

Foglio Federale

Berna, 1^o luglio 1965

Anno XLVIII

Volume II

N° 26

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 12, con allegata la Raccolta delle leggi federali. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi e Co. S. A., 6500 Bellinzona (Telefono 5 18 71) — Conto corrente postale 65 - 690.

9225

Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale a sostegno di una modificazione della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera

(Del 14 maggio 1965)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo l'onore di sottoporVi il disegno di una legge federale che modifica la legge del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (RU 1956, 1407; A XIII H 3).

I motivi di revisione della legge

L'Assemblea federale ha approvato il 23 settembre 1953 la legge sulla navigazione marittima, che, varate le disposizioni esecutive, entrò in vigore il 1^o gennaio 1957. La legge, sostitutiva dell'omonimo decreto del Consiglio federale del 9 aprile 1941 fondato sul diritto eccezionale di guerra, costituisce una codificazione completa del diritto marittimo svizzero e permette al nostro paese di continuare ad alberare la bandiera svizzera sui mari. Essa ha dato buona prova, nella misura in cui il breve tempo trascorso dalla sua entrata in vigore consenta un giudizio, e ha ottenuto riconoscimento anche dalle cerchie specializzate dell'estero.

D'altra parte, importanti settori del diritto marittimo sono stati disciplinati uniformemente mediante convenzioni internazionali. Il 17 marzo 1954, l'Assemblea federale approvò una serie di convenzioni internazionali

concernenti la navigazione marittima (RU 1954, 663 ; B XIV C 3), che il nostro paese ratificò poi successivamente. I motivi in favore di questa adesione li abbiamo esposti nel nostro messaggio dell'11 dicembre 1953 (FF 1953, III, ed. ted., 749, ed. franc., 781). Da allora, nuove convenzioni internazionali sono state concluse, di cui parecchie con la collaborazione della Svizzera: Ve le sottoponiamo per approvazione mediante un messaggio particolare.

Se autorizzate la partecipazione del nostro paese a queste nuove convenzioni, occorre contemporaneamente adeguare la legislazione nazionale, affinché sia conforme al diritto internazionale: divergenze sarebbero soprattutto pregiudizievoli per la flotta di uno Stato del retroterra destinata a muoversi sempre nelle acque straniere. D'altronde, talune convenzioni obbligano gli Stati firmatari a emanare disposizioni legislative.

Pertanto, Vi raccomandiamo, contemporaneamente con l'approvazione delle convenzioni internazionali, di apportare alla legge del 1953 le modificazioni condizionate dalla partecipazione a queste convenzioni.

Poichè la legge deve già essere modificata per i predetti motivi, approfittiamo dell'occasione per proporVi alcune altre modificazioni, segnatamente in materia di diritto amministrativo, in modo da tenere conto delle esperienze effettuate dalla sua entrata in vigore e da eliminare certe imprecisioni nei testi. In particolare, le severe prescrizioni circa l'uso della bandiera svizzera sui mari restano immutate.

I

Le modificazioni fondate sulle convenzioni internazionali

1. La dichiarazione internazionale di Barcellona del 20 aprile 1921 che riconosce il diritto di battere bandiera agli Stati sprovvisti di litorale marittimo (CS 13, 497 ; B XIV C3) prevede che le navi degli Stati sprovvisti di litorale marittimo possano essere registrate in un luogo unico. L'articolo 2, capoverso 2, della legge riprende questa disposizione. La convenzione concernente il mare territoriale e la zona attigua e la convenzione concernente l'alto mare, approvate il 29 aprile 1958 dalla conferenza delle Nazioni Unite sul diritto marittimo e ratificate recentemente dagli Stati più importanti, riconoscono, per contro, il diritto degli Stati dell'entroterra a far navigare le loro navi, sotto la propria bandiera, senza limitazioni nè condizioni. Gli Stati sprovvisti di litorale marittimo godono degli stessi diritti che gli Stati costieri. Il diritto della Svizzera ad avere una propria flotta commerciale e ad alberare la propria bandiera è, quindi, confermato non soltanto dalla dichiarazione internazionale del 20 aprile 1921 ma anche, e in modo più completo e preciso, dalle convenzioni di Ginevra del 1958. Di conseguenza, la semplice citazione della dichiarazione internazionale del 1921 nella legge potrebbe suscitare l'opinione errata che la Svizzera fondi i suoi diritti esclusivamente su siffatta base, onde conviene sopprimere la citazione nell'articolo 2, capoverso 2, della legge. Non si tratta, evidentemente, di contestare la va-

lità di diritto internazionale della dichiarazione di Barcellona nè di prevedere in Svizzera più posti di registrazione. La base giuridica rimane immutata, ma si vuole semplicemente sopprimere una citazione che potrebbe prestarsi a malintesi.

2. La convenzione internazionale concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi è stata firmata il 10 ottobre 1957 a Bruxelles, anche dalla Svizzera. Essa costituisce un ordinamento moderno e, inoltre, garantisce alle persone lese, rispetto al vigente sistema, maggiori vantaggi circa l'estensione della responsabilità. Essa rappresenta, nel contempo, una unificazione internazionale di questa materia, che, sino ad allora, non poté essere uniformata, onde, nella legge del 1953, fu ancora previsto un ordinamento nazionale.

La nuova convenzione è stata, sinora, accettata dall'Inghilterra, dalla Francia, dalla Spagna, dal Gana, dalla Svezia, dall'Algeria e dalla Finlandia. Essa entrerà in vigore non appena sarà stata ratificata da dieci Stati, di cui cinque possedenti ciascuno una flotta di almeno un milione di tonnellate di stazza lorda. La Repubblica federale di Germania, l'Italia, i Paesi Bassi e gli Stati scandinavi preparano la ratificazione. L'Inghilterra ha già modificato, il 1° agosto 1958, il suo diritto nazionale e ripreso testualmente le norme della convenzione. Il Canada l'ha inserita nel suo diritto nazionale. Nei Paesi Bassi, la Commissione di Stato ha ricevuto dal Governo il mandato di armonizzare il diritto marittimo olandese con la convenzione. Lavori preliminari simili sono in corso in Svezia, nella Repubblica federale di Germania e in Francia. Per la Svizzera, sarebbe auspicabile riprendere la convenzione nella legislazione nazionale, ancora prima che la convenzione stessa sia entrata in vigore, così come è avvenuto in Inghilterra.

Le disposizioni della legge del 1953 concernenti la limitazione della responsabilità, che, d'altronde, sono discutibili per quanto riguarda la limitazione dei compensi dipendenti da assistenza o da salvataggio e la parte di contribuzione in caso di avaria comune, sono fondate, come la convenzione, sul sistema globale: nessun cambiamento notevole interverrà, dunque, se gli articoli 49 e 50, capoversi 1 e 2, saranno sostituiti con testi della convenzione. L'inserimento di testi internazionali nella legge si è rivelato opportuno anche in altri settori, come ad esempio negli articoli 38, 121 e 122, per evitare qualsiasi discrepanza fra il diritto nazionale e la convenzione. Questa prevede una responsabilità più estesa sia per i danni corporali sia per i danni materiali. Gli importi unitari di 1000 franchi-oro per i danni materiali e di 3100 franchi-oro per i danni corporali si riferiscono all'unità chiamata «franco-Poincaré», in modo che le fluttuazioni del corso delle valute non hanno alcuna incidenza. Oggi, tali importi rappresentano circa 280, rispettivamente 868 franchi svizzeri, mentre la nostra legge non conosce sinora che una unità uniforme di 500 franchi la tonnellata, sia per i danni materiali sia per quelli corporali. La convenzione lascia al diritto nazionale il compito di regolare l'onere della prova nel caso di colpa personale dell'armatore esclu-

dente la limitazione della responsabilità. In più del rinvio al testo della convenzione, è necessario includere nella legge una prescrizione che preveda la stessa ripartizione dell'onere della prova come sinora. Le disposizioni sui particolari, contenute negli articoli 49 e 50 della legge, diventano, in tal caso, inutili, essendo la materia regolata nella convenzione. Nell'interesse della unità del diritto marittimo, Vi raccomandiamo, pertanto, di accettare la proposta modificazione della legge.

Poichè gli articoli 49 e 50 sono, in virtù dell'articolo 126, applicabili alla navigazione sul Reno, la modificazione dei predetti articoli, nel senso dell'assunzione del testo della convenzione, comporta un corrispondente adeguamento dell'articolo 126, che Vi proponiamo nel contempo. Va tenuto conto anche dell'introduzione sul Reno dei convogli a spinta.

Se un danno è cagionato da un convoglio a spinta, composto di una nave da spinta cui sono solidamente raccordate parecchie chiatte spinte sprovviste di equipaggio, occorre, così come è stato recentemente previsto nel diritto fluviale olandese, considerare, per la limitazione della responsabilità, la portata e la forza motrice totale, dato il maggior pericolo costituito dall'intero convoglio. Poichè, in mancanza di una convenzione in materia di imbarcazioni fluviali, soltanto importi in valuta nazionale possono essere previsti come unità per la responsabilità, la disposizione dell'articolo 49, capoverso 3, sarà valida esclusivamente per tali importi. Per le navi marittime, la clausola è inutile, perchè la convenzione internazionale stabilisce montanti in franchi-oro.

