

Termine d'opposizione: 31 marzo 1966

**Legge federale
che modifica la legge federale sulla navigazione
marittima sotto bandiera svizzera**

(Del 14 dicembre 1965)

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto il messaggio del Consiglio federale del 14 maggio
1965 ¹,

decreta:

I

La legge federale del 23 settembre 1953 ² sulla navigazione
marittima sotto bandiera svizzera è modificata come segue:

Art. 2, cpv. 2

² Basilea è l'unico porto d'iscrizione delle navi svizzere.

Art. 20, cpv. 2

² Tutti gli azionisti di una società anonima o in accoman-
dita per azioni e tutti i soci di una società cooperativa devono
essere cittadini svizzeri. Almeno i tre quarti di tutte le azioni
e dell'intero capitale sociale devono appartenere ad azionisti
svizzeri domiciliati in Svizzera e almeno i tre quarti di tutti i
soci, rappresentanti almeno i tre quarti del capitale sociale del-
la società cooperativa, devono essere domiciliati in Svizzera.

Art. 24, cpv. 2

² Il proprietario deve fornire la prova che i capitali inve-
stiti nella sua impresa sono d'origine svizzera. Tuttavia, l'Uf-
ficio svizzero della navigazione marittima può ammettere, in
casi eccezionali, crediti a favore di stranieri fino all'importo di
un quinto del valore venale della nave o, per le costruzioni
nuove, del prezzo di costo effettivo e può autorizzare il proprie-
tario della nave a emettere prestiti in obbligazioni nominative

¹ FF 1965 II, 1.

² RU 1956, 1407 (A XIII H 3).

o al portatore, se l'entità e le condizioni del prestito garantiscono che il richiesto influsso svizzero sull'impresa non sia pregiudicato.

Art. 26, cpv. 1

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

*Art. 34, lett. d, ultimo periodo
abrogato*

Art. 35

VI. Associazioni, fondazioni e navigazione di diporto

¹ Eccezionalmente, il Consiglio federale può autorizzare l'iscrizione, alle condizioni che determinerà secondo i casi, di navi appartenenti ad associazioni o a fondazioni svizzere con scopo filantropico, umanitario, scientifico o culturale.

² Il Consiglio federale può prevedere, per ordinanza, l'iscrizione di navi di diporto in un registro svizzero e determinare le condizioni per l'iscrizione, i suoi effetti e lo statuto giuridico delle navi di diporto iscritte.

Art. 37, cpv. 3, ultimo periodo

Le ipoteche al portatore non sono ammesse, salvo per garantire un prestito in obbligazioni autorizzato dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

Art. 48, cpv. 1

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

Art. 49

Limitazione della responsabilità

¹ Per la limitazione della responsabilità del proprietario della nave e dell'armatore come anche della responsabilità del noleggiatore e del vettore, anche fondata su contratti di utilizzazione di una nave, sono applicabili le disposizioni degli arti-

coli da 1 a 6 della convenzione internazionale del 10 ottobre 1957¹ concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare.

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

Art. 50

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

Procedura

Art. 56, cpv. 1 e 2

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

Compiti
di stato
civile

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

Art. 73, cpv. 2 e 3

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

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

Art. 75, cpv. 1

¹ Se, durante un viaggio, l'equipaggio scende, per una ragione o per l'altra, al disotto del numero prescritto o usuale, i suoi componenti, che, per questo motivo, devono prestare maggior lavoro, hanno diritto all'importo delle retribuzioni così risparmiarie, proporzionatamente alle prestazioni supplementari

¹ FF 1965 II, 101.

di ciascuno di essi, nella misura in cui il maggior lavoro non è compensato da una indennità per le ore supplementari.

Art. 87

Applicazione
del Codice
delle obbliga-
zioni e pre-
scrizione

¹ Salvo disposizione speciale della presente legge, ai contratti d'utilizzazione della nave è applicabile il Codice federale delle obbligazioni.

² Tutte le azioni fondate su contratti di locazione di una nave, di noleggio o di trasporto marittimo si prescrivono, salve le ipotesi di dolo o di colpa grave, con il decorso di un anno dalla scadenza del contratto, nel caso di locazione o di noleggio, e dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata o sarebbe dovuta essere riconsegnata al destinatario, nel caso di contratto di trasporto.

Art. 90, cpv. 1

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

Art. 92, cpv. 4

⁴ Il contratto di locazione concluso per una durata indeterminata può essere disdetto in ogni tempo mediante preavviso di quattro mesi. Nel caso di alienazione della nave, le disposizioni degli articoli 259, capoverso 2, e 260 del Codice federale delle obbligazioni sono applicabili per analogia alla locazione di una nave.

Art. 94, cpv. 3 (nuovo)

³ Il noleggiante e il noleggiatore possono convenire che il contratto di noleggio sia annotato nel registro del naviglio svizzero come una locazione. Questa annotazione ha per effetto che, nel caso di alienazione della nave, qualsiasi nuovo proprietario deve lasciare al noleggiatore l'uso della nave conformemente al contratto di noleggio.

