

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (con succ. mod. e integr. sino al 2002)

Nota : A decorrere dal 1° gennaio 2002 ogni sanzione penale o amministrativa espressa in lire nel presente provvedimento è tradotta in Euro secondo il tasso di conversione irrevocabilmente fissato ai sensi del Trattato CE. Se tale operazione di conversione produce un risultato espresso anche in decimali, la cifra è arrotondata eliminando i decimali (art. 51, d.lg. 24 giugno 1998, n. 213).

Disposizioni preliminari

Articolo 1 - Fonti del diritto della navigazione.

In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative (1) e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 2 - Mare territoriale.

Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio della Repubblica, quando la distanza fra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le ventiquattro miglia marine. Se tale distanza è superiore a ventiquattro miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro ventiquattro miglia marine (1). È soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di dodici miglia marine (1) lungo le coste continentali ed insulari della Repubblica e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea.

Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali (2).

(1) Vedi l. 7 aprile 1930, n. 538.

(2) Articolo così sostituito dall'articolo unico, l. 14 agosto 1974, n. 359.

Articolo 3 - Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato.

È soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica ed il relativo mare territoriale.

Articolo 4 - Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato.

Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano.

Articolo 5 - Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione.

Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene.

Articolo 6 - Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili.

La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Articolo 7 - Legge regolatrice della responsabilità dell'armatore e dell'esercente.

La responsabilità della nave o dell'esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile. La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte.

Articolo 8 - Legge regolatrice dei poteri e dei doveri del comandante.

I poteri, i doveri e le attribuzioni del comandante della nave o dell'aeromobile sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Articolo 9 - Legge regolatrice del contratto di lavoro.

I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

Articolo 10 - Legge regolatrice dei contratti di utilizzazione di navi e aeromobili.

I contratti di locazione, di noleggio, di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti.

Articolo 11 - Legge regolatrice della contribuzione alle avarie comuni.

La contribuzione alle avarie comuni è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Articolo 12 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili.

Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

Articolo 13 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero.

Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

Articolo 14 - Competenza giurisdizionale.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o ricuperate si trovano nella Repubblica.

PARTE PRIMA

Della navigazione Marittima ed Interna

LIBRO PRIMO

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

TITOLO I - Degli organi amministrativi della navigazione**Parte prima**

Della navigazione marittima e interna

Libro primo

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

Titolo I

Degli organi amministrativi della navigazione

Capo I

Dell'amministrazione della navigazione marittima

Art. 15 - Ministro competente

L'amministrazione [della marina mercantile è retta dal ministro per le comunicazioni] (1).
1) Ora il solo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 16 - Circoscrizioni del litorale della Repubblica

1. Il litorale della Repubblica è diviso in zone marittime; le zone sono suddivise in compartimenti e questi in circondari.
2. Alla zona è preposto un direttore marittimo, al compartimento un capo del compartimento, al circondario un capo del circondario. Nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo è anche capo del compartimento. Nell'ambito del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento è anche capo del circondario.
3. Negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede né l'ufficio del compartimento né l'ufficio del circondario sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia dipendenti dall'ufficio circondariale.
4. Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti sono comandanti del porto o dell'approdo in cui hanno sede.

Art. 17 - Attribuzioni degli uffici locali.

1. Il direttore marittimo esercita le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti.
2. Il capo del compartimento, il capo del circondario, e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti, oltre le attribuzioni conferite a ciascuno di essi dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti, esercitano nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, tutte le attribuzioni amministrative relative alla navigazione e al traffico marittimo, che non siano specificamente conferite a determinate autorità.

Art. 18 - Personale dell'amministrazione marittima

1. Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal corpo delle capitanerie di porto.

2. Ove se ne riconosca l'opportunità, l'esercizio di tali funzioni può essere affidato, nei porti ed approdi di minore importanza, a persone estranee a detto corpo.

Art. 19 - Enti portuali

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

Art. 20 - Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico marittimo nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

Art. 21 - Ministro competente

L'amministrazione della navigazione su laghi, fiumi, canali e altre acque interne è retta dal [ministro per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 22 - Ispettorati compartimentali

Agli effetti dell'ordinamento amministrativo della navigazione interna il territorio della Repubblica è diviso in zone.

A ciascuna zona è preposto un ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1).

(1) Ora direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi dell'art. 1, l. 31 ottobre 1967, n. 1085. Per il riordino degli uffici della Motorizzazione civile, vedi art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112.

Art. 23 - Uffici di porto

Nei porti e nelle altre località di maggiore importanza per la navigazione interna sono istituiti ispettorati di porto e delegazioni di approdo da questi dipendenti. L'ispettorato di porto esercita sulle vie navigabili comprese nella sua circoscrizione le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti. Il capo dell'ispettorato ed il capo della delegazione di approdo sono comandanti del porto ove hanno sede.

Nei casi previsti dal regolamento possono essere istituite, fuori della circoscrizione degli ispettorati di porto, delegazioni di approdo direttamente dipendenti dall'ispettorato compartimentale (1). In tal caso il capo della delegazione esercita anche le attribuzioni del capo dell'ispettorato di porto, conferitegli dal ministro [per le comunicazioni] (2).