3. Il 28 maggio 1954, la Svizzera ha aderito alla convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico (RU 1954, 672 ; B XIV C 3), facendo uso della possibilità, prevista nel protocollo di firma, di introdurre in modo appropriato, nella legislazione nazionale, le regole adottate dalla convenzione, senza assumere parola per parola il testo della stessa (cfr. messaggio dell'11 dicembre 1953 ; FF 1953, III, ed. ted., 755, ed. franc. 787). La nostra legge, che fu approvata dall'Assemblea federale prima dell'adesione della Svizzera alla cosiddetta convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, ha ripreso, negli articoli da 101 a 117, le regole internazionali in una forma adattata al nostro diritto ma libera. Poichè allora non esisteva ancora alcuna obbligazione internazionale, il legislatore non era vincolato nella redazione delle singole disposizioni. La convenzione essendo ora accettata, si pone, nonostante la riserva contenuta nel protocollo di firma, la domanda se, per ciascuna disposizione particolare della legge, il legislatore non si sia scostato dal testo della convenzione non soltanto dal profilo formale ma parimente dal profilo materiale. Un preciso confronto fra le disposizioni della convenzione e quelle della nostra legge dimostra — e la dottrina l'ha già fatto notare — che alcune disposizioni della legge non riproducono esattamente il contenuto della convenzione e che talune regole di questa non sono riprese nella legge. Per

ristabilire una concordanza e per non esporsi in alcun modo al rimprovero di non aver osservato nel modo più completo la convenzione, Vi raccomandiamo di redigere ex novo talune disposizioni della legge. Tale procedura deve permettere di restituire, nel modo più esatto possibile, le regole della convenzione, affinchè non vi sia alcuna discrepanza fra il testo della stessa e il diritto nazionale e non si ponga più il problema giuridico, spesso difficile, del testo applicabile nel caso concreto. È nell'interesse stesso del commercio marittimo internazionale che regole uniformi esistono circa il trasporto di merci per mare e le polizze di carico. Inoltre, poichè, per uno Stato entroteraneo, trasporti veramente interni sino al mare sono assolutamente esclusi, una derogazione nel diritto nazionale a un testo convenzionale applicato uniformemente in quasi tutti i paesi sarebbe tanto meno giustificata. Per questi motivi, Vi proponiamo di modificare parzialmente e di completare gli articoli da 101 a 107, 109, 111, 114, 115 e 117, senza pregiudicare la struttura della legge nè la chiarezza che si volle conseguire nel 1953.

Sembra, avantutto, opportuno precisare nella legge che la convenzione è assunta nel diritto nazionale, in modo da garantire l'interpretazione secondo la pratica internazionale. Per siffatto motivo, Vi proponiamo di modificare l'articolo 101. Circa gli altri articoli da modificare, i testi che Vi proponiamo riprendono, con maggiore precisione e spesso letteralmente, il testo della convenzione. Soprattutto, s'impone di meglio adeguare a tale testo la descrizione dei doveri di diligenza del vettore (art. 102), della sua responsabilità (art. 103) e dei casi in cui egli è, per legge, liberato dalla responsabilità. Come nel codice di commercio tedesco, distinzione è fatta, nei casi di liberazione dalla responsabilità, fra i casi di colpa nella navigazione o nell'amministrazione di una nave da parte di persone al servizio del vettore e quelli di causa obiettiva, ove la parte lesa può provare la colpa del vettore. Per chiarire che le regole sulla responsabilità sono parimente applicabili a una consegna errata e ai danni cagionati da ritardo (caso specialmente previsto anche nel Codice delle obbligazioni) è stata scelta una redazione che ingloba la perdita, la distruzione totale o parziale e l'avaria dei beni, come anche il ritardo nella consegna. Poichè, assai di recente, vi sono stati casi in cui si è tentato di eludere le disposizioni della convenzione promuovendo azione contro gli impiegati invece che contro il vettore, l'articolo 103, capoverso 3, prevede che gli impiegati del vettore partecipano allo stesso ordinamento della responsabilità che il loro datore di lavoro, in quanto non vi sia intenzione nè grave negligenza. Gli articoli 104 e 105 sono adeguati alla convenzione e redatti in modo più preciso. Negli articoli 106 e 107, sono soppresse le divergenze fra la nostra legislazione e la convenzione. All'articolo 109, capoverso 2, è tolta la riserva concernente l'avaria comune, perchè la fase è estranea alla materia trattata nell'articolo e potrebbe, tutt'al più, cagionare malintesi. Anche l'articolo 111 è adattato alla convenzione, ma il suo contenuto rimane invariato. L'articolo 114 prevede attualmente un obbligo di designazione delle merci imbarcate, che non soltanto deroga alla convenzione

ma è parimente troppo esteso: il testo proposto corrisponde alla convenzione e costituisce un ordinamento più chiaro e consono alla prassi internazionale, soprattutto per il traffico degli accreditativi. Occorre, di conseguenza, adeguare anche l'articolo 115, capoverso 3. L'articolo 117, che regola in modo imperativo la responsabilità nel caso in cui sia emessa una polizza di carico, è modificato materialmente, allo scopo di conformarlo alla convenzione, soltanto per quanto concerne le merci caricate sopra coperta. Le altre modificazioni sono precisazioni redazionali e adeguamenti alle revisioni apportate negli altri articoli di questo capo.

Ci si è chiesti se l'articolo 162 sulle disposizioni imperative non sia da ampliare mediante una disposizione, secondo cui anche la prescrizione dell'articolo 113, capoverso 1, non possa essere modificata per accordo fra le parti, perchè la responsabilità del vettore prevista a titolo imperativo nell'articolo 117 fonda sulla emissione di una polizza di carico, mentre l'obbligo relativo è iscritto nell'articolo 113, capoverso 1, che non è incluso nell'elenco delle disposizioni imperative. Tuttavia, l'articolo 117, che non consente alcuna altra ragionevole interpretazione, dimostra che il diritto dello scaricatore di farsi rilasciare una polizza di carico di bordo, secondo l'articolo 113, capoverso 1, non può essere esclusa, senza che necessiti menzionare ciò espressamente nella legge. Una eccezione costituisce la nuova disposizione dell'articolo 117, capoverso 4, che prevede precisamente il caso in cui nessuna polizza di carico debba essere emessa. Lo stesso dicasi per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del diritto marittimo alla navigazione interna (testo proposto per l'art. 127, cpv. 2).

Le modificazioni e i complementi apportati alla legge hanno lo scopo di accrescere l'unità nel settore del diritto marittimo di trasporto. Un confronto con i diritti stranieri, che, parimente in applicazione delle riserve contenute nel protocollo finale della convenzione del 1924, hanno introdotto in modo appropriato nella legislazione nazionale le regole internazionali, dimostra che, sinora, la nostra legge si discosta assai dal testo della convenzione: ciò era possibile e ammissibile prima dell'accettazione dell'accordo, ma oggi, dopo l'adesione della Svizzera, deve essere evitato. Le modificazioni proposte permettono, nel contempo, di eliminare talune inesattezze e discordanze fra i testi tedesco, francese e italiano, come ad es. negli articoli 104, capoverso 2, ultima riga.

4. Il 29 aprile 1961, la convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare è stata firmata, a Bruxelles, anche dalla Svizzera. Con un messaggio particolare, Vi proponiamo l'approvazione della convenzione, onde possiamo, per quanto concerne il contenuto e l'importanza della stessa, rinviare alle esplicazioni date nel detto messaggio.

Nel diritto marittimo svizzero mancano norme speciali sulla responsabilità dell'armatore rispetto ai passeggeri. Le disposizioni del Codice delle

obbligazioni consentono un'ampia liberazione dalla responsabilità. Per contro, la convenzione istituisce la responsabilità obbligatoria, con garanzia di un risarcimento minimo. I nostri mercantili contano cabine per passeggeri e trasportano spesso viaggiatori. Senza legiferare, la materia può essere disciplinata in modo razionale, inserendo semplicemente la convenzione nel diritto nazionale, con il conseguente effetto di armonizzare il diritto nazionale al diritto internazionale. Per il caso in cui approvaste la convenzione, Vi proponiamo una completazione dell'articolo 118 della legge.

Poichè il trasporto internazionale di passeggeri con navi svizzere ha già preso grande importanza nella navigazione renana, sarebbe opportuno che, come le altre disposizioni del diritto marittimo, anche quelle sulla responsabilità dell'armatore verso i passeggeri siano dichiarate applicabili alla navigazione interna, conformemente agli articoli 125 e seguenti. Ne deriverebbe un adeguamento dell'articolo 127. La completazione dell'articolo 118 comporta una nuova redazione dell'articolo 162. La navigazione fluviale svizzera concessionaria non ne è, tuttavia, toccata (art. 127, cpv. 3).

Poichè la convenzione internazionale conosce regole proprie circa la prescrizione e poichè il termine di prescrizione è stabilito a due anni, le ultime tre righe dell'articolo 87, capoverso 2, concernenti la prescrizione nel trasporto di passeggeri, devono essere cancellate e il campo di applicazione della disposizione deve essere limitato alla locazione della nave, al noleggio e al contratto di trasporto.

II

Altre modificazioni e complementi alla legge

1. Esaminando le disposizioni sul diritto di battere bandiera svizzera, la Commissione svizzera per la navigazione marittima ha constatato che talune disposizioni della legge non tengono completamente conto dei bisogni della prassi. Vi proponiamo, di conseguenza, le seguenti modificazioni:

- a. il testo dell'articolo 20, capoverso 2, è stato causa di conseguenze indesiderate, in quanto esige che tre quarti degli azionisti siano domiciliati in Svizzera. Orbene, ci sono casi in cui oltre il 75% del capitale azionario e delle azioni appartiene ai cittadini svizzeri domiciliati in Svizzera, ma nei quali queste azioni possono trovarsi nelle mani di pochi azionisti o di uno solo, mentre poche azioni appartengono a parecchi svizzeri all'estero. La norma, secondo cui tre quarti degli «azionisti» devono abitare nella Svizzera non sarebbe, in siffatti casi, adempiuta. Tale, però, non può essere stata l'intenzione del legislatore del 1953. Per evitare difficoltà nell'applicazione giuridica, Vi proponiamo, pertanto, di precisare che decisivo per il diritto di voto e, quindi, per l'influsso sull'impresa è il numero delle azioni e non già il numero degli azionisti. In una società cooperativa, ogni socio, conformemente all'articolo 887 del Codice delle obbligazioni, dispone di un voto nell'assemblea generale, indi-

pendentemente dal numero dei certificati di quota. Il valore nominale dei certificati di quota può, inoltre, essere diverso. Non ci si deve, perciò, fondare sul fatto che tre quarti dei soci, disponenti almeno di tre quarti dei certificati di quota, debbano essere domiciliati in Svizzera, ma occorre prevedere che questa maggioranza di soci rappresenti i tre quarti del capitale sociale. Il testo deve essere modificato in tal senso. Giova parlare del numero delle azioni e non del numero dei voti degli azionisti, perchè, di regola, le società anonime emettono soltanto azioni con lo stesso valore nominale, per cui, conformemente all'articolo 692, capoverso 1, del Codice delle obbligazioni, il numero delle azioni e il numero dei voti sono uguali. Se, per contro, sono emesse azioni con valore nominale differente, è possibile, conformemente all'articolo 693 del Codice delle obbligazioni, attribuire a ciascuna azione un voto indipendentemente del suo valore nominale, in modo che il numero dei voti corrisponda al numero delle azioni;