Art. 95, cpv. 2 e 3 (nuovi)

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

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

Art. 96, cpv. 2 e 3

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

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

Art. 101

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

I. In generale
Definizione

² Nell'applicazione e nella interpretazione delle disposizioni del presente capo, devono essere considerate le disposizioni della convenzione internazionale del 25 agosto 1924¹ su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico.

Art. 102

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

Diligenza
del vettore

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

¹ RU 1954, 672 (B XIV C 3).

Art. 103

Responsabilità
del vettore

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

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

³ Se pretese per la perdita, la distruzione o l'avaria delle merci o il ritardo nella loro riconsegna sono dirette contro il capitano, l'equipaggio o altre persone al servizio della nave o di cui il vettore si è servito nell'esecuzione del trasporto, queste persone possono invocare i motivi di liberazione dalla responsabilità o di limitazione della medesima propri del vettore, in quanto esse stesse non abbiano agito intenzionalmente o con colpa grave.

Art. 104

Esclusione della
responsabilità
del vettore

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

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

- a. forza maggiore, caso fortuito, rischi, pericoli o infortuni del mare o di altre acque navigabili ;
- b. fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili ;
- c. provvedimenti di autorità pubbliche, come sequestri giudiziari, quarantene o altre restrizioni ;
- d. sciopero, serrata o altri impedimenti al lavoro ;
- e. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare o qualsiasi altra giustificata deviazione dalla rotta non comportante una violazione del contratto di trasporto ;
- f. atto od omissione del caricatore, del destinatario o del pro-

- prietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante ;
- g. calo in volume o in peso o qualsiasi altro danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal condizionamento delle merci;
 - h. insufficienza d'imballaggio o insufficienza o non corrispondenza di marche ;
 - i. vizi occulti della nave non avvertibili mediante la dovuta diligenza.

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

Art. 105

¹ Se il vettore deve pagare una indennità per la perdita o la distruzione totale delle merci, essa è calcolata secondo il valore usuale di merce della stessa natura e qualità, nel luogo di destinazione e al momento della scaricazione della nave. Nel caso di distruzione parziale, avaria o ritardo, egli deve pagare soltanto l'importo corrispondente al deprezzamento delle merci senz'altro risarcimento di danni e, in nessun caso, un importo superiore a quello previsto per la perdita totale.

Estensione e limitazione della responsabilità

² In ogni caso, il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore, per ciascun collo o per ciascuna unità usuale di carico, a franchi duemila, in quanto il caricatore non abbia dichiarato espressamente, prima dell'imbarco, la natura speciale e il valore superiore della merce e questa dichiarazione, soggetta alla prova del contrario da parte del vettore, non sia stata annotata nella polizza di carico.

³ Nel caso di modificazione essenziale durevole della base di valutazione, il Consiglio federale può aumentare o ridurre la somma massima per collo o per unità di carico.

Art. 106

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

Dichiarazioni del caricatore

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

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

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

Art. 107

Merci pericolose o vietate

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

² Se tali merci o cose sono state imbarcate con il consenso del vettore o del capitano, in conoscenza della loro natura o del loro condizionamento pericolosi, esse possono, senza che il vettore sia tenuto al risarcimento, essere sbarcate, distrutte o rese innocue nello stesso modo, qualora costituissero un pericolo per la nave, le persone a bordo o il rimanente carico.

*Art. 109, cpv. 2, ultima frase
abrogata*

Art. 111

Constatazione dei danni

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

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

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

Art. 114

Forma e contenuto

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

² La polizza deve enunciare, in particolare:

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

³ Il vettore non è tenuto a indicare nella polizza di carico:

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

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

Art. 115, cpv. 3

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

Art. 117

¹ Sono nulle tutte le clausole contenute in una polizza di carico intese a escludere o a limitare, direttamente o indiretta-

Clausole
nulle

mente, la responsabilità del vettore prevista dalla presente legge per la perdita, la distruzione o l'avaria della merce, oppure a invertire l'onere della prova relativa a detta responsabilità.

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

³ Se il contratto di trasporto è vincolato a un contratto di noleggio, accordi diversi sono parimente autorizzati, anche circa la responsabilità del vettore, tuttavia solo per ciò che riguarda i rapporti giuridici tra i contraenti e non già rispetto a un terzo, destinatario autorizzato in virtù della polizza di carico.

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

Art. 118

¹ Per la responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari verso i passeggeri, sono applicabili le disposizioni degli articoli 1 e da 3 a 13 della convenzione internazionale del 29 aprile 1961¹ concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare.

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

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

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

Art. 121, cpv. 1

¹ Alle conseguenze giuridiche in caso di urto fra navi sono applicabili le disposizioni della convenzione internazionale del

¹ FF 1965 II, 108.

23 settembre 1910¹ per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi. Come urto è parimente considerato qualsiasi avvenimento descritto nell'articolo 13 della predetta convenzione internazionale; le disposizioni della stessa sono applicabili per analogia all'urto o alla collisione di navi con altre cose mobili o immobili e al loro danneggiamento.