(1) Ora Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi dell'art. 1, l. 31 ottobre 1967, n. 1085. Per il riordino degli uffici della Motorizzazione civile, vedi art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 24 - Navigazione promiscua

1. Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.

2. Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.

Art. 25 - Attribuzioni dell'autorità comunale

Nelle località ove non hanno sede uffici di porto l'esercizio di attribuzioni amministrative relative alla navigazione interna può essere conferito a norma del regolamento dal ministro [per le comunicazioni] (1) all'autorità comunale.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 26 - Navi e galleggianti addetti al servizio urbano

Nei porti comunicanti con canali ed altre acque interne, il comandante del porto esercita la vigilanza sulle navi e sui galleggianti addetti al servizio urbano che entrano nelle acque marittime. I conflitti di competenza fra l'autorità marittima e quella comunale relativi al servizio di tali navi e galleggianti sono risolti dal prefetto del luogo ed in via definitiva dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 27 - Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

TITOLO II - Dei beni pubblici destinati alla navigazione**Capo I****Del demanio marittimo****Art. 28 - Beni del demanio marittimo**

Fanno parte del demanio marittimo:

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

Art. 29 - Pertinenze del demanio marittimo

Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale, sono considerate come pertinenze del demanio stesso.

Art. 30 - Uso del demanio marittimo

L' amministrazione dei trasporti e della navigazione regola l' uso del demanio marittimo e vi esercita la polizia.

Art. 31 - Limiti del demanio marittimo

Nei luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi di acqua, i limiti del demanio marittimo sono fissati dal ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quelli per le finanze e per i lavori pubblici, nonché con gli altri ministri interessati.

Art. 32 - Delimitazione di zone del demanio marittimo

Il capo del compartimento, quando sia necessario o se comunque ritenga opportuno promuovere la delimitazione di determinate zone del demanio marittimo, invita, nei modi stabiliti dal regolamento,

le pubbliche amministrazioni e i privati che possono avervi interesse a presentare le loro deduzioni e ad assistere alle relative operazioni. Le contestazioni che sorgono nel corso della delimitazione sono risolte in via amministrativa dal direttore marittimo, di concerto con [l'intendente di finanza] (1), con provvedimento definitivo (2). In caso di accordo di tutte le parti interessate il provvedimento del direttore marittimo dà atto nel relativo processo verbale dell'accordo intervenuto (2). Negli altri casi il provvedimento deve essere comunicato, con i relativi documenti, al ministro per la marina mercantile, il quale entro sessanta giorni dalla ricezione può annullarlo con suo decreto, da notificarsi, entro i dieci giorni successivi, agli interessati per tramite del direttore marittimo (2). In caso di annullamento, la risoluzione in via amministrativa della contestazione spetta al ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per le finanze (2). Nelle controversie innanzi alle autorità giurisdizionali, la tutela dei beni demaniali spetta esclusivamente al ministro per le finanze.

(1) Ora direttore regionale delle entrate.
 (2) Comma così sostituito dall'art. 1, d.p.r. 13 luglio 1954, n. 747.

Art. 33 - Ampliamento del demanio marittimo

Quando per necessità dei pubblici usi del mare occorra comprendere nel demanio marittimo zone di proprietà privata di limitata estensione e di lieve valore ad esso adiacenti, ovvero i depositi e gli stabilimenti menzionati nell'art. 52, la dichiarazione di pubblico interesse per l'espropriazione è fatta con decreto del ministro [per le comunicazioni] (1) di concerto con il ministro per le finanze. Il decreto costituisce titolo per l'immediata occupazione del bene da espropriare (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
 (2) Le norme del presente articolo si applicano anche alle zone portuali della navigazione interna.

Art. 34 - Destinazione di zone demaniali marittime ad altri usi pubblici

Con provvedimento del ministro [per le comunicazioni] (1) su richiesta dell'amministrazione interessata, determinate parti del demanio marittimo possono essere destinate ad altri usi pubblici, cessati i quali riprendono la loro destinazione normale (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
 (2) Le norme del presente articolo si applicano anche alle zone portuali della navigazione interna.

Art. 35 - Esclusione di zone dal demanio marittimo

Le zone demaniali che dal capo del compartimento non siano ritenute utilizzabili per pubblici usi del mare sono escluse dal demanio marittimo con decreto del ministro [per le comunicazioni] (1) di concerto con quello per le finanze (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
 (2) Le norme del presente articolo si applicano anche alle zone portuali della navigazione interna.

Art. 36 - Concessione di beni demaniali

L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo. Le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del ministro [per la marina mercantile] (1). Le concessioni di durata superiore a quattro, ma non a quindici anni, e quelle di durata non superiore al quadriennio che importino impianti di difficile sgombero sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
 (2) Comma così modificato dall' art. 3, comma primo, d.p.r. 13 luglio 1954, n. 747.

