno di legge sulla navigazione interna**

(Del 10 maggio 1974)

Onorevoli signori presidente e consiglieri,

Ci preghiamo di sottoporvi, con il presente messaggio, un disegno di legge federale sulla navigazione interna.

1 Cenni introduttivi

L'articolo 24^{ter} della Costituzione federale stabilisce che la legislazione sulla navigazione è di competenza della Confederazione. Questa norma è stata introdotta nell'Atto fondamentale in seguito alla votazione popolare del 4 maggio 1919. La competenza della Confederazione concerne tanto la navigazione marittima, quanto la navigazione interna sul Reno internazionale e la navigazione lacuale e fluviale entro i confini del Paese.

La Confederazione disciplinò dapprima la navigazione renana internazionale fondandosi sulla delega di competenza prevista nell'articolo 66 della legge federale del 28 settembre 1923¹⁾ sul registro del naviglio e il Consiglio federale regolò successivamente la navigazione marittima in virtù del decreto federale del 30 agosto 1939²⁾ sulle misure da prendere per la protezione del Paese e il mantenimento della sua neutralità. Questa navigazione fu però sottoposta ad un ordinamento definitivo soltanto mediante la legge federale del 23 settembre 1953³⁾ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. Secondo il titolo VII di questa legge, le disposizioni marittime s'applicano parzialmente anche alla navigazione internazionale del Reno e di altre acque navigabili, che collegano la Svizzera con il mare.

¹⁾ RS 747.11

²⁾ CS 1 83

³⁾ RS 747.30

Il disciplinamento della navigazione sulle acque situate all'interno del Paese permase riservato ai Cantoni, ad eccezione della navigazione in concessione, che venne regolata mediante ordinanze emanate dal Consiglio federale in virtù della privativa postale, l'ultima volta il 9 agosto 1972. Trattasi avantutto di disposizioni intese a tutelare la sicurezza dell'esercizio dei servizi pubblici di navigazione, dato che i criteri generali della navigazione sono, oggi ancora, disciplinati in diversi ordinamenti cantonali ed intercantionali.

La legge sulla navigazione interna colma una lacuna, completando la legislazione federale con un ordinamento della navigazione sulle idrovie all'interno del Paese. Risultano quindi disciplinate, a livello federale, tre generi di navigazione, ossia quella marittima, quella commerciale sul Reno internazionale e quella interna.

La legge sulla navigazione interna è stata concepita come una legge-quadro, che istituisce norme fondamentali e lascia al Consiglio federale la cura di emanare disposizioni particolareggiate. Questa prassi consentirà d'altronde di adeguare, con maggiore facilità, le prescrizioni tecniche all'evoluzione delle costruzioni nautiche.

2 Parte generale

21 Situazione iniziale

Della superficie totale delle acque svizzere, due quinti sono acque confinarie disciplinate in convenzioni internazionali e tre quinti acque interne disciplinate nel diritto nazionale.

Alle acque confinarie s'applicano le convenzioni seguenti:

Parti contraenti	Data	Campo d'applicazione
Stati rivieraschi del Bodanico	22 settembre 1867 10 giugno 1973 ¹⁾	Lago di Costanza
Svizzera/Gran Ducato di Baden	28 settembre 1867	Lago Inferiore e Reno tra Costanza e Sciaffusa
Svizzera/Repubblica federale di Germania	10 giugno 1973 ¹⁾	Lago Inferiore e Reno tra Costanza e Sciaffusa
Svizzera/Gran Ducato di Baden	10 maggio 1879	Reno da Neuhausen fino a valle di Basilea

¹⁾ Procedura di ratificazione in corso

Parti contraenti	Data	Campo d'applicazione
Stati renani	17 ottobre 1868	Atto di navigazione
	20 novembre 1963	Convenzione di Mannheim
Svizzera/Francia	10 settembre 1902	Lemano
Svizzera/Italia	22 ottobre 1923	Lago Maggiore, Lago di Lugano
Svizzera/Austria	1 ^o giugno 1973 ¹⁾	Vecchio Reno

¹⁾ Procedura di ratificazione in corso

Tutti questi contratti interstatali prevedono un ordinamento uniforme della navigazione, al quale gli Stati rivieraschi devono adeguare i loro ordinamenti interni. Siffatte norme di navigazione sono posteriori al diritto nazionale.

La Convenzione del 27 novembre 1925 concernente la stazzatura delle navi della navigazione interna è applicabile a tutte le acque degli Stati contraenti, tenuto conto che quest'ultimi possono nondimeno esprimere la riserva, pure fatta dalla Svizzera, di non applicare detta Convenzione alla navigazione puramente interna. La convenzione del 21 giugno 1929 concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per battello s'applica parimente a tutte le acque svizzere.

Mediante il decreto del 24 giugno 1971, le Camere federali approvarono la Convenzione del 25 gennaio 1965 sull'intavolazione delle navi della navigazione interna, compreso il protocollo n. 1 concernente i diritti reali sulle navi della navigazione interna, la convenzione del 15 febbraio 1966, sulla stazzatura delle navi della navigazione interna e la convenzione del 15 marzo 1960 per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi nella navigazione interna. La Svizzera non ha ancora ratificato i due primi atti, ma ha invece aderito all'ultima convenzione, con effetto a contare dal 25 luglio 1972. Questo ordinamento s'applica parimente alle acque situate all'interno del Paese.

In questi ultimi anni, la navigazione da sport e da diporto si è notevolmente sviluppata. In Svizzera si contano più di 70 000 natanti a motore, a vela o a remi, numero che aumenta incessantemente e al quale occorre aggiungere quello dei battelli cosiddetti «itineranti», trasportati da un'acqua all'altra, oppure condotti nel nostro Paese da turisti stranieri. Questa navigazione soggiace, prescindendo dalle disposizioni delle convenzioni internazionali e dagli ordinamenti della navigazione in concessione, a ordinamenti cantonali diversi, ancorché i Cantoni abbiano concluso concordati fra di loro allo scopo di unificare nel limite massimo possibile il disciplinamento della navigazione sulle acque intercantionali. Ciononostante sussi-

stono discrepanze e, in talune materie, ai Cantoni manca la competenza di legiferare.

A livello internazionale, è manifesta la tendenza di uniformare gli ordinamenti di polizia della navigazione sulle diverse idrovie europee. Nel 1962, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite a Ginevra ha elaborato e proposto agli Stati partecipi un codice europeo delle idrovie della navigazione interna (CEVNI). L'ordinamento internazionale di polizia della navigazione sul Reno è appunto strutturato secondo questo modello. Sarebbe pertanto difficilmente comprensibile che il nostro Paese si sottragga alla tendenza d'unificare il diritto internazionale della navigazione e permetta la coesistenza di sistemi giuridici discrepanti a livello cantonale. Per questo motivo, sotto la direzione dell'Ufficio federale dei trasporti, un gruppo di periti cantonali ha elaborato, nel corso degli ultimi anni e sul fondamento del CEVNI, un disegno d'ordinamento uniforme delle norme di polizia della navigazione, che però non può ancora essere messo in vigore, mancando una base legale adeguata.

Al momento della revisione della legge sul registro del naviglio, è stato proposto di introdurre in questo testo legislativo un articolo accordante al Consiglio federale la competenza di emanare disposizioni di diritto pubblico per il disciplinamento della costruzione, dell'attrezzatura, della composizione dell'equipaggio e dell'ammissione dei natanti alla navigazione; lo scopo perseguito era quello di definire le esigenze cui dovevano sottostare i conduttori e di regolare l'assicurazione di responsabilità civile, la circolazione sulle idrovie, la segnaletica a bordo e a terra, la protezione delle acque e la lotta contro i rumori. Nel corso della procedura di consultazione, tutti i Cantoni, salvo due, respinsero siffatta soluzione e, pure con due eccezioni, dichiararono che lo scopo prefisso non poteva essere raggiunto mediante un concordato intercantonale. Prevalse pertanto l'opinione che conveniva istituire un ordinamento uniforme mediante la promulgazione di una legge sulla navigazione interna.