- b. l'articolo 24 della legge prevede che i capitali investiti nell'impresa siano d'origine svizzera e che il proprietario debba fornirne la prova. Si vuole così evitare qualsiasi influenza estera sull'impresa. La Commissione svizzera per la navigazione marittima ha, tuttavia, constatato che, nella prassi, questa prescrizione impedisce il modo di finanziamento, ben conosciuto, dell'emissione di prestiti in obbligazioni con titoli al portatore. Le obbligazioni nominative non sono correnti. D'altronde, obbligazioni sono state emesse già prima dell'entrata in vigore della legge e anche, in futuro, questo modo di finanziamento non dovrebbe essere escluso, poichè l'armatore svizzero, ha più difficoltà dei suoi concorrenti stranieri a ottenere i necessari mezzi finanziari, date le severe disposizioni concernenti la nazionalità. Al momento dell'elaborazione della legge, a questo modo di finanziamento non si è pensato. Tuttavia, nella prassi, urge lasciare aperto, a determinate condizioni, queste possibilità, senza, con ciò, sancire un'ammissione generale dei prestiti in obbligazioni. L'Ufficio della navigazione marittima dovrebbe poter decidere se, in un caso determinato, un prestito in obbligazioni possa o no pregiudicare il carattere svizzero dell'impresa.

Secondo l'articolo 1159 del Codice delle obbligazioni, i singoli obbligazionisti non possono far valere direttamente i loro diritti verso l'impresa debitrice, ma vi è autorizzato soltanto il rappresentante della comunità degli obbligazionisti, previsto nella legge: ne consegue che l'influsso straniero sull'impresa può esser evitato se si prevede che questo rappresentante deve adempiere le condizioni di nazionalità. Spetta, pertanto, all'autorità di esaminare le condizioni del prestito e, ove occorra, di subordinare l'autorizzazione all'adempimento di talune prescrizioni. Un prestito, soprattutto se si tratta di titoli al portatore, non deve, poi, raggiungere una somma, che, in rapporto con il capitale proprio e gli altri capitali svizzeri, sia tale da poter far determinante un

eventuale influsso straniero, non controllabile essendo le obbligazioni al portatore. Un'autorizzazione generale a emettere prestiti in obbligazioni è, pertanto, esclusa, ma all'Ufficio della navigazione marittima deve essere conferita la facoltà di permettere un siffatto prestito in un caso concreto. È necessario che le condizioni del prestito siano approvate da un'autorità. Si può esigere che il prestito sia offerto per la sottoscrizione soltanto in Svizzera, che il rappresentante legale degli obbligazionisti sia un cittadino svizzero domiciliato nella Svizzera, che le assemblee dei creditori siano tenute nella Svizzera, che la rappresentanza di obbligazionisti sia possibile soltanto con cittadini svizzeri, ecc. L'Ufficio federale della navigazione marittima deve parimente decidere se, nel singolo caso, le obbligazioni debbano essere al portatore o nominative e se ipoteche al portatore siano ammissibili per garantire il prestito. Di conseguenza, Vi raccomandiamo un completamento dell'articolo 24, capoverso 2, secondo periodo, per tener conto dei bisogni del finanziamento, senza rinunciare alla protezione degli interessi nazionali. Contemporaneamente a questa modificazione, va adeguato l'articolo 37, capoverso 3 ;

- c. riesaminando le prescrizioni formali della legge concernenti l'iscrizione di una nave svizzera, si nota, in relazione con la costituzione di ipoteche a garanzia di un credito, che la prescrizione dell'articolo 34, lettera d, ultimo periodo, è irrealizzabile, e perciò tanto vale cancellarla. Se l'Ufficio della navigazione marittima può, in virtù dell'articolo 24, ammettere eccezionalmente un credito in favore di uno straniero (ad es. un cantiere marittimo) sino a concorrenza di un quinto del valore commerciale della nave e se questo credito è garantito mediante una ipoteca, la legge non può domandare in più la prova che il credito sarà ceduto, alla prima richiesta, a un creditore svizzero. Il creditore straniero dovrebbe, infatti, obbligarsi alla cessione d'anticipo, senza sapere a chi la effettuerà e se il cessionario sarà in grado di rimborsarlo. Sembra parimente impossibile obbligare d'anticipo qualcuno ad acquistare un credito, di cui non può conoscere la futura «qualità». L'acquirente del credito si troverebbe, sin dall'inizio, nella stessa condizione come se egli stesso avesse consentito il credito. La disposizione legale è allora priva di senso, onde Vi proponiamo di sopprimerla.
- d. il termine di sei mesi dalla chiusura di un esercizio annuo, previsto nell'articolo 26 per la presentazione di uno speciale rapporto, si è rivelato troppo breve. In pratica, esso non può essere rispettato o lo può essere solo difficilmente. Una estensione a nove mesi sembra più conforme ai bisogni, anche a quelli dell'ufficio di revisione.

2. Il disegno di legge, presentato all'Assemblea federale il 22 febbraio 1952, conteneva, per il titolo «Navigazione di diporto», un articolo 25, secondo cui il Consiglio federale poteva autorizzare, mediante ordinanza,

l'esercizio della navigazione di diporto sotto bandiera svizzera da parte di cittadini svizzeri o di associazioni di carattere prettamente svizzero. Il messaggio rilevava che la proposta di ammettere i panfili (yacht) non era fatta senza apprensioni. Si temevano, secondo le circostanze, conseguenze spiacevoli e pregiudizievoli per il buon nome della nostra bandiera, che potrebbero manifestarsi soprattutto in tempo di guerra, quando la navigazione di diporto è difficilmente controllabile. Si ricordava parimente che panfili stranieri erano stati usati a scopo di contrabbando e di spionaggio. D'altra parte, il messaggio attirava l'attenzione sul fatto che i proprietari di panfili svizzeri, se fosse loro vietato di alberare la bandiera svizzera, sarebbero obbligati a iscriverne all'estero la loro imbarcazione, con conseguenti grandi difficoltà. Per questo motivo fu proposta la soluzione contenuta nell'articolo 25.

Durante le discussioni parlamentari, si giunse, tuttavia, alla conclusione che i timori suscitati da una ammissione della navigazione di sport o di diporto fossero tali da giustificare il rischio delle difficoltà risultanti da una esclusione dei proprietari svizzeri di panfili. Decisivo era allora soprattutto il concetto di una flotta svizzera istituita per garantire l'approvvisionamento necessario nei tempi di crisi. Sarebbe stato difficilmente comprensibile se fossero state autorizzate imbarcazioni destinate esclusivamente al piacere di pochi; si ritenne che gli interessi privati in giuoco non controbilanciassero le difficoltà e gli inconvenienti che sarebbero potuti derivare al paese da siffatto profilo. Così, l'articolo 25 del disegno fu soppresso e l'articolo 17 assunse una disposizione, secondo cui possono essere iscritte nel registro del naviglio svizzero soltanto le navi adibite o destinate al trasporto professionale di persone e di merci.

I proprietari di panfili cercarono di cavarsela in diversi modi. Alcuni tentarono di ottenere il diritto a battere una bandiera straniera: ciò diventò sempre più difficile; oggi, anzi, è praticamente impossibile a uno svizzero di far iscrivere il suo panfilo in un registro straniero. Altri, nonostante il divieto, inalberarono la bandiera svizzera, costringendo l'autorità svizzera a procedere penalmente contro di essi in virtù delle disposizioni legali (art. 143, abuso della bandiera). Altri ancora si fecero rilasciare dai consolati svizzeri — alla cui attività in questo settore sono posti limiti ben stretti, perchè essi non possono prestarsi a procedure intese all'elusione della legge — attestazioni sulla proprietà svizzera della imbarcazione. Siffatte attestazioni sono tollerate, a titolo precario, dalle autorità portuali di taluni paesi, in vece dei documenti di nave; con l'Italia, ad esempio, una soluzione in tal senso è stata introdotta, per iniziativa delle autorità italiane, su piano internazionale. Nel frattempo, la maggior parte dei proprietari di panfili si sono costituiti in un'associazione, che rilascia una propria bandiera di club e carte proprie e che contiene nei suoi statuti una disposizione, secondo cui soltanto cittadini svizzeri possono diventare membri dell'associazione e inalberare la bandiera. Questa procedura sembra esser stata accettata da tutte le autorità straniere entranti in linea di conto. Tuttavia, la condizione dei

proprietari svizzeri di panfili va considerata come precaria per la mancanza di una autorizzazione dello Stato; in particolare, urge che la competente autorità svizzera non sia in grado di rilasciare ai proprietari di imbarcazioni la licenza necessaria per il riconoscimento internazionale del funzionamento del loro apparecchio radio ricevente e trasmittente.

Riteniamo che le esperienze compiute nell'ultimo decennio giustificano di rivenire sulla decisione di allora dell'Assemblea federale. Durante gli ultimi anni, lo sport del panfilo su mare ha assunto, negli ambienti svizzeri, una estensione considerevole. Bisogna contare su oltre 100 nostri concittadini proprietari di panfili di mare, all'infuori di numerosi svizzeri all'estero, cui la legislazione del paese di residenza vieta l'uso della rispettiva bandiera. Di importanza è, inoltre, che, oggi, i panfili navigabili sul mare possono essere acquistati per somme relativamente modeste, anche quelli che, senza difficoltà (ad es. nei rimorchi dell'automobile), possono ogni volta essere trasportati in Svizzera.