Art. 122

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

Avaria
comune

² Le regole di York e Anversa, nel testo adottato a Copenaghen nel 1950², sono applicabili all'avaria comune.

Art. 126, cpv. 2 e 3

² Alla responsabilità dell'armatore sono applicabili gli articoli 48 e 49; tuttavia, la sua responsabilità, come quella del proprietario della nave, del noleggiatore e del vettore, è limitata:

- a. per danni materiali cagionati da navi destinate al trasporto, a un importo di cento franchi per tonnellata di portata lorda, aumentato di duecentocinquanta franchi per cavallo vapore di potenza per navi con mezzi propri di propulsione, e per i danni materiali cagionati da rimorchiatori e da navi da spinta a un importo di duecentocinquanta franchi per cavallo vapore di potenza;
- b. per danni corporali, a un importo triplo di quello previsto per danni materiali.

In caso di modificazione essenziale del valore delle navi, il Consiglio federale può aumentare o diminuire l'importo della responsabilità.

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

¹ RU 1954, 682 (B XIV C 3).

² RU 1956, 1463 (A XIII H 3).

Art. 127, cpv. 2 e 4

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

⁴ Inoltre, gli articoli 7 e 14, capoverso 3, sono applicabili per analogia alla navigazione interna.

Art. 137

Diserzione

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

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

³ Nei casi di minore importanza, il reato è punito discipli-nariamente.

Art. 140, cpv. 4 (nuovo)

⁴ Le lesioni personali semplici e le vie di fatto cagionate da un membro dell'equipaggio a un superiore sono perseguite d'uf-ficio.

Art. 143, cpv. 3 (nuovo)

³ Chiunque inalbera in mare la bandiera svizzera o un sim-bolo analogo per una nave di diporto non iscritta in un registro svizzero o una bandiera straniera o un simbolo straniero anà-logo per una nave di diporto iscritta in Svizzera, è punito con la detenzione o la multa.

Art. 144, cpv. 4 (nuovo)

⁴ Chiunque viola le prescrizioni del Consiglio federale sulla iscrizione di navi di diporto in un registro svizzero è chiunque, per ottenere l'iscrizione di una nave di diporto, fornisce dichia-razioni contrarie alla verità o dissimula fatti essenziali, è pu-nito con la detenzione o con la multa sino a ventimila franchi.

La pena è della multa sino a cinquemila franchi, se il colpevole ha agito per negligenza.

Art. 157, cpv. 2

² Se, in una procedura penale per un reato punito soltanto disciplinarmente nei casi di minore importanza, è ammesso tale caso o se l'atto commesso è considerato come una semplice mancanza disciplinare, il tribunale giudicante assolvendo l'attore o l'autorità istruttoria ordinando il non luogo a procedere può pronunciare tutte le pene disciplinari. Se il colpevole non è più al servizio di una nave svizzera, una pena d'arresto della stessa durata può essere pronunciata in luogo e vece degli arresti disciplinari.

Art. 159, cpv. 2

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

Art. 161

¹ La pena disciplinare ordinata dal capitano diviene esecutiva con la sua comunicazione al colpevole. Contro l'ordinanza, questi può presentare un reclamo scritto all'Ufficio svizzero della navigazione marittima entro il termine di dieci giorni dall'arrivo al prossimo porto. Il reclamo non sospende l'esecuzione della pena.

Diritto di reclamo

² L'autorità di reclamo dà al capitano la possibilità di giustificare la sua decisione. La decisione dell'autorità di reclamo è comunicata per iscritto, con indicazione dei motivi, al capitano e al ricorrente.

³ Se il reclamo contro una multa disciplinare è riconosciuto fondato, l'importo della multa già pagato dev'essere restituito. Se il reclamo contro una pena d'arresti è riconosciuto fondato, è ristabilito il diritto alla retribuzione per il tempo in cui sono stati scontati gli arresti.

Art. 162

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

Disposizioni imperative

² Non possono essere modificate mediante accordo delle parti:

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

II

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

Così decretato dal Consiglio nazionale.

Berna, 14 dicembre 1965.

Il Presidente: **P. Graber**

Il Segretario: **Ch. Oser**

Così decretato dal Consiglio degli Stati.

Berna, 14 dicembre 1965.

Il Presidente: **D. Auf der Maur**

Il Segretario: **F. Weber**

Il Consiglio federale decreta:

La legge federale che precede è pubblicata conformemente all'articolo 89, capoverso 2, della Costituzione federale e all'articolo 3 della legge federale del 17 giugno 1874 concernente le votazioni popolari su leggi e risoluzioni federali.

Berna, 14 dicembre 1965.

Per ordine del Consiglio federale svizzero,

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser

Data della pubblicazione: *31 dicembre 1965.*

Termine d'opposizione: *31 marzo 1966.*

Legge Federale che modifica la legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (Del 14 dicembre 1965)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1965 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 52 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 31.12.1965 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 619-632 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 155 491 |

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.