22 Iniziative parlamentari

Pure diverse iniziative parlamentari perseguivano un disciplinamento a livello federale. Infatti, fondandosi sulla sua mozione del 16 giugno 1963, il Consigliere agli Stati Bächtold dichiarò che il numero crescente di battelli a motore sui laghi e fiumi svizzeri contribuiva all'inquinamento delle acque, veniva a creare una situazione intollerabile, pregiudicava la sicurezza delle persone in cerca di riposo e perturbava la loro tranquillità con rumori eccessivi. Egli chiedeva al Consiglio federale di presentare ai Consigli legislativi un disegno di legge disciplinante uniformemente questa materia per tutto il Paese. Un postulato Martin, del 20 maggio 1969, avvertiva l'Esecutivo riguardo all'inquietante inquinamento ingenerato dallo sviluppo della naviga-

zione da diporto, dalle barche da pesca, dai natanti turistici e commerciali. Il Consiglio federale era invitato a far sì che i Cantoni elaborassero un ordinamento intercantonale sulla navigazione e provvedessero ad emanare misure uniformi per la lotta contro l'inquinamento delle acque. La mozione del Consigliere nazionale Schaller, del 10 marzo 1971, invitava l'Esecutivo a sottoporre alle Camere federali un disegno di legge federale per regolare i rapporti di diritto pubblico nella navigazione interna e per promuovere la navigazione renana. Il 3 giugno 1969, una mozione Wenger criticava la disparità degli ordinamenti esistenti e chiedeva l'elaborazione di una legge sulla navigazione interna, che tenesse conto della navigazione minuta. Secondo la mozione, occorreva prevedere un disciplinamento analogo a quello della circolazione stradale, con disposizioni particolari a favore della lotta contro i rumori eccessivi e l'inquinamento delle acque. Una mozione Weber-Svitto, del 28 febbraio 1972, insisteva precipuamente sull'urgenza di un ordinamento uniforme della navigazione allo scopo di mantenere ai laghi e ai fiumi la caratteristica di zona di riposo; l'Esecutivo era pure invitato a sottoporre al Parlamento un disegno d'ordinamento consentente la limitazione del numero dei battelli a motore e agevolante una pianificazione lacuale adeguata.

Il Consiglio federale riconobbe la giustificazione di questi diversi interventi ed annunciò che avrebbe sottoposto, in un prossimo avvenire, un disegno di legge sulla navigazione interna.

Il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie istituì nel 1971 un gruppo di lavoro interdipartimentale e incaricò il signor dott. W. Müller di Basilea d'elaborare un avamprogetto di legge. Quest'ultimo fu discusso in seno al gruppo di lavoro suddetto, sottoposto ad una procedura di consultazione e poscia rielaborato sul fondamento dei pareri espressi.

23 Chiarimenti riguardo al disegno

Il disegno è fondato sui seguenti principi: la legge sulla navigazione interna, come legge-quadro, costituisce il fondamento legale che consente la promulgazione di disposizioni esecutive uniformi, senza ricorrere ad altre basi legali esistenti (convenzioni internazionali, privativa delle poste, legge sul registro dei navigli). Queste norme esecutive possono riferirsi tanto alla navigazione in concessione, quanto alla grande navigazione commerciale (segnatamente sul Reno) e alla navigazione da sport o da diporto. Eventuali disposizioni particolari devono essere previste soltanto per tener conto delle peculiarità di taluni generi di navigazione che non s'addicono ad un ordinamento uniforme.

La legge disciplina quindi solo materie strettamente legislative. Tutte le questioni tecniche e d'esercizio, suscettibili d'aggiornamenti all'evoluzione tecnica, verranno infatti regolate mediante ordinanze d'esecuzione. La

legge istituisce i principi fondamentali su la costruzione, le attrezzature e la condotta dei natanti come anche la composizione degli equipaggi. La delimitazione fra materie da disciplinare nella legge e quelle da prevedere nelle ordinanze può essere riesaminata in ogni momento, senza pregiudicare la strutturazione dell'atto legislativo. I singoli capitoli possono essere ampliati o magari ridimensionati. Conformemente alla prassi, l'esecuzione della legge è affidata ai Cantoni, a meno che trattisi di natanti della Confederazione o di imprese di navigazione in concessione. A qualsiasi genere di navigazione sono applicabili disposizioni penali uniformi; la competenza delle autorità cantonali locali risulta circoscritta, tenuto però conto che i permessi e le autorizzazioni rilasciati da esse sono valevoli in tutto il territorio della Confederazione. La legge collima con la legislazione sulla circolazione stradale nella misura in cui lo consentono le peculiarità della navigazione. Della priorità del diritto internazionale, che assume un'importanza particolare nella navigazione interna, è stato adeguatamente tenuto conto.

Al momento dell'elaborazione del disegno di legge, occorre trattare la questione a sapere se conveniva includervi prescrizioni di diritto civile, segnatamente disposizioni relative alla responsabilità civile, oppure se fosse stato meglio limitarsi, per ora, al disciplinamento dei rapporti di diritto pubblico. È invero irrefutabile che un codice della navigazione interna dovrebbe pure comprendere disposizioni sulla responsabilità civile del proprietario, dell'armatore e del conduttore del natante, prescrizioni concernenti i diritti e gli obblighi dell'equipaggio, il contratto di servizio (contratto d'arzuolamento), la sicurezza sociale, la locazione di navi, il contratto di nolegio, il contratto di trasporto e i relativi documenti (la polizza di carico e la lettera di vettura), gli urti fra navi, l'assistenza e il salvataggio e, eventualmente, anche l'avaria comune. Nella misura in cui non sussistano atti particolari, risultano infine indispensabili anche norme sull'intavolazione e i diritti reali dei natanti della navigazione interna. Occorre nondimeno esaminare se uno strumentario così comprensivo sia effettivamente urgente ed anche necessario, oppure se non siano sufficienti le norme del diritto civile generale, tenuto però anche conto che siffatte disposizioni non potrebbero essere elaborate a breve termine.

La navigazione commerciale renana doveva ovviamente essere l'oggetto di un disciplinamento minuto, ciò che è appunto avvenuto mediante la legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera del 23 settembre 1953, la quale s'applica alla navigazione interna nella misura prevista dagli articoli 125-127.

Per la navigazione in concessione è determinante la legge sulle ferrovie, che in taluni campi parifica le imprese di navigazione a quelle ferroviarie.

Per quanto concerne la navigazione da sport e da diporto bastano le norme del diritto civile, fatta astrazione delle questioni inerenti alla responsabilità civile e all'assicurazione.

La responsabilità del proprietario e del conduttore della nave secondo il diritto delle obbligazioni è stata recentemente modificata dall'ordinamento internazionale, avendo la Svizzera aderito alla Convenzione del 1960 per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi nella navigazione interna. Questa convenzione, che è entrata in vigore il 25 luglio 1972 (RU 1972 813) ed è applicabile alle navi svizzere e straniere transitanti sulle acque svizzere della navigazione interna, è fondata sul principio della responsabilità per colpa. Il caso di danno più importante nella navigazione è costituito dall'urto tra navi. Secondo i dati statistici degli assicuratori di navi della navigazione interna, circa il 90 per cento di tutti i danni sono cagionati infatti da urti fra natanti o da collisioni con impianti della navigazione. In questo campo dunque, l'istituita uniformità del diritto ha colmato ogni lacuna. Di scarsa utilità sarebbe dunque l'auspicata istituzione, nella legislazione nazionale, di una responsabilità causale, meramente applicabile ai casi non disciplinati nella convenzione internazionale, per i quali dovrebbe bastare il diritto delle obbligazioni. Per di più, qualora trattasi d'impresе di navigazione concessionarie, verrebbe applicata sussidiariamente la legge sulla responsabilità civile delle ferrovie. La legge sulla protezione delle acque contro l'inquinamento istituisce un ordinamento sulla responsabilità, applicabile a qualsiasi acqua svizzera. La responsabilità civile risultante dall'esercizio di una nave, a sua volta, può essere disciplinata contrattualmente dalle parti. In queste condizioni, non appare necessario di regolare separatamente la responsabilità civile in materia di navigazione interna. Il trasporto regolare e professionale di persone e di merci è retto dal diritto dei trasporti ferroviari ed è sottoposto all'ordinamento particolare della responsabilità civile applicabile alle ferrovie.

Per la navigazione renana, la legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera prevede l'applicazione della convenzione internazionale concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare del 1961. A livello internazionale, sono inoltre in fase di elaborazione convenzioni sul contratto di trasporto di passeggeri e di bagagli, come anche sul contratto di trasporto di merci nella navigazione interna, riguardo alle quali il nostro Paese nulla ha deciso circa un eventuale adesione. Sul Reno a valle di Basilea, i trasporti di merci soggiacciono alle disposizioni della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera.

Le disposizioni del codice delle obbligazioni sul contratto di trasporto dovrebbero bastare quanto al disciplinamento dei trasporti di merci eseguiti all'interno del Paese da imprese non concessionarie. Per la navigazione interna non sono inoltre necessarie norme speciali inerenti all'assistenza, al salvataggio e all'avaria comune.

Per quanto concerne la sicurezza sociale, dovrebbero essere sufficienti le disposizioni federali sul lavoro, quelle sul contratto di lavoro del codice delle obbligazioni e sull'assicurazione infortuni obbligatoria.

La legge federale sul registro del naviglio disciplina l'intavolazione e i diritti reali per i natanti di più di 15 tonnellate.

Visto quanto precede, il disciplinamento attuale del diritto civile dovrebbe convenire perfettamente alla navigazione interna. Nella misura in cui risultano necessarie, potranno inoltre essere applicati gli ordinamenti particolari già esistenti (legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, legge sulla responsabilità civile delle ferrovie e diritto dei trasporti ferroviari). D'altronde, anche il codice francese del 1956 concernente le idrovie e la navigazione interna, costituente uno strumentario completo, non contiene disposizioni sulla responsabilità civile.