L'esclusione sarà, di certo, nel senso di un ulteriore aumento degli svizzeri amanti di questo sport. Se, pertanto, Vi proponiamo che, a determinate condizioni, sia conferito il diritto di inalberare la nostra bandiera è per chiarire la loro situazione giuridica. Non si tratta di attribuire ai panfili lo stesso statuto giuridico riconosciuto alle navi svizzere, ma semplicemente di permettere la loro registrazione nel paese. Allo scopo di documentare, anche di fronte all'estero, che i panfili registrati nel paese non sono navi svizzere di altomare inalberanti la bandiera svizzera, prevediamo di introdurre, mediante ordinanza, un registro speciale per le imbarcazioni di diporto. Circa l'iscrizione di una nave in tale registro non deve essere riconosciuto un diritto soggettivo all'iscrizione, come è il caso per le navi svizzere, ma va lasciato alla competente autorità di decidere, caso per caso, se l'iscrizione possa essere autorizzata. Neppure devono tali imbarcazioni ricevere, una volta iscritte, una lettera di nave svizzera, ma è sufficiente un certificato di iscrizione. Non è raccomandabile di regolare nella legge tutte le condizioni per la iscrizione, di determinare la condizione giuridica delle imbarcazioni iscritte e di ordinare la procedura, ma è più opportuno conferire al Consiglio federale la competenza di provvedervi per ordinanza. Poichè mancano le esperienze amministrative, una ordinanza consente anche, mutate le condizioni, di modificare le prescrizioni, cosa più difficile se la disposizione è contenuta in una legge.

Vi proponiamo, di conseguenza, la modificazione dell'articolo 35 della legge. Se la competenza di emanare un'ordinanza fosse approvata, giova inserire nella legge le disposizioni penali necessarie, in modo di evitare il dubbio giuridico se una ordinanza possa o no contenere anche disposizioni penali. Giova, pertanto, una contemporanea completazione degli articoli 143 e 144 concernenti il diritto penale, per includervi parimente le imbarcazioni da diporto.

3. Dall'entrata in vigore della legge, dubbi sono sorti non soltanto nella dottrina ma anche nella pratica circa il significato e la portata di alcune disposizioni, cosicchè vorremmo approfittare della presente revisione per migliorare la redazione di taluni articoli e apportarvi le necessarie precisazioni. In tal modo, speriamo di agevolare al commercio marittimo e, ove occorra, al giudice l'applicazione della legge, istituendo una chiara situazione giuridica. Non va dimenticato che problemi giuridici concernenti navi svizzere interessano spesso cerchie commerciali estere. Contestazioni sono sovente regolate in porti stranieri. È, dunque, ben raccomandabile una chiara e precisa redazione del testo di legge. Si tratta segnatamente delle seguenti disposizioni:

- a. L'articolo 48 della legge prevede una stretta responsabilità causale dell'armatore per tutti i danni risultati dall'esercizio della nave. Tuttavia, tale responsabilità non tiene sufficientemente conto dei bisogni della navigazione marittima. Come esposto nel nostro messaggio del 22 febbraio 1952, si trattava di escludere, per la responsabilità extracontrattuale dell'armatore, l'articolo 55 del Codice delle obbligazioni, perchè esso permette al datore di lavoro di far valere, in via d'eccezione, che ha usato tutta la diligenza richiesta dalle circostanze per impedire il danno. In pratica, la eccezione liberatoria è possibile se non v'è stata colpa nella scelta, nella istruzione e nella sorveglianza degli ausiliari. Precisammo allora che, per l'esercizio di una nave affidata al comando di un capitano titolare di una licenza di Stato, siffatta possibilità liberatoria non potrebbe essere giustificata, perchè equivarrebbe a mettere l'armatore in grado di liberarsi dalla sua responsabilità per tutti gli incidenti di navigazione. È per questo motivo che l'armatore deve rispondere interamente dei suoi ausiliari a bordo della nave. La giustificazione giuridica di questa responsabilità d'esercizio sta non già nella violazione dei doveri di diligenza bensì nell'esercizio stesso delle norme e nei pericoli derivanti.

È, tuttavia, apparso che una responsabilità fondata sui rischi dell'esercizio, come quella delle ferrovie e dei veicoli a motore, non poteva essere semplicemente travasata nel diritto marittimo. Del resto, la stretta responsabilità causale in materia ferroviaria è applicabile soltanto ai danni corporali, mentre per i danni materiali vale la responsabilità basata sulla colpa (legge federale del 28 marzo 1905 su la responsabilità civile delle imprese di strade ferrate e di piroscafi, e delle poste, art. 11, cpv. 2: CS 2, 795 - A IV D). I casi più frequenti della responsabilità extracontrattuale dell'armatore hanno per causa un urto fra navi: tale sinistro è regolato definitivamente nella convenzione internazionale del 23 settembre 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi (RU 1954, 682 - B XIV C 3), che, conformemente all'articolo 121, capoverso 1, della legge, fa parte del diritto interno svizzero. La convenzione si fonda sulla nozione di responsabilità soggettiva, in

quanto è responsabile soltanto la nave, il cui equipaggio ha cagionato per colpa una collisione. La stessa regola è applicabile ai cosiddetti «danni indiretti» e, come nella maggior parte degli Stati stranieri, dovrebbe parimente valer nel caso di urto contro cose fisse a terra. Tanto nel diritto marittimo, quanto nella legislazione sulla navigazione interna, norme speciali disciplinano il modo di condurre una nave e qualsiasi infrazione a queste prescrizioni di polizia implica una colpa. Una responsabilità oggettiva assoluta, cioè fondata esclusivamente sull'esercizio, andrebbe oltre le dette prescrizioni e le escluderebbe dall'applicazione, ciò che non può essere conforme alla intenzione del legislatore del 1953. È per questo motivo che, già nel messaggio del 22 febbraio 1952, abbiamo riservato le regole speciali sull'urto fra le navi. Per la prassi svizzera, una nuova difficoltà sorge dal fatto che, nei casi di responsabilità fondata sui rischi dell'esercizio (ferrovia, veicoli a motore), la responsabilità causale è applicabile soltanto se il danno risulta dall'esercizio del veicolo, cioè soltanto quando i rischi specifici dell'esercizio diventano manifesti. Nella pratica, è spesso difficile determinare se un veicolo è o no in esercizio (cfr. Oftinger: Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2a ediz., vol. II, pag. 52 ss. e 325 ss.). Per tener conto di queste difficoltà, la legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RU 1959, 685 ; A XIII J) prevede, nell'articolo 58, una regola speciale concernente la responsabilità del detentore nel caso di infortunio cagionato da un veicolo a motore che non è in esercizio. Trattandosi di navi, le difficoltà di applicazione di una responsabilità fondata sull'esercizio sono ancora maggiori. Deve siffatta responsabilità causale intervenire soltanto quando la nave è in moto, cioè manifesta i rischi specifici della navigazione, o anche quando la nave è in porto per il carico e lo scarico delle merci? Applicando per analogia le norme di responsabilità civile della legislazione sulla ferrovia e sui veicoli a motore, un giudice svizzero sarebbe piuttosto incline a operare una siffatta distinzione.

Se per i motivi esposti non sembra giusto muoversi dalla nozione della responsabilità fondata sull'esercizio, appare, per contro, opportuno istituire una responsabilità dell'armatore per i suoi ausiliari a bordo, escludendo tuttavia i mezzi liberatori previsti nell'articolo 55 del Codice delle obbligazioni. D'altra parte, importa ritenere che la responsabilità derivante dalla condotta nautica della nave deve fondarsi su una colpa, risultante, come nella circolazione stradale, dalla inosservanza delle prescrizioni di polizia. Tali sono avantutto le regole internazionali per la prevenzione degli urti in mare, gli ordinamenti sulle rotte e i regolamenti portuali, come anche, per quanto concerne la navigazione interna, il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno. L'armatore deve rispondere per una colpa del capitano, degli ufficiali, dei marinai, dei piloti e di qualsiasi altra persona esercitante un'attività a bordo. Non occorre, però, andare così lontano come il diritto marit-

timo tedesco (HBG § 485), secondo cui la persona lesa è tenuta a provare la colpa degli ausiliari dell'armatore: per contro, deve spettare all'armatore di provare l'assenza di una colpa. La responsabilità dell'armatore, secondo la nuova redazione dell'articolo 48, capoverso 1, sarà così una responsabilità per colpa con inversione dell'onere della prova. L'armatore risponde in ogni caso della colpa di un suo ausiliario.

La responsabilità dell'armatore per una sua azione od omissione colposa o per una colpa di un suo ausiliario è parimente sufficiente per il caso in cui una nave non è in moto, ma si trova in un porto dopo le operazioni di carico o di scarico. Una nave, in tali condizioni, deve necessariamente avere a bordo uno o più uomini dell'equipaggio o almeno essere sorvegliata. Se allora interviene un danno per un difetto tecnico di costruzione o di armamento o per una difettosa manutenzione della nave, tale danno è dovuto a una colpa dell'armatore stesso o dei suoi ausiliari. Sulla costruzione e sull'armamento di una nave, vi sono esaurienti prescrizioni internazionali, che l'armatore è tenuto a soddisfare. La loro inosservanza costituisce una omissione colposa. Nel caso di manutenzione insufficiente della nave, vi è omissione colposa degli ausiliari responsabili. Sembra, pertanto, inutile di introdurre, per la nave non in esercizio, una norma di responsabilità analoga a quella prevista nell'articolo 58 del Codice delle obbligazioni per il proprietario di una opera (sebbene la nave non possa essere considerata un'opera nel senso di tale articolo). Il raro caso di una nave ancorata in un porto, che sia lasciata senza alcun membro dell'equipaggio a bordo e senza alcuna sorveglianza, va giudicato non secondo il diritto svizzero bensì secondo il diritto vigente nel luogo dell'incidente causa del danno.