Essendo controversa la possibilità di prescrivere l'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria in virtù di disposizioni cantonali sulla navigazione, l'obbligo d'assicurazione è previsto in una parte speciale del disegno.

24 Risultati della procedura di consultazione

L'avamprogetto di legge è stato sottoposto, per parere, ai Cantoni e alle divisioni interessate dell'Amministrazione federale, che hanno unanimemente approvato, di principio, l'atto legislativo. Diversi Cantoni hanno chiesto che il loro diritto di sovranità sulle acque venga affermato più chiaramente ed altri hanno proposto di inserire nella legge disposizioni concernenti le imposte e le tasse cantonali e di stabilire che il diritto dei Cantoni di riscuotere siffatte tasse ed imposte non venga infirmato dalla promulgazione delle norme federali. Un Cantone ha domandato che le attribuzioni della polizia siano disciplinate analogamente a quanto è avvenuto nella legge sulla circolazione stradale.

Numerose proposte riguardano le disposizioni penali. Sono state in effetti chieste norme particolari per reprimere il furto d'uso, la condotta di una nave in stato di spossatezza o d'ebrietà, il delitto di fuga, la menomazione della sicurezza di una nave e la possibilità di prevedere l'esenzione da qualsiasi pena nei casi di lieve gravità.

Diversi postulati dei Cantoni dovranno essere attuati con la promulgazione delle disposizioni esecutive. Trattasi fra altro di una formulazione più precisa degli obblighi cantonali riguardo al mantenimento della navigabilità delle acque e proposte concernenti la costruzione o l'esercizio.

Le disposizioni inerenti alle spettanze delle autorità federali e cantonali e alla delimitazione della competenza dei Cantoni secondo il luogo di stazionamento della nave e il domicilio del conduttore sono state generalmente approvate. Taluni Cantoni hanno per contro disapprovato il disposto secondo cui, in taluni casi, il Cantone di stazionamento della nave potrebbe rilasciare e ritirare le patenti di navigazione.

Le proposte presentate nella procedura di consultazione sono state esaminate da un gruppo di lavoro interdipartimentale e, nella misura del possibile, tenute in considerazione. Quelle inerenti alle disposizioni esecutive, invece, sono state trattenute per un esame ulteriore, che avrà luogo al momento dell'elaborazione dei pertinenti disposti, ossia alla data in cui verrà avviata una nuova procedura di consultazione presso i Cantoni e le cerchie interessate della navigazione.

3 Parte speciale. Commenti riguardanti talune disposizioni del disegno

31 Parte prima: Disposizioni generali

Campo d'applicazione (art. 1)

Gli ordinamenti internazionali riguardano segnatamente il Reno internazionale (disciplinato mediante la Convenzione di Mannheim) e le acque confinarie (Lago di Costanza, Lago Lemano, Lago Maggiore e Lago di Lugano). Essi sono poziori al diritto nazionale.

Esercizio della navigazione (art. 2, 3 e 4)

Analogamente a quanto si è dovuto prevedere nella legge sulla circolazione stradale, occorre delimitare anche in questo atto legislativo le competenze della Confederazione e dei Cantoni. Per l'uso particolare o accresciuto di un'idrovia (ad esempio per lo stazionamento di un battello, per l'esercizio di un ristorante su un battello ancorato, per lo stazionamento di un battello d'abitazione o anche per organizzare una gara) è necessaria l'autorizzazione del Cantone (art. 2 cpv. 2), esercitante la sovranità sulle acque (art. 3). Ove occorra, i Cantoni possono subordinare il rilascio di una licenza di navigazione all'esistenza di un luogo di stazionamento del battello e subordinare la navigazione a un permesso speciale (art. 13 cpv. 3).

Manutenzione delle acque (art. 5)

Nella procedura di consultazione, i Cantoni hanno giudicato che l'obbligo di manutenzione era stato formulato in un modo eccessivamente tassativo. Il testo della legge è più flessibile e prevede pertanto l'obbligo di manutenzione delle acque soltanto nella misura in cui la navigazione è attuabile e non è limitata né vietata. L'obbligo di manutenzione non potrebbe dunque essere interpretato nel senso di un imperativo di provvedere alla navigabilità di nuovi tratti d'acqua.

Eliminazione di ostacoli alla navigazione (art. 6)

Le competenze dell'autorità cantonale potrebbero già essere inferite dalla sovranità sulle acque. Nondimeno, una disposizione esplicita della

legge agevolerà il compito dell'autorità, qualora essa dovesse intervenire presso le persone che hanno cagionato l'intralcio.

Navigazione sottoposta a concessione o a permesso (art. 7)

Mancando un atto legislativo sulla navigazione interna, la navigazione in concessione o subordinata a permesso era finora disciplinata sul fondamento della legge federale concernente il servizio delle poste, del 2 ottobre 1924; essa va ora ordinata nel quadro della presente legge.

32 Parte seconda: Battelli e conduttori di battelli

Battelli (art. 10 a 15)

Le disposizioni minute concernenti la sicurezza dell'esercizio (art. 10), la costruzione e l'equipaggiamento dei battelli (art. 11), l'esame dei tipi (art. 12), le licenze di navigazione (art. 13), l'ispezione (art. 14) e l'intavolazione dei battelli (art. 15) verranno emanate dal Consiglio federale come prescrizioni esecutive. L'articolo 11 capoverso 2 consentirà alla Confederazione d'intervenire allo scopo di prevenire l'apparizione di battelli con dimensioni esagerate o con motori di potenza eccessiva e di proteggere pertanto l'ambiente naturale.

La licenza di navigazione (art. 13) è rilasciata dal Cantone dove staziona il battello (art. 56). Per i battelli della Confederazione e delle imprese concessionarie, il Consiglio federale designerà l'autorità competente. La licenza di navigazione, un documento di natura tecnica, è valevole su tutto il territorio della Confederazione, salvo disposizioni particolari di convenzioni internazionali (art. 18). Il permesso speciale (art. 3 cpv. 3 e 13 cpv. 3) è per contro valevole unicamente sull'idrovia per la quale è stato rilasciato. Di principio, ogni battello deve costituire l'oggetto di una licenza di navigazione, anche se il Consiglio federale possa prevedere eccezioni per le imbarcazioni minute (art. 13 cpv. 5). Il riconoscimento di licenze straniere e l'ammissione di battelli itineranti verranno disciplinati nelle disposizioni esecutive.

L'articolo 15 concerne qualsiasi genere d'intavolazione. Trattasi dell'intavolazione secondo la legge federale sul registro del naviglio del 1923 (RS 747.11), del controllo dei battelli delle imprese concessionarie secondo l'ordinanza concernente la navigazione sottoposta a concessione o a permesso del 1972 (RS 747.211.1), dell'intavolazione degli yacht svizzeri naviganti sul mare secondo l'ordinanza sugli yacht marittimi svizzeri del 1971 (RS 747.321.7) o dell'intavolazione dei battelli nei controlli cantonali dei battelli (art. 15 cpv. 2). Un ordinamento speciale è applicabile ai battelli della Confederazione. Come per le licenze di navigazione, il Consiglio federale può esentare le imbarcazioni minute dall'obbligo dell'intavolazione.

321 Conduttori di battelli ed equipaggi

Rilascio delle patenti (art. 17)

Per la condotta di talune categorie di battelli a motore e a vela è necessaria una patente di navigazione (art. 17). Le patenti possono essere parimente previste per l'esercizio di determinate funzioni come membro dell'equipaggio, in particolare quella di timoniere. La patente è compilata dal Cantone nel quale il candidato ha il domicilio (art. 56 cpv. 3).

Ritiro delle patenti (art. 19, 20 e 21)

Il disciplinamento è comparabile a quello della legge sulla circolazione stradale (art. 16 e 17) e conferisce, di principio, la competenza all'autorità che ha rilasciato la patente (art. 56 cpv. 2 e 3).

33 Parte terza: Norme di rotta

Conformemente alla sua concezione, la legge istituisce soltanto le norme essenziali della navigazione, affidando le disposizioni minute all'ordinanza d'esecuzione. Le norme possono così essere adeguate più agevolmente alle nuove circostanze o alle convenzioni internazionali.

331 Prescrizioni di polizia della navigazione

Norme di rotta e di stazionamento (art. 25)

Trattasi per l'essenziale di disposizioni presentemente contenute in parte nei regolamenti cantonali e intercantionali di navigazione. Per emanarle, l'Esecutivo potrà fondarsi sui lavori svolti dai periti cantonali della navigazione i quali, sotto la direzione dell'Ufficio federale dei trasporti, hanno elaborato, fondandosi sui regolamenti cantonali e intercantionali e tenendo conto dei disciplinamenti sulle acque confinarie e del codice europeo della navigazione interna, determinate prescrizioni nautiche uniformi per tutto il territorio del Paese.

34 Parte quarta: Disposizioni particolari per la navigazione renana internazionale

La navigazione internazionale sul Reno esige un ordinamento particolare per tutto quanto concerne la polizia della navigazione e l'economia dei trasporti. La parte quinta, che tratta dell'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria, non s'applica alla navigazione suddetta.

Prescrizioni di polizia della navigazione (art. 28)

La navigazione sul Reno internazionale è retta dalla convenzione per la navigazione del Reno di Mannheim, del 17 ottobre 1868 e del 20 novembre 1963, la quale prevede che le prescrizioni di polizia della navigazione sono adottate dalla Commissione centrale per la navigazione del Reno. Le decisioni prese all'unanimità da detta commissione sono cogenti per tutti gli Stati renani, a meno che uno o parecchi di loro abbiano comunicato di non accettare la decisione presa o di poterla approvare soltanto previo accordo delle loro autorità legislative. Presentemente, la facoltà di mettere in vigore le prescrizioni emanate dalla Commissione centrale spetta al Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (DCF del 29 marzo 1966 - RU 1966 652 e DCF del 23 dicembre 1968 - RU 1969 81). Questo ordinamento ha finora fatto buona prova.

Il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno prevede che i conduttori delle navi transitanti sul Reno internazionale devono conformarsi alle prescrizioni temporanee emanate dalle autorità a titolo di prova o in attesa che il regolamento possa essere adeguato alla nuova situazione. Dette prescrizioni non possono avere una durata di validità superiore a tre anni e sono emanate ed abrogate simultaneamente in tutti gli Stati rivieraschi. Un analogo disciplinamento è stabilito nel regolamento concernente l'intavolazione del naviglio adibito alla navigazione del Reno come anche nel regolamento per il trasporto di materie pericolose sul Reno. In Svizzera, queste prescrizioni sono emanate dall'Ufficio federale dell'economia idrica.

Prescrizioni d'economia dei trasporti (art. 29)

Dal profilo dell'economia dei trasporti, il bacino del Reno internazionale costituisce un complesso che esige dagli Stati rivieraschi la coordinazione delle loro attività. Questo coordinamento assume un'importanza particolare nell'istituzione di norme uniformi sulla competitività dei costi di trasporto, onde siano evitati quelli discriminanti, oppure sulla capacità d'immobilizzare temporaneamente la stiva delle navi. Fintanto che siffatti provvedimenti risultano necessari, è indispensabile che la Svizzera, come membro della Commissione centrale, adotti la medesima politica degli Stati rivieraschi. I provvedimenti concernono unicamente la grande navigazione commerciale esercitata in Svizzera sul Reno internazionale, ossia sulla parte dell'idrovia compresa tra la frontiera presso St. Jean/Kleinhüningen e Basilea, eventualmente Rheinfelden.

Competenza delle autorità cantionali (art. 30)

L'articolo 30 stabilisce deroghe alle disposizioni dei capoversi 2 e 3 dell'articolo 56. Alla stazzatura dei battelli s'applica la Convenzione internazionale del 1925 (CS 13 311). Del rimanente, il disciplinamento collima con

quello del Reno internazionale. Il capoverso 2 si fonda sui concordati intercantionali dei Cantoni rivieraschi e sul principio ancorato nella legge secondo cui l'esecuzione delle prescrizioni di polizia della navigazione spetta ai Cantoni, ciò che costituisce la soluzione più razionale nel caso particolare del Reno.

35 Parte quinta: Assicurazione

Gli ordinamenti cantonali sulla navigazione prevedono l'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria; questo obbligo deve essere ora disciplinato nel diritto federale, cosicché la controversia giuridica riguardo alla competenza cantonale in questa materia diverrà priva d'oggetto.

Obbligo d'assicurazione (art. 31)

Il Consiglio federale deve poter delimitare la portata dell'obbligo d'assicurazione, allo scopo di consentire un adeguamento delle condizioni assicurative all'evoluzione della situazione. L'obbligo assicurativo può essere parimente prescritto per gli impianti e gli apparecchi galleggianti, parificati ai battelli secondo la legge.

Limitazioni dell'assicurazione (art. 32)

Il disciplinamento collima, in principio, con quello della legislazione sulla circolazione stradale (LCF art. 63).

Attestato d'assicurazione, sospensione e cessazione dell'assicurazione (art. 34)

La conclusione di un'assicurazione di responsabilità civile è un presupposto per il rilascio della licenza di navigazione (art. 13 cpv. 2). Affinché tra il momento della cessazione dell'assicurazione e quello del ritiro o della restituzione della licenza di navigazione non insorgano danni non coperti, la legge fissa all'autorità un termine entro il quale quest'ultima è tenuta a ritirare la licenza, prima che l'assicurazione cessi di produrre i suoi effetti.

Casi speciali (art. 35)

L'ordinanza concernente la navigazione sottoposta a concessione o a permesso del 1972 (RS 747.211.1) prevede che i concessionari devono concludere un'assicurazione di responsabilità civile che copra qualsiasi rischio della loro impresa.

Per i battelli della navigazione interna adibiti alla navigazione renana internazionale, ed intavolati in un registro pubblico (tonnellaggio di almeno 15 tonnellate ed impiego per il trasporto commerciale di persone e di merci)

valgono disposizioni particolari sulla responsabilità. Giusta quest'ultime, la responsabilità dell'armatore è limitata secondo il tonnellaggio del battello e la potenza dei motori. Siffatti presupposti peculiari rendono impossibile l'applicazione dei principi usuali in Svizzera in materia di responsabilità civile e di assicurazione. Per la navigazione renana è stata conclusa, nel 1973, una convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità dei proprietari dei battelli della navigazione interna, cui la Svizzera non ha ancora aderito. In materia d'assicurazione di responsabilità civile, esiste nondimeno una prassi comune dei Paesi renani fondata su un mercato assicurativo internazionale, prassi attualmente già osservata dagli armatori svizzeri.

36 Parte sesta: Ricorsi e foro

Ricorsi e foro (art. 36 e 37)

Il diritto di ricorso è sempre assicurato e in ogni caso sono competenti almeno due istanze. Le decisioni definitive, affinché la legge venga eseguita in modo uniforme, sono prese dalle autorità federali. A livello federale s'applicano le disposizioni della legge federale sulla procedura amministrativa e quelle della legge federale sull'organizzazione giudiziaria.

L'atto di Mannheim prevede, come foro giudiziario in materia civile, il luogo dell'infortunio, dato che le autorità del posto possono istruire e giudicare il caso con maggior conoscenza di causa. Per il Reno internazionale è indispensabile che la determinazione del foro sia uniforme. Sulle acque intercantonali, è invece sovente difficile determinare in quale giurisdizione cantonale è avvenuto l'infortunio, mentre è assai più agevole conoscere il domicilio del convenuto. Per questi motivi occorre prevedere nell'articolo 37 la possibilità di scegliere tra due fori giudiziari. D'altronde adeguate prescrizioni particolari disciplinano il foro per i servizi di navigazione delle Ferrovie federali e le imprese concessionarie di navigazione, i quali possono infatti essere citati sia davanti al tribunale competente della sede dell'impresa, sia davanti al tribunale competente di un Cantone rivierasco, nel quale è domiciliato l'attore.

37 Parte settima: Disposizioni penali

Reati e contravvenzioni (art. 38 a 47)

Gli articoli 38 a 47 collimano con le disposizioni della legge sulla circolazione stradale, pur con talune semplificazioni e modificazioni dovute alle peculiarità della navigazione. L'articolo 39, oltre alla condotta di un battello in stato di ebbrietà, s'applica al conduttore che agisce sotto l'influsso di stupefacenti o di prodotti psicotropi. Invece dell'abuso di patentì o di tarhe,

è stata prevista la condotta di un battello senza patente di navigazione o assicurazione di responsabilità civile oppure privo di contrassegni (art. 44). L'articolo 46 contempla anche la violazione di disposizioni di polizia della navigazione, sancite in convenzioni internazionali, dato l'obbligo degli Stati rivieraschi di emanare disposizioni per reprimere siffatte contravvenzioni. A tale riguardo va osservato che possono darsi casi non espressamente previsti nella legge.

Le contravvenzioni alla privativa delle Poste erano sinora represses in virtù delle disposizioni della legge sul servizio delle poste. Presentemente però, in connessione con l'articolo 7 disciplinante la navigazione subordinata a concessione o a permesso, occorre prevedere una disposizione particolare la quale, come *lex specialis*, dovrebbe prevalere sulla legge concernente il servizio delle poste (art. 47). La quota della pena corrisponde a quella del riveduto articolo 61 della legge sul servizio delle poste nel tenore conferitogli dalla legge federale sul diritto penale amministrativo (allegato n. 17).