L'attuale capoverso 2 dell'articolo 48 non esige modificazioni. Per contro, è necessario completare il capoverso 1 per regolare il problema se la responsabilità extracontrattuale dell'armatore possa essere considerata cumulativamente con la responsabilità derivante da contratti di utilizzazione di una nave fondata sulla nozione della colpa. L'articolo 48 prevede un caso tipico di responsabilità extracontrattuale, mentre il Titolo V regola la responsabilità contrattuale. Ammettere di poter in ciascun caso, accanto alla responsabilità contrattuale, invocare anche la responsabilità causale del proprietario contro l'armatore equivarrebbe a rendere illusorie le disposizioni sulla responsabilità contenute nel Titolo V. Tale non può essere stata l'intenzione del legislatore del 1953. Per escludere qualsiasi divergenza di opinione, proponiamo di precisare che, nel caso di responsabilità contrattuale, l'articolo 48 non può conferire diritti più estesi di quelli dati secondo il diritto contrattuale. Siffatto ordinamento non sopprime la concorrenza fra pretese contrattuali ed extracontrattuali, ma prevede che, nel caso di contemporanea responsabilità contrattuale ed extracontrattuale secondo l'articolo 48, quest'ultima non può originare crediti superiori ai crediti derivanti dalla prima.

Esso non esclude, inoltre, le pretese per atto illecito fondate sulla prova di una colpa nel senso dell'articolo 41 del Codice delle obbligazioni e dirette contro il colpevole stesso.

- b. Come già scritto, le regole sull'urto fra navi costituiscono disposizioni speciali, che prevalgono sulla norma generale di responsabilità dell'articolo 48. La convenzione del 1910, dichiarata applicabile, concerne, però, soltanto l'urto fra navi e non regge la collisione di navi con cose fisse mobili o immobili, come i muri delle banchine, i porti delle navi, le draghe flottanti, piccole imbarcazioni, ecc. In tali casi, sono ugualmente i principi della responsabilità per colpa che valgono all'estero: così, ad esempio, il diritto olandese ha previsto specialmente una applicazione analogica delle regole sull'urto fra navi. Poichè l'articolo 48 della legge disciplina la responsabilità extracontrattuale dell'armatore, è giusto completare tale articolo con una disposizione, secondo cui le prescrizioni particolari sull'urto fra navi, prevalenti rispetto alla norma generale dell'articolo 48, trovano parimente applicazione nel caso di urto contro cose fisse a terra. La modificazione non concerne le nostre navi marittime, che navigano soltanto nelle acque territoriali estere e ivi sono sottoposte, di principio, al diritto dello Stato costiero, ma, per contro, assume importanza per la navigazione interna, alla quale, in conformità degli articoli da 125 a 127, è parimente applicabile. Le regole di diritto svizzero sulla responsabilità non dovrebbero essere più severe di quelle straniere, affinchè le nostre navi, che penetrano molto spesso nei corsi fluviali svizzeri, non vi siano trattate più sfavorevolmente che all'estero¹. Vi proponiamo, pertanto, di apportare all'articolo 123, capoverso 1, una aggiunta corrispondente. In virtù dell'articolo 13 della convenzione, le regole sull'urto fra navi sono parimente applicabili al risarcimento dei danni cagionati dalla esecuzione o omissione di una manovra o dalla inosservanza dei regolamenti, anche quando non vi sia stato urto. L'attuale testo dell'articolo 121, capoverso 1, secondo cui la convenzione disciplina le conseguenze giuridiche in caso di urto fra navi, potrebbe sembrare troppo restrittivo al giudice straniero, per cui l'adozione di un testo più preciso ci sembra utile.
- c. Nella ripartizione sistematica dei diversi contratti di utilizzazione di una nave, la nostra legge si è ispirata al codice italiano della navigazione del

¹ Così, la legge tedesca del 15 giugno 1895 sulla navigazione interna (Binnenschiffahrtsgesetz: § 3), la quale, in virtù dell'articolo 234 del Codice francese delle vie navigabili e della navigazione interna del 13 ottobre 1956 (Code des voies navigables et de la navigation intérieure), è applicabile, in traduzione letterale, anche alla navigazione francese sul Reno, sancisce che il proprietario di una nave è responsabile soltanto dei danni cagionati da una persona dell'equipaggio a un terzo per propria colpa in esecuzione di una prescrizione di servizio. La norma sulla responsabilità, contenuta nell'articolo 780, capoverso 2, del codice di commercio olandese, è simile.

1942, adottando una divisione tripartita: locazione di navi, noleggio, contratto di trasporto marittimo. Dal profilo giuridico, la legge distingue soprattutto chiaramente fra la forma pura del contratto di noleggio, da una parte, e il contratto di trasporto marittimo, dall'altra. Questa distinzione, di natura teorica, non corrisponde, tuttavia, alla pratica della navigazione marittima, perchè, al di fuori dei contratti tipici di noleggio a tempo poco in uso, le formule contrattuali generalmente usate per i contratti di noleggio al viaggio, che predominano nella pratica, non costituiscono veri e propri contratti di noleggio nel senso della nostra legge. Dal testo dei contratti di noleggio al viaggio stabiliti dalla «Chamber of Shipping» e dalla «Baltic and International Maritime Conference», riconosciuti internazionalmente e d'uso generale, risulta che contenuto essenziale del contratto è il trasporto di merci e non già la messa a disposizione del volume di una nave nel senso dell'articolo 94 della nostra legge. I contratti di noleggio con messa a disposizione di tutta la nave o di parte di essa sono considerati anche nel diritto marittimo tedesco, scandinavo, inglese e francese, ad esempio, come contratti di trasporto e non come contratti di noleggio nel senso proprio. In Italia, la tripartizione puramente teorica dei contratti d'utilizzazione di una nave ha cagionato le stesse difficoltà e richiesto parecchie decisioni della corte di cassazione italiana per ben precisare che i contratti di noleggio al viaggio usati nel commercio sono contratti di trasporto. Per evitare che le spiacevoli esperienze del diritto italiano si manifestino anche nell'applicazione del diritto svizzero — da noi già sono sorte le stesse difficoltà di interpretazione —, Vi proponiamo di completare l'articolo 95, in modo da chiarire il suo significato, assumendo l'intenzione del legislatore già espressa nell'articolo 117, capoverso 3. In tal modo, l'attuale sistemica della legge non subirà modificazioni, ma si terrà conto della pratica esistente nel diritto commerciale. Il noleggiatore, che si obbliga a trasportare la merce in virtù di un contratto di noleggio, è responsabile delle merci ricevute come un vettore. La sua responsabilità è regolata secondo l'articolo 117, capoverso 3 (che pure richiede una precisazione), tuttavia in modo imperativo soltanto se una polizza di carico è stata emessa in favore di un terzo destinatario e la parte contraente non fa valere pretese. Questo ordinamento è conforme alla già citata convenzione di Bruxelles del 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico. La responsabilità è regolata dalla legge in modo coercitivo esclusivamente per trasporti con polizza di carico come titolo negoziabile.

- d. Nella navigazione interna, il contratto di noleggio è raramente usato. Se un trasporto è effettuato senza polizza di carico, è rilasciata una ordinaria lettera di vettura, in particolare per la spedizione di merci in massa richiedenti una intera nave. Le lettere di vettura predominano di gran lunga per la navigazione sul Reno e, in quanto nessuna disposi-

zione contraria sia contenuta nel contratto di trasporto, il vettore non è obbligato a emettere una polizza di carico. Di conseguenza, l'enumerazione nell'articolo 127, capoverso 2, degli articoli della legge non applicabili alla navigazione interna deve essere completata con la citazione dell'articolo 113, capoverso 1. La lettera di vettura non comporta alcuna responsabilità imperativa del vettore, perchè l'articolo 117 dichiara nulle soltanto le clausole contenute in una polizza di carico che vanno oltre la legge. Siccome, nella dottrina, è stata data, propria circa la navigazione interna, una interpretazione divergente dell'articolo 117, si pone la domanda se l'articolo 117, capoverso 2, non debba precisare che, qualora sia stata rilasciata una lettera di vettura, la responsabilità imperativa dell'articolo 117 non è applicabile, essendo essa limitata, nella navigazione interna, al caso in cui una polizza di carico sia stata emessa. Tuttavia, una siffatta precisazione non è necessaria, perchè l'articolo 117 menziona espressamente soltanto le clausole contenute in una polizza di carico e, secondo il suo preciso testo, non può riferirsi ad altri titoli di trasporto. L'articolo 117 non vieta neppure che clausole siano inserite nel contratto stesso.

- e. Per l'articolo 87, oltre al già citato adeguamento delle disposizioni sulla prescrizione imposto dalla firma della convenzione per l'unificazione di talune regole in materia di trasporto dei passeggeri per mare, appare necessario modificare il titolo marginale e il capoverso 1, per conferire alla disposizione la natura di un semplice rinvio al Codice delle obbligazioni, applicabile a titolo complessivo: occorre evitare il pericolo che il testo possa essere interpretato come una regola di diritto internazionale privato, secondo cui i contratti per l'utilizzazione di una nave svizzera soggiacerebbero sempre al diritto svizzero, ciò che non è il caso. L'articolo 87 non influisce sulle regole generali del diritto internazionale privato concernenti il conflitto di leggi.
- f. La definizione legale della locazione di una nave, nell'articolo 90, capoverso 1, contiene un errore di redazione: una delle parti contraenti è designata con il nome di proprietario e non già con quello di locatore, che è il giusto termine usato nell'articolo 92 e anche nell'articolo 253 del Codice delle obbligazioni. Poichè tale definizione deve poter essere applicata anche alla sottolocazione, occorre migliorarne la redazione. Per proteggere gli interessi del conduttore di una nave, giova, conformandosi agli sforzi intrapresi sul piano internazionale, inserire una disposizione, secondo cui, come trattandosi di immobili, l'acquisto di una nave dia senz'altro al nuovo proprietario il diritto di toglierla al conduttore e secondo cui, a rafforzamento della protezione del conduttore, sia possibile una annotazione nel registro del naviglio, analoga a quella prevista nell'articolo 260 del Codice delle obbligazioni. Nel caso di noleggio a lungo termine, occorre parimente che il noleggiatore possa, nel caso di alienazione della nave, far valere il contratto di noleggio rispetto all'ac-

quirente, senza essere ridotto a soltanto pretendere un risarcimento dei danni dall'alienante. Siffatto problema della pubblicità dei contratti di noleggio a lungo termine è oggetto di azioni internazionali intese all'unificazione della materia: diverse legislazioni riconoscono il principio che la vendita non rompe il contratto di noleggio. Per le navi svizzere, può bastare il conferimento alle parti di un contratto di noleggio della possibilità giuridica di far annotare il contratto nel registro del naviglio, con l'effetto di poterlo opporre anche all'acquirente della nave. Tale annotazione avverrà analogamente a quella della locazione di una cosa mobile. È in tal senso che l'articolo 94 va completato con un nuovo capoverso 3.