371 Punibilità

Infrazioni commesse nella gestione di un'azienda (art. 49)

Le persone giuridiche e le società commerciali rispondono secondo i principi previsti nelle leggi speciali recenti. Poiché le fattispecie penali sono adeguatamente definite non occorre prevedere le contravvenzioni commesse per l'intermediario di un subordinato. Il testo della disposizione è stato recepito dall'articolo 6 della legge federale sul diritto penale amministrativo.

Relazioni con altre leggi penali (art. 52)

Conformemente alla prassi usuale, la legge dichiara le disposizioni generali del codice penale applicabili alle contravvenzioni previste negli articoli 38 a 46. Per le contravvenzioni previste nell'articolo 47 sono invece applicabili le disposizioni generali della legge sul diritto penale amministrativo.

Per quanto concerne la navigazione internazionale sul Reno, le necessarie disposizioni penali sono state finora emanate dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie [ordinanza concernente le infrazioni alle prescrizioni di polizia per la navigazione sul Reno a valle di Rheinfelden (RS 747.224.031)]. Siamo del parere che questo ordinamento debba essere mantenuto.

38 Parte ottava: Competenze

381 Competenza delle autorità federali

Disposizioni esecutive (art. 54)

Per la promulgazione di prescrizioni procedenti dal diritto internazionale, la Confederazione era finora competente secondo una disposizione della legge federale sul registro del naviglio. Questa norma può presentemente essere abrogata (art. 61).

382 Competenze delle autorità cantonali

Attribuzioni speciali della polizia (art. 57)

La polizia deve poter agire ovunque uniformemente, ciò che è particolarmente importante nelle acque intercantonali. Tale disposizione collima con quella analoga del diritto sulla circolazione stradale.

Imposte e tasse (art. 59 e 60)

I Cantoni possono, nel quadro del diritto federale, riscuotere imposte e tasse. L'ordinamento previsto intende meramente evitare la doppia imposizione.

39 Parte nona: Disposizioni finali

Entrata in vigore (art. 62)

La legge non potrà entrare subito in vigore poiché le disposizioni esecutive potranno essere elaborate soltanto dopo l'istituzione definitiva delle linee fondamentali dell'atto legislativo. Per l'approntamento delle norme di esecuzione sarà necessaria una procedura di consultazione.

4 Ripercussione sulle finanze e sull'effettivo del personale

Le disposizioni della legge non provocheranno nuovi oneri finanziari considerevoli per la Confederazione.

5 Costituzionalità

La legge sulla navigazione interna si fonda sull'articolo 24^{ter} della Costituzione federale ed è sottoposta al referendum facoltativo.

6 Classificazione di mozioni e di postulati

Vi proponiamo di togliere di ruolo le mozioni e i postulati seguenti:

- 1965 M 9153 Protezione delle acque (S 16.6.65, Bächtold; N 13.10.65)
1969 P 10234 Navigazione e protezione delle acque (N 18:12.69, Martin)
1971 M 10290 Navigazione interna (N 14.12.70, Wenger; S 24.6.71)
1972 M 10868 LF sulla navigazione interna (N 7.10.71 Schaller; S 7.3.72)
1973 M 11176 Navigazione dei battelli a motore sui laghi svizzeri (N 7.12.72, Weber-Svitto; S 19.3.73).

7 Proposte

Fondandoci su quanto precede ci onoriamo di raccomandarvi l'approvazione del disegno di legge allegato.

Gradite, onorevoli signori presidente e consiglieri, l'assicurazione della nostra alta considerazione.

Berna, 10 maggio 1974

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione,

Brugger

Il cancelliere della Confederazione,

Huber

(Disegno)

Legge federale sulla navigazione interna

(Del 1974)

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 24^{ter} della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 1^o maggio 1974¹⁾,

decreta:

Parte prima: Disposizioni generali

Art. 1

Campo d'applicazione

¹ La presente legge disciplina la navigazione sulle acque svizzere, comprese quelle confinarie.

² Il Consiglio federale designa i natanti, gli impianti e gli apparecchi che sono considerati battelli giusta la presente legge.

³ Sono riservate le disposizioni delle convenzioni internazionali come anche le prescrizioni emanate in virtù di quest'ultime.

Sezione 1: Esercizio della navigazione

Art. 2

In generale

¹ La navigazione sulle acque pubbliche è libera nel quadro della presente legge.

² L'uso particolare e l'uso comune accresciuto sono subordinati all'autorizzazione del Cantone sul territorio del quale sono situate le acque utilizzate.

¹⁾ FF 1974 I 1484

³ I battelli al servizio della Confederazione possono navigare su tutte le acque.

Art. 3

Sovranità dei Cantoni sulle acque

¹ La sovranità cantonale sulle acque è garantita nei limiti del diritto federale.

² I Cantoni, nella misura in cui l'interesse pubblico o la protezione di diritti importanti lo richiedono, possono vietare o limitare la navigazione sulle loro acque.

³ Il numero dei battelli ammessi su un tratto d'acqua può essere unicamente limitato, qualora altri provvedimenti non bastino a soddisfare gli imperativi della protezione delle acque o dell'ambiente. In questo caso può essere previsto un sistema di permessi speciali.

⁴ Il Consiglio federale risolve circa l'ammissione dei battelli delle imprese pubbliche di navigazione.

Art. 4

Acque intercantionali e internazionali

¹ Se un'acqua tocca il territorio di più Cantoni, quest'ultimi devono accordarsi su tutti i provvedimenti da prendere. Se non giungono ad un'intesa, risolve il Consiglio federale.

² Riguardo alle acque che toccano il confine nazionale e a quelle cui sono applicabili convenzioni internazionali, il Consiglio federale risolve dopo aver sentito i Cantoni rivieraschi.

Sezione 2: Mantenimento della navigabilità

Art. 5

Manutenzione delle acque

¹ I Cantoni rivieraschi, sempreché la navigazione sul tratto d'acqua sia possibile e non sia limitata né vietata, devono provvedere al mantenimento della sua navigabilità e al collocamento della segnaletica necessaria.

² Dell'insufficiente manutenzione del tratto d'acqua risponde il Cantone sul cui territorio esso è situato. Del rimanente è applicabile il diritto delle obbligazioni.

³ Se i Cantoni rivieraschi non giungono a un'intesa circa la manutenzione di un tratto d'acqua intercantonale, risolve il Consiglio federale.

Art. 6

Eliminazione di ostacoli

¹ Le autorità cantonali possono far allontanare i battelli incagliati, affondati o inatti all'esercizio della navigazione come anche gli altri oggetti che intralciano o pregiudicano la navigazione, a spese del loro proprietario o detentore, se egli non vi provvede entro il termine che gli è stato prescritto.

² In caso di pericolo o se il proprietario o il detentore non può essere raggiunto, le autorità possono prendere immediatamente i necessari provvedimenti.

Sezione 3: Navigazione sottoposta a concessione o a permesso

Art. 7

¹ Soltanto la Confederazione ha il diritto di trasportare regolarmente e professionalmente persone per battelli. Essa può rilasciare concessioni o permessi.

² Il Consiglio federale, dopo aver sentito i Cantoni, emana prescrizioni concernenti le concessioni e i permessi. Esso può prevedere eccezioni.

Sezione 4: Impianti portuali

Art. 8

Costruzione ed esercizio

¹ La costruzione e l'esercizio di impianti portuali, di trasbordo e d'approdo sono subordinati all'autorizzazione dei Cantoni, sul territorio dei quali gli impianti sono situati.

² Gli impianti per battelli della Confederazione e delle imprese pubbliche di navigazione soggiacciono a un'autorizzazione della Confederazione. I Cantoni devono essere sentiti.

³ L'attuazione di un'impianto, ove potesse pregiudicare la navigazione, altri interessi pubblici o diritti importanti, deve essere vietata oppure autorizzata a determinate condizioni.

Art. 9

Attrezzature

¹ Il Consiglio federale emana prescrizioni sulla segnaletica e l'illuminazione degli impianti portuali, di trasbordo e d'approdo.

² Esso può emanare prescrizioni uniformi su la costruzione e la sistemazione di siffatti impianti.

Parte seconda: Battelli e conduttori

Sezione 1: Battelli

Art. 10

Sicurezza dell'esercizio

¹ I battelli devono essere costruiti, equipaggiati e mantenuti in modo che possano essere osservate le norme di rotta e che le persone a bordo, la navigazione e gli altri utenti delle acque non siano esposti a pericoli.

² I battelli possono navigare soltanto in sicurezza d'esercizio e in conformità delle prescrizioni.

Art. 11

Costruzione ed equipaggiamento dei battelli

¹ Il Consiglio federale emana prescrizioni su la costruzione, l'equipaggiamento e la stazzatura dei battelli. Deve essere tenuto conto delle esigenze della protezione delle acque e dell'ambiente.

² Il Consiglio federale può determinare le dimensioni ammissibili dei battelli, il genere e la potenza dei motori.

Art. 12

Esami dei tipi

¹ Il Consiglio federale può prevedere l'esame dei tipi per i battelli costruiti in serie, i loro elementi e oggetti d'equipaggiamento.

² I battelli e gli oggetti che soggiacciono all'esame dei tipi possono essere posti in commercio soltanto nell'esecuzione approvata.

³ Il Consiglio federale, dopo aver sentito i Cantoni, designa i servizi incaricati dell'esame dei tipi e disciplina la procedura.

Art. 13

Licenza di navigazione

¹ I battelli possono navigare soltanto con una licenza di navigazione.

² La licenza di navigazione può essere rilasciata unicamente se il battello è conforme alle prescrizioni e se è stata conclusa l'assicurazione di responsabilità civile prescritta.

³ Se il numero dei battelli su un tratto d'acqua è limitato, la licenza di navigazione consente l'uso delle acque soltanto con un'autorizzazione suppletiva del Cantone.

⁴ Nel caso di trasferimento dello stazionamento di un battello in un altro Cantone o di mutamento del proprietario, dev'essere rilasciata una nuova licenza di navigazione.

⁵ Il Consiglio federale designa i battelli esenti da licenza o per i quali è necessario un permesso di navigazione particolare. Esso può riconoscere licenze straniere o accordare agevolazioni per i battelli che hanno lo stazionamento all'estero e si trovano temporaneamente in Svizzera.

Art. 14

Ispezione ufficiale

¹ Prima del rilascio della licenza di navigazione, il battello deve essere sottoposto ad una ispezione ufficiale.

² Il Consiglio federale può esentare dall'ispezione individuale i battelli che sono stati sottoposti ad un esame dei tipi.

³ Devono essere previste ispezioni successive:

- a. a intervalli regolari;
- b. d'ufficio, se sussistono dubbi quanto alla sicurezza d'esercizio del battello;
- c. se il battello è stato essenzialmente modificato; in tal caso, l'ispezione successiva dev'essere proposta dal proprietario o dal detentore.

⁴ Il Consiglio federale emana prescrizioni sull'ispezione dei battelli.

Art. 15

Intavolazione e contrassegnatura dei battelli

¹ Ogni battello deve essere intavolato in un registro e contrassegnato.

² I battelli che non sono intavolati in un registro federale della navigazione devono essere intavolati nel Cantone dove hanno il loro stazionamento.

³ Il Consiglio federale emana prescrizioni su l'intavolazione e la contrassegnatura dei battelli e determina le eccezioni.

Sezione 2: Conduttore ed equipaggio

Art. 16

Conduzione dei battelli

¹ Ogni battello deve essere condotto da un conduttore responsabile.

² Il Consiglio federale può prescrivere un equipaggio per determinati battelli.

³ L'equipaggio e le altre persone a bordo devono osservare le istruzioni date dal conduttore nell'interesse della navigazione e dell'ordine a bordo.

Art. 17

Rilascio delle patenti

¹ Il Consiglio federale designa i battelli che possono essere condotti soltanto con una patente di navigazione.

² La patente di navigazione è rilasciata se l'esame ufficiale ha provato che il candidato conosce le norme di rotta e sa condurre con sicurezza i battelli della categoria per la quale è valida la patente.

³ Il Consiglio federale può prescrivere patenti anche per altre attività a bordo di un battello.

⁴ Le patenti non possono essere rilasciate, se il candidato:

- a. non ha ancora raggiunto l'età minima stabilita dal Consiglio federale;
- b. per malattia fisica o psichica o per infermità, non può condurre un battello con sicurezza o non può servire come membro dell'equipaggio;
- c. è dedito al bere o altre forme di tossicomania, che menomano la sua attitudine a condurre un battello o a servire come membro dell'equipaggio.

⁵ L'idoneità di conduttore o di membro dell'equipaggio, se è dubbia, deve essere riesaminata.

Sezione 3: Validità dei permessi

Art. 18

¹ Le licenze di navigazione, le patenti di navigazione e quelle di membro d'equipaggio sono valedoli in tutta la Svizzera e hanno una durata illimitata.

² Nondimeno, per motivi particolari, la durata può essere limitata, la validità ristretta o il rilascio subordinato a determinate condizioni.

³ Le licenze per i battelli d'alto mare, immatricolati nel registro svizzero degli yacht, sono pure valedoli sulle acque interne svizzere.

⁴ Le licenze rilasciate in virtù di una convenzione internazionale sono riconosciute, nell'ambito di questa convenzione, anche sulle acque svizzere.

⁵ Il Consiglio federale disciplina il riconoscimento di licenze straniere.

Sezione 4: Ritiro dei permessi

Art. 19

In generale

¹ Le licenze e le autorizzazioni devono essere ritirate qualora le condizioni per il rilascio non sono o non sono più soddisfatte.

² Le licenze e le autorizzazioni possono essere ritirate qualora non siano osservate le limitazioni o le condizioni vincolate con il rilascio.

Art. 20

Ritiro delle patenti di conduttore e di membro dell'equipaggio

¹ Le patenti possono essere ritirate, se il titolare:

- a. violando norme di rotta ha messo in pericolo la navigazione o ha molestato terze persone;
- b. ha violato prescrizioni sulla protezione delle acque e dell'ambiente;
- c. ha abusato delle patenti.

In casi lievi, può essere avvertito.

² Le patenti sono ritirate, se il titolare:

- a. ha messo gravemente in pericolo la navigazione;
- b. ha condotto un battello in stato di ebbrietà;
- c. dopo aver ferito o ucciso una persona, ha preso la fuga o ha violato l'obbligo di soccorrere;
- d. ha sottratto un battello per farne uso;
- e. non vuole o non è capace di condurre un battello senza mettere in pericolo o molestare terze persone.

Art. 21

Durata del ritiro

¹ La patente di conduttore e di membro dell'equipaggio dev'essere ritirata per un periodo corrispondente alle circostanze, tuttavia:

- a. almeno un mese;
- b. almeno sei mesi, se il conduttore nonostante il ritiro ha condotto un battello oppure se la patente deve essere ritirata, per la seconda volta, entro due anni.

² Alle persone incorreggibili la patente è ritirata definitivamente.

³ Una patente ritirata può essere restituita condizionatamente dopo sei mesi, ove si possa ammettere che il provvedimento ha raggiunto il suo scopo.

Parte terza: Norme di rotta

Sezione 1: Obblighi generali

Art. 22

Dovere di diligenza

¹ Il conduttore deve prendere ogni provvedimento precauzionale, dettato dall'obbligo generale di diligenza e dalla pratica nella condotta di battelli, affinché nessuna persona sia messa in pericolo, nessun danno sia causato a beni di terzi, la navigazione non sia intralciata e l'ambiente non sia perturbato.

² Nel caso di pericolo imminente, il conduttore deve prendere ogni provvedimento per evitare il danno, anche qualora debba violare prescrizioni.

Art. 23

Obbligo di salvataggio

¹ Se in caso di infortunio è messa in pericolo la vita di persone a bordo, il conduttore e l'equipaggio devono prendere qualsiasi misura per salvarla.

² Se delle persone si trovano in pericolo su acque, ogni conduttore di battello è tenuto a soccorrerle nella misura in cui l'assistenza possa essere ragionevolmente richiesta e non sia pregiudicata la sicurezza del battello.

Art. 24

Obbligo d'annunciare

¹ Se durante un infortunio sono ferite od uccise persone, il conduttore del battello e ogni altra persona coinvolta devono immediatamente avvertirne la polizia.

² Chiunque danneggia un segnale o una indicazione per la navigazione deve annunciarlo immediatamente alla polizia.

Sezione 2: Prescrizioni di polizia della navigazione

Art. 25

Norme di rotta e di stazionamento

¹ Il Consiglio federale emana le norme per la rotta e lo stazionamento dei battelli, prescrizioni su la segnaletica, le indicazioni e i fuochi, il trasporto di materie pericolose e la sicurezza della navigazione.

² Esso può emanare prescrizioni sullo sci nautico e altre attività analoghe come anche sulla protezione degli altri utenti delle acque.

³ I Cantoni possono emanare prescrizioni locali particolari, per garantire la sicurezza della navigazione o la protezione dell'ambiente.

Art. 26

Servizio d'avvertimento di tempeste e servizio di salvataggio

¹ I Cantoni possono istituire un servizio pubblico d'avvertimento di tempeste e di salvataggio e autorizzarlo, in caso di tempesta, di nebbia o di intemperie, a vietare l'uscita dei battelli e a ordinare il rientro di quelli trovantisi al largo.

² Essi possono obbligare il proprietario e il detentore di battelli, con stazionamento nel Cantone, a contribuire alle spese di questo servizio e imporre ai noleggiatori professionali di battelli l'obbligo di partecipare alle operazioni di salvataggio.

³ I costi di un salvataggio possono essere addebitati al proprietario, al detentore o al conduttore del battello salvato.

⁴ Se un tratto d'acqua tocca il territorio di più Cantoni, i Cantoni rivieraschi devono agire in comune.

⁵ Restano riservate le prescrizioni per le imprese pubbliche di navigazione.