- g. Nell'articolo 95, capoverso 2, è trattato per il contratto di noleggio lo stesso problema della responsabilità circa la navigabilità della nave (cioè la navigabilità in senso stretto, la capacità di carico e la capacità di viaggio) regolata nell'articolo 102 per il contratto di trasporto marittimo, ma con alcune differenze di redazione. Il criterio internazionalmente riconosciuto è quello della «dovuta diligenza». Giova adeguare l'articolo 95, capoverso 2, al testo dell'articolo 102, che corrisponde alla convenzione internazionale del 1924.
- h. Un ultimo chiarimento necessita l'articolo 96, che tratta dei diritti dell'armatore e del noleggiatore vincolati da un contratto di noleggio. Il noleggiatore può concludere contratti di trasporto ed emettere polizze di carico. Il capitano, sebbene sia il rappresentante legale dell'armatore, è tenuto a osservare le istruzioni del noleggiatore per quanto concerne l'imbarco, il trasporto e la consegna delle merci. Egli può segnatamente emettere polizze di carico anche per merci ricevute dal noleggiatore per il trasporto: circa questa competenza, la nostra legge presenta una lacuna. Da queste polizze derivano obblighi a carico del noleggiatore. La questione giuridica decisiva, che si pone in tutti i diritti marittimi, è se l'armatore risponda pienamente, accanto al noleggiatore, qualora il capitano abbia agito secondo le istruzioni di quest'ultimo e soprattutto qualora abbia emesso polizze di carico in nome del medesimo. Il capitano rimane il rappresentante legale dell'armatore e assume, nel contempo, funzioni di rappresentante del noleggiatore. L'attuale articolo 96, capoverso 3, prevede che, se il capitano ha trattato con terzi «a nome o per il conto del noleggiatore», questi risponde solidalmente con l'armatore. Avantutto, tale formula non protegge gli interessi dei terzi, perchè l'attività esercitata per il conto di un altro non è notoria e, per lo più, sfugge alla conoscenza di un terzo. Secondariamente, neppure gli interessi dell'armatore sono considerati, se è semplicemente indicato che l'attività è esercitata per conto del noleggiatore. Criterio determinante non è quello di sapere per conto di chi, ma in nome di chi il capitano ha agito. Soltanto quando il capitano appare come il rappresentante diretto del noleggiatore, cioè quando egli agisce espressamente in nome del

noleggiatore e, ad esempio, emette una polizza di carico, il noleggiatore deve rispondere da solo di fronte ai terzi. Ma se il capitano, nella sua qualità di rappresentante legale, omette di precisare che ha agito esclusivamente in nome del noleggiatore, l'armatore, come datore di lavoro del capitano, risponde solidalmente con il noleggiatore, riservato il diritto di regresso previsto nel contratto di noleggio. L'altra parte contraente deve potersi fondare sull'apparenza giuridica, secondo cui il capitano è, di principio, il rappresentante legale dell'armatore. Soltanto se il capitano ha agito espressamente in nome del noleggiatore, l'armatore è svincolato da qualsiasi responsabilità, riservati i privilegi reali sulla nave, che non possono essere toccati e per i quali l'articolo 38 trova piena applicazione. Per questi motivi, Vi proponiamo una modificazione dei capoversi 2 e 3 dell'articolo 96.

4. L'articolo 122 dichiara applicabili all'avaria comune le regole di York e Anversa nel testo del 1950. Esso dà parimente una definizione della nozione giuridica di avaria comune, che è così introdotta anche nel diritto svizzero. La definizione è, tuttavia, incompleta, perchè dichiara soltanto quando vi è avaria comune, ma non precisa chi ne deve sopportare le conseguenze. A loro volta, le regole dichiarate applicabili definiscono esclusivamente le condizioni per l'esistenza di un atto di avaria comune (regola A), senza indicare gli interessi chiamati a contribuire ma accontentandosi di determinare, dato l'obbligo, l'estensione del contributo. Se il diritto del luogo di destinazione fosse applicabile in qualsiasi caso di avaria comune, tale lacuna sarebbe senza alcuna importanza nel diritto marittimo svizzero. Tuttavia, talune legislazioni, come ad esempio quella italiana, dichiarano applicabili, in caso di avaria comune, il diritto del luogo di origine della nave, anche qualora la procedura si svolga in un porto italiano. Se tale diritto fosse quello svizzero, è da esso che devono essere assunte le norme determinanti gli interessi chiamati a contribuire. Di conseguenza, è utile completare l'articolo 122 con una disposizione, secondo cui l'avaria comune deve essere sopportata in comune dalla nave, dal nolo e dalle merci a bordo, il che è conforme alla natura dell'istituto. Una disposizione più particolareggiata sarebbe superiore ai nostri bisogni. Il termine «merci a bordo» dovrebbe bastare per chiarire che si tratta del carico e, ad esempio, delle riserve di olio del noleggiatore, ma non dei bagagli e degli effetti personali dei passeggeri e dell'equipaggio, salvo che tali oggetti siano trasportati sulla base di una polizza di carico.

L'articolo 127, capoverso 4, è completato con un rinvio anche all'articolo 14, capoverso 3, della legge, allo scopo di precisare che le disposizioni sul foro in materia di limitazione della responsabilità e di omologazione di un danno valgono anche nella navigazione interna, dato che i due istituti giuridici sono parimente applicabili alle navi della navigazione interna.

5. L'articolo 127, capoverso 2, dispone che anche l'articolo 108, capoverso 3, è applicabile alla navigazione interna, cosicchè, in mancanza di una disposizione contrattuale, l'uso locale stabilisce i termini di stallia per la caricazione e la scaricazione della nave e il compenso di controstallia. Mentre, in tutti gli altri Stati rivieraschi del Reno, esistono prescrizioni legali o regolamentari reggenti questa particolare materia del contratto di trasporto, nessuna norma corrispondente è data per i porti renani di Basilea Città e Basilea Campagna ed è difficile provare l'esistenza di un uso locale. Numerose sono le navi noleggiate all'estero, che si recano a Basilea per lo scarico, e, poichè le ditte di trasbordo basilesi non sono parte al contratto di trasporto conchiuso all'estero, esiste una lacuna circa i termini di scaricazione. Negli ultimi tempi, le difficoltà sono divenute sempre più maggiori e l'assenza di regole specifiche si è appalesata svantaggiosa per i porti di Basilea. Poichè il contratto di trasporto è disciplinato dal diritto federale, i Cantoni, in virtù dell'articolo 5 del Codice civile svizzero, non sono competenti a emanare norme complete di diritto civile, di natura dispositiva. Inoltre, poichè nessun precedente diritto cantonale conteneva prescrizioni sulla materia, non si può neppure fondarsi sul diritto cantonale anteriore inteso come espressione dell'uso locale, conformemente all'articolo 5, capoverso 2, del Codice civile. Sarebbe inopportuno di affidare al legislatore federale la cura di regolare siffatte questioni, dato che le condizioni variano da un porto all'altro e anche mutano costantemente secondo la situazione economica. È, però, auspicabile che il legislatore federale introduca, per quanto concerne i termini di stallia per la caricazione e la scaricazione applicabili alla navigazione interna, una riserva in favore dei Cantoni, affinché questi possano emanare le necessarie prescrizioni nei loro ordinamenti portuari cantionali.

6. Talune disposizioni della legge relativa al diritto del lavoro hanno cagionato, nella pratica, difficoltà d'interpretazione o si sono rivelate, per altri motivi, poco soddisfacenti: Vi proponiamo, quindi, le seguenti modificazioni:

- a. Il diritto a una indennità per ogni ora di lavoro supplementare è disciplinato dalla legge in modo imperativo (art. 73, cpv. 2, congiuntamente con l'art. 162, cpv. 2, lett. a). Il marinaio ha diritto, per ogni ora di lavoro supplementare, a una indennità corrispondente al salario orario calcolato in base alla retribuzione convenuta, aumentato di un quarto. Una indennità complessiva fissa per tutto il lavoro supplementare può essere prevista contrattualmente soltanto in favore degli ufficiali (art. 73, cpv. 3). È, tuttavia, apparso che, ad esempio nella navigazione costiera, il lavoro supplementare dei marinai è risarcito con una indennità globale previamente convenuta e che, per contro, non ogni lavoro supplementare degli ufficiali è risarcito in siffatto modo. Diversi casi possono presentarsi, esigenti ciascuno una soluzione differente secondo il viaggio e le circostanze, cosicchè un disciplinamento nella legge stessa

appare inopportuno, soprattutto se le concezioni in materia di diritto del lavoro dovessero mutare. Proponiamo, pertanto, che l'ordinanza di esecuzione della legge, la quale già ordina le condizioni particolari dell'indennità per lavoro supplementare (art. 31), enumeri parimente i casi, in cui possa essere convenuta una somma complessiva. L'articolo 73, capoverso 3, deve essere modificato in corrispondenza.

- b. L'articolo 75, capoverso 1, prevede che, se l'equipaggio non è completo, i suoi componenti hanno diritto, per il maggior lavoro derivato loro, all'importo delle retribuzioni risparmiate. Mentre la indennità per lavoro supplementare deve essere pagata in conformità dell'articolo 73, capoverso 2, qualora, con un equipaggio al completo, lavoro sia effettuato, oltre le ore supplementari, l'articolo 75, capoverso 1, tratta il caso in cui il maggior lavoro durante un viaggio in mare è dovuto alla carenza di marinai. Capita che, in seguito a infortuni, malattie, pene di arresto o altri motivi, marinai vengano a mancare durante il viaggio senza possibilità di sostituirli, donde l'obbligo per il resto dell'equipaggio di prestare un lavoro supplementare, avantutto nell'interesse della sicurezza della nave. Siffatto lavoro supplementare può consistere in un prolungamento delle ore di lavoro o in una attività fisicamente più intensa (ad es. un semplice servizio di presenza combinato con un lavoro supplementare). Se e nella misura in cui l'armatore, mancando un marinaio, risparmia spese di salario, la somma così risparmiata deve essere ripartita fra gli altri marinai, che, per tale mancanza, hanno prestato un maggior lavoro: essa spetta ai marinai dello stesso servizio, che hanno compiuto il lavoro supplementare.

Ci si è spesso chiesti se, quando il maggior lavoro esige un lavoro supplementare nella forma di un prolungamento delle ore di lavoro, possa essere pretesa, oltre la ripartizione del salario risparmiato sancita nell'articolo 75, capoverso 1, anche una indennità per le ore di lavoro supplementari. Come nella legge tedesca sui marinai del 1957 (Seemannsgesetz, § 38), converrebbe, perciò, precisare che una retribuzione straordinaria deve essere pagata soltanto se il lavoro supplementare non sia già stato compensato mediante una indennità per le ore suppletive. Nel contempo, la redazione può essere migliorata in modo da chiarire che la ripartizione della retribuzione straordinaria secondo l'articolo 75, capoverso 1, avviene soltanto nel caso di diminuzione dell'effettivo dell'equipaggio durante un viaggio, cioè dopo la partenza della nave. Quando lascia il porto di partenza, la nave deve disporre dell'effettivo prescritto o abituale di membri dell'equipaggio. Una premura di chiarezza domanda che l'ultima frase dell'articolo 73, capoverso 2, secondo cui il diritto all'indennità non è dato nei casi dell'articolo 75, capoverso 1, sia soppressa, perchè la disposizione è giusta solo parzialmente: infatti, le ore di lavoro supplementari devono essere risarcite in virtù dell'articolo 73, capoverso 2, e soltanto il maggior lavoro dovuto alla defezione di un

marinaio è disciplinato nell'articolo 75, capoverso 1. Le due prestazioni supplementari possono, secondo le circostanze, coesistere. Tuttavia, la retribuzione sancita nell'articolo 75, capoverso 1, può essere pagata soltanto se non vi è compensazione nella forma di una indennità per ore di lavoro supplementari, secondo l'articolo 73, capoverso 2.

- c. Il contratto-tipo per l'assicurazione contro le malattie e gli infortuni dell'equipaggio, che è parte integrante dell'ordinanza d'esecuzione della legge, disciplina nei particolari l'assicurazione contro gli infortuni e l'assicurazione contro le malattie. Le prestazioni stabilite alla fine del 1956 non sono più adeguate alle condizioni attuali e devono essere migliorate. L'esperienza ha provato che le somme stabilite allora non tengono sufficientemente conto delle circostanze speciali della navigazione in altomare: tale constatazione è confermata da un confronto con le prestazioni d'assicurazione riconosciute da altri Stati possedenti navi marittime.

Sebbene i motivi, che, nel messaggio a sostegno del disegno di legge sulla navigazione marittima, furono invocati per non assoggettare i marinai all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni possano, per lo più, essere ritenuti superati e che un siffatto assoggettamento sia, secondo l'opinione degli organi competenti, possibile, il principio dell'applicazione dell'assicurazione attraverso compagnie private è mantenuto. I lavoratori e i datori di lavoro si sono, però, intesi, affinché le prestazioni siano adeguate a quelle dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni. Inoltre, essi hanno deciso di istituire, per la via del contratto collettivo di lavoro, un'assicurazione contro gli infortuni non professionali, con le stesse prestazioni. Anche nell'assicurazione contro le malattie, enti assicuratori rimangono le compagnie private, ma, parimente ivi, è previsto un adeguamento delle prestazioni, che dapprima avverrà nella forma di un aumento delle somme previste per l'indennità giornaliera e le spese di cura. Inoltre, con la collaborazione dei datori di lavoro, si cercherà di ottenere una più estesa copertura del rischio di malattia, grazie a una assicurazione complementare a carico dei lavoratori, dato che da questi si può pretendere un modesto contributo all'assicurazione contro le malattie, perchè l'assicurazione di base, finanziata dai datori di lavoro, copre parimente dei rischi, che non sono in alcuna relazione con l'esercizio della navigazione.

Siffatti miglioramenti delle condizioni assicurative, nell'ambito della sicurezza sociale, non richiedono una modificazione della legge, ma soltanto una revisione del contratto-tipo. Poichè questo è parte integrante dell'ordinanza di esecuzione, tale revisione compete al Consiglio federale. È, tuttavia, apparso opportuno, per premura di precisione, di indicare in questo contesto anche il nuovo ordinamento assicurativo.

7. Attribuzioni di stato civile

Le attribuzioni di stato civile del capitano sono regolate nell'articolo 56, capoversi 1 e 2, della legge sulla navigazione marittima, nell'articolo 7 della sua ordinanza d'esecuzione e nelle relative istruzioni emanate l'8 ottobre 1956 dal Dipartimento federale di giustizia e polizia. Le esperienze fatte da allora dimostrano, però, che difficoltà sorgono nella pratica, segnatamente quando uno straniero muore a bordo di una nave svizzera. Il testo legale, secondo cui il capitano esercita la funzione di un ufficiale di stato civile, può indurre a ritenere che le iscrizioni nel libro di bordo hanno lo stesso valore delle iscrizioni in un registro dello stato civile, con la responsabilità e gli obblighi di comunicazione legale stabilite per gli ufficiali dello stato civile. Tale, però, non può essere stata l'intenzione del legislatore e sarebbe impossibile di equiparare il libro di bordo a un registro dello stato civile da conservare indefinitamente. La legge non sancisce neppure in quale registro dello stato civile svizzero debba essere iscritto una nascita o un decesso. L'ordinanza del 1^o giugno 1953 sullo stato civile dispone che una nascita o un decesso in Svizzera deve essere iscritto nel registro del circondario ove il fatto è avvenuto (art. 60 e 75) e che la nascita o il decesso di uno Svizzero all'estero, il quale non sia documentato da un atto di stato civile, è iscritto, per ordine dell'autorità cantonale di vigilanza, nei registri del luogo di appartenenza (art. 71 e 87). Muovendo dalla constatazione che il libro di bordo non può essere un registro dello stato civile nel senso della legislazione svizzera sullo stato civile, una iscrizione nel luogo del fatto è esclusa e il luogo di appartenenza entra in considerazione soltanto per i cittadini svizzeri. Per questi motivi, si giustifica una modificazione dell'articolo 56 della legge, affinché sia ben chiaro che il capitano deve semplicemente iscrivere nel libro di bordo il fatto di una nascita o di una morte e che tale iscrizione ha soltanto il carattere di un atto ufficiale ma non quello di una iscrizione nel registro dello stato civile. Per l'ufficiale dello stato civile, siffatta iscrizione nel libro di bordo significa che non è tenuto a compiere ricerche suppletive per assicurarsi della morte o della nascita. L'iscrizione del fatto di stato civile nel libro di bordo è comunicata all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, a destinazione dell'Ufficio federale dello stato civile a Berna, dal consolato svizzero più vicino mediante un estratto del libro di bordo certificato conforme. Spetta all'Ufficio federale dello stato civile di trasmettere l'estratto all'ufficio dello stato civile competente. Se, per i cittadini svizzeri, non vi è alcun motivo di scostarsi dalla norma legale, la legge deve, per contro, prevedere espressamente l'iscrizione della nascita o della morte di uno straniero nei registri dello stato civile di Basilea-Città luogo ove è tenuto il registro del naviglio svizzero.

8. Parecchie disposizioni penali della legge hanno cagionato, nella pratica, difficoltà d'applicazione, che possono essere soppresse nell'attuale revisione.

- a. Ci si è, avantutto, chiesti se, nei casi di disobbedienza collettiva o di analoghi turbamenti dell'esercizio di una nave, non sia necessario stabilire una fattispecie penale analoga a quella prevista nel Codice penale militare sotto il nome di sedizione (art. 63). Tuttavia, quando più marinai, operando di concerto in un assembramento o in altro modo, partecipino al rifiuto d'obbedienza, a minacce o a vie di fatto verso superiori a bordo, le condizioni della esposizione a pericolo della nave, secondo l'articolo 128 della legge sulla navigazione marittima, sono adempiute, perchè questi atti hanno per effetto d'impedire o d'intralciale il governo della nave oppure l'ordine o la vita a bordo. Siffatte azioni possono essere qualificate di criminali, perchè mettono in pericolo la nave o le persone a bordo. Non è, dunque, necessario introdurre nella legge, accanto all'articolo 128, una particolare fattispecie penale della sedizione marittima.
- b. La diserzione è data, secondo l'articolo 137 della legge e secondo il modello italiano (art. 1081 del Codice di navigazione), soltanto se il fatto che un marinaio non si reca a bordo della nave o l'abbandona causa una notevole difficoltà nell'esercizio della nave. Qualora vi sia diserzione da parte di più marinai, ciascuno di essi può obiettare che la sola rottura del suo contratto d'arruolamento non ha cagionato una siffatta notevole difficoltà. Inoltre, la garanzia dell'esenzione da qualsiasi pena, se il marinaio raggiunge la nave prima della partenza ma al più tardi entro tre giorni dalla diserzione può avere per conseguenza che una nave aspetti per tre giorni un membro dell'equipaggio rimasto a terra. Occorre, però, considerare che la rottura del contratto d'arruolamento non può, da sola, costituire un reato, ma che l'infrazione è data soltanto se vi si aggiunge un pregiudizio per la navigabilità. La prova di questa «notevole difficoltà» nell'esercizio della nave non è, tuttavia, facile da apportare e, nel singolo caso, potrebbero essere applicati criteri, che sfuggono a una valutazione oggettiva. Accadrà anche, assai spesso, che la colpa penale da apprezzare soggettivamente debba essere negata in funzione della fattispecie oggettiva della «notevole difficoltà». Il fatto, sul quale ben più giova fondarsi e che può essere presupposto dato nel subcoscente dell'attore, è il ritardo nella partenza della nave per l'assenza illecita di uno o più marinai. La nave dovrebbe allora aspettare che il marinaio assente ritorni, affinché l'effettivo dell'equipaggio sia almeno sufficiente e magari anche affinché le autorità portuarie autorizzino la partenza, oppure un sostituto deve essere arruolato con grandi spese (ad es. facendolo venire in aereo). Per questi motivi, la legge tedesca sui marinai del 1957 (§ 114) ha così definito la fattispecie della fuga punibile penalmente, e noi Vi proponiamo di redigere l'articolo 137 in modo corrispondente: Una diserzione punibile penalmente è data, se, in violazione del contratto di arruolamento, un marinaio non prende servizio a bordo della nave ovvero, dopo l'arruolamento, la abbandona.

cagionando in tal modo un notevole ritardo nella partenza della nave o notevoli spese per evitare tale ritardo. Se più marinai agiscono d'intesa, la durata della pena deve essere aumentata. Gli istigatori saranno puniti più severamente. Nei casi di lieve entità, il reato è punito disciplinarmente. L'esenzione dalla pena, qualora il marinaio ritorni a bordo prima della partenza della nave ma al più tardi entro tre giorni, perde, nella proposta definizione della fattispecie, il suo significato, onde deve essere abrogata.