Art. 27

Manifestazioni particolari ed esercizi militari

¹ Per corse sperimentali, durante le quali è derogato alle prescrizioni, e per le manifestazioni nautiche è necessaria l'autorizzazione del Cantone. I Cantoni possono vincolarla a condizioni particolari.

² I Cantoni possono vietare totalmente o parzialmente la navigazione, per una durata limitata, nella zona della manifestazione.

³ L'esercizio d'impresе pubbliche di navigazione può essere limitato soltanto con l'approvazione della Confederazione.

⁴ Il Consiglio federale emana prescrizioni sul divieto o la limitazione temporanei della navigazione in caso di esercizi militari.

Parte quarta: Disposizioni particolari per la navigazione internazionale del Reno

Art. 28

Prescrizioni di polizia della navigazione

¹ Il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie emana le prescrizioni necessarie alla sicurezza e all'ordine della navigazione renana internazionale, segnatamente quelle fondate su risoluzioni della Commissione centrale della navigazione del Reno.

² L'Ufficio federale dell'economia idrica emana prescrizioni temporanee di polizia della navigazione, d'obbligatorietà generale, e le pubblica nella *Raccolta delle leggi federali*.

Art. 29

Prescrizioni d'economia dei trasporti

Sempreché l'ordinamento internazionale uniforme della navigazione del Reno lo esiga, il Consiglio federale può, fondandosi sulle risoluzioni vincolanti della Commissione centrale per la navigazione del Reno oppure su convenzioni internazionali degli Stati rivieraschi, emanare prescrizioni d'economia dei trasporti.

Art. 30

Competenza delle autorità cantonali

¹ Il Cantone rivierasco è competente per la stazzatura dei battelli utilizzati nella navigazione internazionale del Reno e per il rilascio e il ritiro delle patenti di conduttore e di membro d'equipaggio di siffatti battelli, indipendentemente dal luogo di stazionamento del battello o dal domicilio o dal luogo di soggiorno del candidato o del titolare della patente.

² Il Consiglio federale può, d'intesa con i Governi dei Cantoni interessati, incaricare un Cantone rivierasco dell'esecuzione delle prescrizioni di polizia della navigazione e d'economia del traffico per la navigazione del Reno.

Parte quinta: Assicurazione

Art. 31

Obbligo d'assicurazione

¹ Un battello può essere messo in circolazione soltanto qualora sia stata conchiusa un'assicurazione di responsabilità civile.

² L'assicurazione deve coprire la responsabilità civile:

- a. del proprietario, del detentore e del conduttore del battello;
- b. dell'equipaggio e degli altri ausiliari;
- c. dello sciatore nautico rimorchiato.

³ Il Consiglio federale designa le somme minime d'assicurazione. Esso può prevedere deroghe dall'obbligo d'assicurazione.

Art. 32

Limitazioni dell'assicurazione

Dall'assicurazione possono essere escluse le pretese di risarcimento:

- a. del proprietario, del detentore e del conduttore del battello, dei loro coniugi e consanguinei ascendenti e discendenti come anche dei loro fratelli e sorelle che vivono con loro in comunione domestica;
- b. dello sciatore nautico rimorchiato, per gli infortuni riferentesi alle operazioni di rimorchio;
- c. risultanti dal danneggiamento o dalla distruzione del battello e dei beni che esso trasporta, rimorchia o spinge;
- d. risultanti da infortuni durante competizioni per i quali sussiste un'assicurazione speciale di responsabilità civile.

Art. 33

Assicuratore

Le assicurazioni devono essere concluse presso un'azienda autorizzata dal Consiglio federale. Resta riservato il riconoscimento delle assicurazioni concluse all'estero per battelli stranieri.

Art. 34

Attestato d'assicurazione, sospensione e cessazione dell'assicurazione

¹ L'assicuratore deve compilare un attestato d'assicurazione all'intenzione dell'autorità che rilascia la licenza di navigazione.

² L'assicuratore deve annunciare la sospensione e la cessazione dell'assicurazione all'autorità che ha rilasciato la licenza di navigazione, purché l'assicurazione non sia stata previamente sostituita da un'altra. La sospensione e la cessazione dell'assicurazione producono i loro effetti soltanto quando la licenza di navigazione è stata restituita o è stata ritirata ma al più tardi sessanta giorni dopo la notificazione dell'assicuratore.

³ L'autorità che riceve la notificazione dell'assicuratore deve ritirare immediatamente la licenza di navigazione. Prima di rilasciare nuovamente la licenza, deve essere comprovata la conclusione di una nuova assicurazione.

Art. 35

Casi particolari

¹ La Confederazione è esentata dall'obbligo d'assicurazione per i suoi battelli.

² Il Consiglio federale emana prescrizioni sull'assicurazione di responsabilità civile delle imprese di navigazione concessionarie.

³ La presente parte non si applica ai battelli adibiti alla navigazione internazionale del Reno.

Parte sesta: Ricorsi e foro giudiziario

Art. 36

Ricorsi

¹ Nella misura in cui il Governo cantonale non abbia preso direttamente la decisione, il diritto cantonale deve prevedere la possibilità di ricorso a una istanza cantonale superiore.

² Qualora il ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale sia escluso, contro le decisioni cantonali d'ultima istanza deve essere ammissibile il ricorso al Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, che decide definitivamente.

Art. 37

Foro per le azioni civili

¹ Le azioni civili consecutive ad un incidente della navigazione possono essere proposte al giudice del luogo dell'incidente o del domicilio del convenuto.

² Restano riservate le prescrizioni deroganti sul foro, concernenti la navigazione della Confederazione e quella in concessione, e inoltre le convenzioni internazionali.

Parte settima: Disposizioni penali**Sezione 1: Reati e contravvenzioni**

Art. 38

Violazione delle norme di rotta

¹ Chiunque viola le norme di rotta della presente legge o delle disposizioni esecutive del Consiglio federale, del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie o dei Cantoni è punito con l'arresto o con la multa.

² Chiunque, mediante una violazione grave delle norme di rotta, provoca un grave danno per la sicurezza di terzi o ne prende il rischio, è punito con la detenzione o con la multa.

³ In questi casi non è applicabile l'articolo 237 numero 2 del Codice penale.

Art. 39

Condotta in stato di consapevolezza alterata

Chiunque, in stato di ebbrietà o sotto l'influsso di prodotti stupefacenti o psicotropi, conduce un battello o funge da membro dell'equipaggio.

chiunque si oppone o si sottrae ad una prova del sangue o ad un esame medico suppletivo, ordinati dall'autorità, oppure sventa lo scopo di questi provvedimenti,

è punito con la detenzione o con la multa.

Art. 40

Inosservanza dei doveri in caso d'infortunio

¹ Chiunque, in caso d'infortunio, disattende ai doveri imposti dalla legge, è punito con l'arresto o con la multa.

² Il conduttore di un battello, che prende la fuga nel caso di un infortunio dopo aver ucciso o ferito una persona, è punito con la detenzione.

Art. 41

Battelli mancanti della sicurezza d'esercizio

¹ Chiunque pregiudica intenzionalmente la sicurezza d'esercizio di un battello in modo da provocare il pericolo di un infortunio è punito con la detenzione o con la multa.

² Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è dell'arresto o della multa.

³ Chiunque conduce un battello, del quale sa o può sapere, prestando la dovuta attenzione, che non è conforme alle prescrizioni sulla sicurezza d'esercizio, oppure tollera per noncuranza l'uso di un siffatto battello, è punito con l'arresto o con la multa.

Art. 42

Furto d'uso

¹ Chiunque sottrae un battello allo scopo di usarlo e chiunque conduce un tale battello o viaggia sullo stesso pur avendo avuto conoscenza, all'inizio del viaggio, della sottrazione, è punito con la detenzione o con la multa.

² L'autore, se è un congiunto o un membro della comunione domestica del proprietario del battello, è punito soltanto a querela di parte; la pena è dell'arresto o della multa.

³ Chiunque utilizza un battello affidatogli per corse che manifestamente non era autorizzato a eseguire è punito, a querela di parte, con l'arresto o con la multa.

⁴ In questi casi non è applicabile l'articolo 143 del codice penale.

Art. 43

Condotta di un battello senza patente di navigazione

Chiunque conduce un battello senza essere titolare della patente di navigazione prescritta;

chiunque non osserva le limitazioni o altre condizioni cui è sottoposta la sua patente di navigazione;

chiunque affida un battello, per la condotta del quale è prescritta la patente di navigazione, ad un conduttore, del quale sa o può sapere, usando la dovuta diligenza, che non possiede la patente,

è punito con l'arresto o con la multa.

Art. 44

Condotta di un battello senza licenza di navigazione, senza contrassegni o senza assicurazione di responsabilità civile

Chiunque conduce un battello senza la licenza di navigazione richiesta oppure senza contrassegni o con contrassegni falsi;

chiunque non osserva le limitazioni o le condizioni cui è sottoposta la licenza di navigazione, segnatamente per quanto concerne il numero ammesso delle persone trasportate oppure il carico massimo ammissibile;

chiunque conduce un battello sapendo o potendo sapere, usando la dovuta diligenza, che non esiste l'assicurazione di responsabilità civile prescritta,

è punito con l'arresto o con la multa.

Art. 45

Segnali e indicazioni

Chiunque intenzionalmente sposta, danneggia, toglie o modifica un segnale o un'indicazione per la navigazione;

chiunque, senza consenso dell'autorità, colloca un segnale o un'indicazione,

è punito con l'arresto o con la multa.

Art. 46

Altre infrazioni

Chiunque, in altro modo, contravviene alla presente legge, alle disposizioni esecutive emanate dal Consiglio federale, dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie o dai Cantoni, oppure contravviene alle prescrizioni di polizia della navigazione di convenzioni internazionali, senza che vi sia reato o contravvenzione giusta gli articoli 38 a 45 della presente legge.

è punito con la multa.

Art. 47

Trasporti regolari e professionali illeciti di persone

¹ Chiunque viola le disposizioni sui trasporti regolari e professionali di persone con battelli è punito con l'arresto o con la multa fino a 10 000 franchi.

² Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è della multa fino a 5 000 franchi.

Sezione 2: Punibilità

Art. 48

Negligenza

¹ Salvo disposizione esplicita e contraria della presente legge, anche la negligenza è punibile.

² Nei casi di esigua gravità può essere rinunciato alla pena.

Art. 49

Infrazioni commesse nella gestione di un'azienda

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

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

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

Art. 50

Corse d'istruzione

¹ Il conduttore che accompagna un allievo conduttore è responsabile delle infrazioni commesse durante le corse d'istruzione, qualora violi gli obblighi spettantigli in virtù della sua funzione.

² L'allievo conduttore è responsabile delle infrazioni che avrebbe potuto evitare secondo il grado della sua istruzione.

Art. 51

Corse di servizio urgenti

Nel caso di corse di servizio urgenti, il conduttore di un battello adibito ad un intervento di salvataggio, alla lotta antiincendio, ai servizi di polizia o di dogana, se ha dato i segnali d'avvertimento necessari e ha osservato la prudenza impostagli dalle circostanze, non è punito per aver violato norme di rotta.

Art. 52

Relazioni con altre leggi penali

¹ Le disposizioni generali del codice penale svizzero s'applicano alle infrazioni indicate negli articoli 38 a 46.

² Le disposizioni generali della legge federale sul diritto penale amministrativo del 22 marzo 1974 ¹⁾ (art. 2 a 15) s'applicano alle infrazioni indicate nell'articolo 47.

³ Alla navigazione renana internazionale s'applicano le disposizioni penali emanate dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie.

Art. 53

Procedimento penale

¹ Le infrazioni di cui agli articoli 38 a 46 sono perseguite e giudicate dai Cantoni.

¹⁾ RU 1974 . . .

² Le infrazioni di cui all'articolo 47 sono perseguite e giudicate dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, conformemente alle disposizioni procedurali della legge federale del 22 marzo 1974¹⁾ sul diritto penale amministrativo. Questo Dipartimento può delegare a servizi subordinati il procedimento e il giudizio di talune infrazioni come anche l'esecuzione delle pene.

Parte ottava: Competenze

Sezione 1: Competenze delle autorità federali

Art. 54

Disposizioni esecutive

¹ Il Consiglio federale emana le prescrizioni esecutive della presente legge e stabilisce le tasse per gli atti ufficiali delle autorità federali.

² Il Consiglio federale può emanare le prescrizioni sulla navigazione procedenti da convenzioni internazionali o dal diritto internazionale in generale.

³ Il Consiglio federale, prima d'emanare le disposizioni esecutive, consulta i Cantoni.

Art. 55

Esecuzione

¹ La competenza nel settore delle concessioni spetta al Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie.

² Del rimanente, il Consiglio federale designa le autorità che agiscono per la Confederazione.

Sezione 2: Competenze delle autorità cantonali

Art. 56

In generale

¹ L'esecuzione della presente legge, delle convenzioni internazionali e delle prescrizioni emanate in virtù di quest'ultime spetta ai Cantoni, nella misura in cui non è affidata alla Confederazione.

² Le autorità del Cantone, in cui staziona il battello, sono competenti per l'ispezione e la stazzatura dello stesso come anche per il rilascio e il ritiro della licenza di navigazione.

¹⁾ RU 1974 . . .

³ Le patenti di navigazione e di membro dell'equipaggio sono rilasciate e ritirate dal Cantone, nel quale il candidato o il titolare della patente ha il domicilio oppure, in mancanza del domicilio, il luogo di soggiorno. Se questo Cantone non ha la possibilità di rilasciare patenti, è competente il Cantone di stazionamento del battello.

⁴ Sono riservati concordati intercantionali sull'organizzazione in comune delle autorità.

Art. 57

Attribuzioni speciali della polizia

¹ La polizia, se accerta che un battello circola senza essere stato ammesso alla circolazione oppure che il suo stato o il suo carico mettono in pericolo il traffico oppure violano gravemente le prescrizioni sulla protezione dell'ambiente, impedisce il proseguimento della rotta. Essa può ritirare la licenza di navigazione e, se necessario, mettere al sicuro il battello.

² Se un conduttore viene a trovarsi in uno stato che esclude la possibilità di condurre un battello con sicurezza, oppure qualora per un'altra ragione legale non abbia il diritto di condurre un battello, la polizia gli impedisce di continuare la rotta e gli ritira la patente di navigazione.

³ La polizia può ritirare sul luogo la patente di navigazione di qualsiasi conduttore il quale, a cagione d'una grave violazione delle norme elementari di rotta, ha provato d'essere particolarmente pericoloso oppure ha intenzionalmente violato le prescrizioni sulla protezione delle acque o dell'ambiente.

⁴ La polizia trasmette immediatamente le patenti sequestrate all'autorità di ritiro. Quest'ultima risolve senza indugio circa il ritiro. Fino al momento in cui è presa la decisione, il sequestro della polizia produce gli stessi effetti di un ritiro.

⁵ Restano riservate le convenzioni internazionali concernenti la navigazione sulle acque internazionali.

Sezione 3: Cooperazione delle autorità

Art. 58

Assistenza giudiziaria e avvisi

¹ Le autorità esecutive federali e cantonali si accordano reciprocamente e gratuitamente assistenza giudiziaria e amministrativa e comunicano alle autorità competenti qualsiasi utile avviso o informazione. Le autorità cantonali notificano all'Amministrazione delle dogane i battelli d'origine straniera intavolati nei loro registri.

² La polizia e le autorità penali comunicano all'autorità competente le infrazioni alla presente legge e alle sue disposizioni esecutive, che potrebbero costituire l'oggetto dei provvedimenti ivi previsti.

Sezione 4: Imposte e tasse

Art. 59

Imposte

¹ I Cantoni possono imporre fiscalmente i battelli il cui luogo di stazionamento si trova sul loro territorio.

² Dall'inizio del mese in cui lo stazionamento di un battello è stato trasferito in un altro Cantone, quest'ultimo ha il diritto di procedere alla riscossione delle imposte. Il Cantone dello stazionamento precedente deve rifondere le imposte che ha riscosso per un periodo posteriore a siffatto termine.

³ Il Consiglio federale stabilisce, dopo aver sentito i Cantoni, i presupposti per l'imposizione di battelli stranieri, che permangono in Svizzera per un lungo periodo. È autorizzato a riscuotere imposte il Cantone nel quale il battello rimane prevalentemente.

⁴ I battelli della Confederazione e delle imprese di navigazione concessionarie non soggiacciono alla sovranità fiscale dei Cantoni.

Art. 60

Tasse

¹ Resta riservato il diritto dei Cantoni di riscuotere le tasse.

² Non possono essere riscosse tasse per l'esercizio della navigazione nei limiti dell'uso comune, la navigazione in concessione, la navigazione dei battelli della Confederazione e il semplice passaggio dei battelli.

³ Le tasse riscosse per l'utilizzazione degli impianti portuali, degli impianti di trasbordo o di approdo devono, a condizioni uguali e sulle stesse acque, essere uniformi. Se i Cantoni rivieraschi non possono giungere ad un accordo, risolve il Consiglio federale.

Parte nona: Disposizioni finali

Art. 61

Abrogazione di disposizioni vigenti

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge, segnatamente l'articolo 66 capoverso 2 della legge federale sul registro del naviglio del 28 settembre 1923 ¹⁾.

Art. 62

Referendum ed entrata in vigore

¹ La presente legge soggiace al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne stabilisce l'entrata in vigore.

¹⁾ RS 747.11

Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente un disegno di legge sulla navigazione interna (Del 1° maggio 1974)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1974
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11994
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1974
Date	
Data	
Seite	1484-1520
Page	
Pagina	
Ref. No	10 111 245

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.