- c. L'esperienza ha dimostrato che, nei casi di disobbedienza verso i superiori, vi possono essere lesioni semplici, nel senso dell'articolo 123, capoverso 1, del Codice penale, o in difetto, nel senso dell'articolo 126 del medesimo. Questi due delitti di diritto comune sono, tuttavia, perseguiti soltanto su denuncia della parte lesa. A un ufficiale della marina, soprattutto se è straniero e non conosce il Codice penale svizzero, può capitare facilmente di lasciare passare inosservato questo termine di tre mesi. Inoltre, gli ufficiali di marina preferiscono spesso non presentare alcuna denuncia, per il timore di inconvenienti nell'esecuzione dell'inchiesta penale in Svizzera, come ad esempio viaggi a scopo d'interrogatorio. Affinchè siano garantiti la disciplina e l'ordine a bordo, è, perciò, necessario che le lesioni corporali semplici o le vie di fatto verso superiori siano sempre punite penalmente, anche in assenza di una denuncia. La norma di diritto comune deve, pertanto, essere modificata nell'articolo 140 della legge sulla navigazione marittima.
- d. Il tribunale criminale di Basilea ha già giudicato, secondo la legge federale sulla navigazione marittima, alcuni casi, per i quali il giudice è giunto alla conclusione che si trattava soltanto di delitti di minore importanza da poter liquidare in via disciplinare. Egli si è allora chiesto a quale autorità doveva proporre di pronunciare la sanzione disciplinare. Occorre, pertanto, precisare che è applicabile la stessa procedura che nel diritto penale militare (art. 160a). Il diritto penale marittimo conosce diverse infrazioni, segnatamente a protezione dell'ordine e dell'esercizio a bordo, per le quali è concessa una repressione disciplinare nei casi di minore importanza (art. 137, secondo il disegno allegato, 138, 139, cpv. 2, 140, 141 e 142). Nell'articolo 157, capoverso 2, la legge prevede, però, soltanto che il giudice può pronunciare le pene disciplinari se è stata aperta una istruttoria giudiziaria. Ne consegue che l'autorità di accusa o di istruzione (nel caso, il procuratore pubblico di Basilea-città) è obbligata, anche se nel corso dell'inchiesta giunge alla conclusione di un caso di minore importanza, a deferire l'affare a un tribunale, affinché questo possa pronunciare la liberazione da qualsiasi pena e ordinare una sanzione disciplinare. Una volta che la procedura penale è stata aperta e che il marinaio attore non lavora più, in generale, a bordo della nave, sulla quale ha commesso l'infrazione, il capitano difetta di movente per pronunciare una sanzione disciplinare dopo la chiusura dell'inchiesta,

che può durare un certo tempo. Egli non avrebbe, d'altronde, la possibilità di eseguire la sanzione. Affinchè, da una parte, il marinaio colpevole non sfugga a qualsiasi punizione e, dall'altro, non debba essere compiuta una procedura giudiziaria ordinaria soltanto a causa della competenza disciplinare del tribunale, occorre conferire anche all'autorità inquirente la competenza di pronunciare sanzioni disciplinari nel caso di abbandono della procedura penale per riconoscimento della lieve entità del caso. Il testo dell'articolo 157, capoverso 2, deve essere modificato in tal senso e adeguato, per maggior chiarezza, all'articolo 160 *a* della legge federale sulla procedura penale militare.

Ci si è parimente chiesti se fosse possibile conferire a un procuratore la competenza di infliggere una multa di 5 a 100 franchi ai marinai o sino a 200 franchi ai passeggeri o una pena di arresto da 1 a 3 giorni (da scontare secondo l'art. 157, capoverso 2, nella forma dell'arresto ordinario), mentre la legge di procedura penale basilese pone giustamente il principio, secondo cui soltanto un giudice ha il diritto di pronunciare pene, anche se si tratta soltanto di multe nel caso di contravvenzioni. Orbene, qui non sono pene ma sanzioni disciplinari, e poichè un procuratore ha il diritto di ordinare il carcere preventivo per una certa durata, cioè una misura relativamente rigorosa, si può parimente autorizzarlo a pronunciare siffatte sanzioni.

La redazione dell'articolo 159, capoverso 2, ultimo periodo, deve essere riveduta, per chiarire che la prescrizione è sospesa non soltanto nel caso di procedura giudiziaria durante la stessa, ma anche durante tutta la procedura penale, compresa l'istruttoria da parte del procuratore. Poichè il capitano e il suo rappresentante fruiscono, come il tribunale e l'autorità istruttoria, della facoltà di infliggere sanzioni disciplinari, è necessario precisare, nell'articolo 161, che il ricorso all'Ufficio svizzero della navigazione marittima può essere presentato soltanto contro una sanzione disciplinare pronunciata dal capitano o dal suo rappresentante, ma non già contro una decisione del giudice o del procuratore.

- e. L'articolo 27 della convenzione del 29 aprile 1958 sull'altomare esige da ciascuno Stato che esso adotti le misure legislative necessarie affinché sia considerato come reato qualsiasi distruzione o danneggiamento intenzionale o per negligenza di un cavo sottomarino da parte di una nave battente la sua bandiera o da parte di una persona sottoposta alla sua sovranità, in quanto le comunicazioni telegrafiche o telefoniche siano potute essere interrotte o disturbate, e qualsiasi distruzione o danneggiamento di tubazioni o di condotte ad alta tensione sottomarine. Come abbiamo già detto nel nostro messaggio concernente la ratificazione di tale convenzione, una siffatta disposizione penale deve fondare su una base legale: non è possibile sancirla semplicemente in una ordinanza.

Prima di inserire un nuovo articolo nella legge, è, tuttavia, necessario esaminare se le fattispecie penali previste nel Codice penale non coprano già i casi indicati nella citata convenzione. Infatti, nella misura in cui il diritto penale generale è sufficiente, si deve evitare una norma penale particolare, perchè prescrizioni particolari sono da emanare soltanto laddove il diritto generale non basta più. Riteniamo che l'articolo 239 del Codice penale concernente il perturbamento di pubblici servizi copra i casi menzionati nell'articolo 27 della convenzione sull'altomare. Chiunque intenzionalmente impedisce, perturba o mette in pericolo l'esercizio di un'impresa pubblica di comunicazione, in modo particolare l'esercizio delle strade ferrate, delle poste, dei telefoni, e chiunque intenzionalmente impedisce, perturba o mette in pericolo l'esercizio di uno stabilimento o di un'impianto che fornisce al pubblico acqua, luce, forza o calore è punito, conformemente all'articolo 239 del Codice penale, con la detenzione; la pena è della detenzione o della multa se il colpevole ha agito per negligenza. Questa disposizione protegge i cavi sottomarini per le comunicazioni telegrafiche e telefoniche come anche le tubazioni e le condotte ad alta tensione sottomarine, perchè l'articolo 4 della legge sulla navigazione marittima dichiara che a bordo delle navi svizzere è applicabile il diritto penale svizzero. A titolo completo, è parimente possibile d'invocare l'articolo 145 del Codice penale concernente il danneggiamento ed eventualmente anche l'articolo 146 del Codice penale concernente la sottrazione di energia. In ogni caso, la disposizione penale dell'articolo 239 basta ad accertare che la Svizzera si conforma in modo sufficiente all'obbligo sancito nell'articolo 27 della convenzione sull'altomare e che non è necessario stabilire nella legge una fattispecie penale particolare.

La convenzione prevede ancora l'eccezione, secondo cui le persone, che hanno distrutto o danneggiato le condotte sottomarine, non sono punibili, se hanno perseguito semplicemente lo scopo legittimo di proteggere la loro vita o di garantire la sicurezza della nave, in quanto abbiano preso dapprima le misure di precauzione necessarie per evitare un danno. Neppure si giustifica una disposizione penale particolare per disciplinare tale caso. I conseguenti problemi devono essere giudicati dal profilo della colpa. Secondo l'articolo 18 del Codice penale, l'attore non è punibile, se manca l'intenzione o la negligenza. Inoltre, è possibile che l'attore abbia agito per effetto di una supposizione erronea delle circostanze di fatto (art. 19 del Codice penale) o abbia commesso un errore di diritto (art. 20 del Codice penale) o soprattutto possa invocare lo stato di necessità (art. 34 del Codice penale). Nell'esame se sia dato un siffatto stato di necessità, comportante l'impunibilità, il giudice dovrà apprezzare le circostanze indicate nella convenzione (protezione della vita o della sicurezza della nave).

III

La legge sulla navigazione marittima del 23 settembre 1953 si fonda essenzialmente sull'articolo 24 *ter* della Costituzione federale, secondo cui la legislazione sulla navigazione compete alla Confederazione. Il disegno di legge allegato al presente messaggio si fonda sulla stessa base.

Vi raccomandiamo di accettarlo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 14 maggio 1965.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione:

Tschudi

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser

Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea federale a sostegno di una modificazione della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (Del 14 maggio 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9225
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1965
Date	
Data	
Seite	1-28
Page	
Pagina	
Ref. No	10 155 185

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.