Art. 37 - Concorso di più domande di concessione

1. Nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico.
2. Al fine della tutela dell'ambiente costiero, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative è data preferenza alle richieste che importino attrezzature non fisse e completamente amovibili. A' altresì data preferenza alle precedenti concessioni, già rilasciate, in sede di rinnovo rispetto alle nuove istanze. Qualora non ricorrano le ragioni di preferenza di cui ai precedenti commi, si procede a licitazione privata.

Art. 38 - Anticipata occupazione di zone demaniali

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

Art. 39 - Misura del canone

1. La misura del canone è determinata dall'atto di concessione.
2. Nelle concessioni a enti pubblici o privati, per fini di beneficenza o per altri fini di pubblico interesse, sono fissati canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Art. 40 - Riduzione del canone

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

Art. 41 - Costituzione d'ipoteca

Il concessionario può, previa autorizzazione dell'autorità concedente, costituire ipoteca sulle opere da lui costruite sui beni demaniali.

Articolo 42 - Revoca delle concessioni.

Le concessioni di durata non superiore al quadriennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima (1).

Le concessioni di durata superiore al quadriennio o che comunque importino impianti di difficile sgombero sono revocabili per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse, a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima (1). La revoca non dà diritto a indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44. Nelle concessioni che hanno dato luogo a una costruzione di opere stabili l'amministrazione marittima, salvo che non sia diversamente stabilito, è tenuta a corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato.

In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca,

detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.

(1) Comma così modificato dall'art. 3, secondo comma, d.p.r. 13 luglio 1954, n. 747.

Art. 43 - Domande incompatibili

Qualora una domanda di concessione di beni del demanio marittimo risulti incompatibile con una concessione precedentemente fatta per uso di meno rilevante interesse pubblico, la concessione precedente può essere revocata con decreto del Presidente della Repubblica, previo parere del Consiglio di Stato, fermo il disposto degli ultimi due commi dell'articolo precedente.

Art. 44 - Modifica o estinzione della concessione per fatto dell'amministrazione

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

Art. 45 - Modifica o estinzione per cause naturali

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

Art. 45 bis - Affidamento ad altri soggetti delle attività oggetto della concessione

Il concessionario, in casi eccezionali e per periodi determinati, previa autorizzazione dell'autorità competente, può affidare ad altri soggetti la gestione delle attività secondarie nell'ambito della concessione.

Art. 46 - Subingresso nella concessione

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

Art. 47 - Decadenza dalla concessione

1. L' amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario:

- a) per mancata esecuzione delle opere prescritte nell' atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati;
- b) per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell' atto di concessione, o per cattivo uso;
- c) per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione;
- d) per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall' atto di concessione;
- e) per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;
- f) per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti.

2. Nel caso di cui alle lettere a) e b) l' amministrazione può accordare una proroga al concessionario.

3. Prima di dichiarare la decadenza, l' amministrazione fissa un termine entro il quale l' interessato può presentare le sue deduzioni.

4. Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite né per spese sostenute.

Art. 48 - Autorità competente a dichiarare la revoca e la decadenza

La revoca e la decadenza della concessione sono dichiarate, con le formalità stabilite dal regolamento, dall' autorità che ha fatto la concessione.

Art. 49 - Devoluzione delle opere non amovibili

1. Salvo che sia diversamente stabilito nell' atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell' autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

2. In quest' ultimo caso, l' amministrazione, ove il concessionario non esegua l' ordine di demolizione, può provvedervi a termini dell' articolo 54.

Art. 50 - Disciplina dell' uso di beni demaniali

1. Salve le disposizioni relative a speciali gestioni di apparecchi meccanici di carico e scarico e di magazzini di proprietà dello Stato, nelle località dove sia riconosciuto opportuno, il capo di compartimento regola la destinazione e l' uso di aree e di pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la temporanea sosta di merci o materiali per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali e ne determina i canoni relativi.

2. Le autorizzazioni sono rilasciate dal comandante del porto che ne fissa la durata.

Art. 51 - Estrazione e raccolta di arena e altri materiali

Nell' ambito del demanio marittimo e del mare territoriale, l' estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia o altri materiali è sottoposta alla concessione del capo del compartimento.

Art. 52 - Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti

1. Le concessioni per l' impianto e l' esercizio di depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale, ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d' acqua o canali marittimi, sono fatte a norma delle disposizioni del presente titolo.

2. Per l' impianto e l' esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive è richiesta inoltre l' autorizzazione del ministro dei trasporti e della navigazione.

3. L' impianto e l' esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall' autorità marittima. L' impianto e l' esercizio dei depositi e stabilimenti di cui al secondo comma sono sottoposti inoltre alle speciali disposizioni in materia.

Art. 53 - Registro dei diritti gravanti sul demanio marittimo

Presso ogni ufficio di compartimento è tenuto, nelle forme stabilite dal regolamento, un registro dei diritti sulle zone di demanio marittimo comprese nell' ambito della circoscrizione.

Art. 54 - Occupazioni e innovazioni abusive

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

Art. 55 - Nuove opere in prossimità del demanio marittimo

1. L' esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri dal demanio marittimo o dal ciglio dei terreni elevati sul mare è sottoposta all' autorizzazione del capo del compartimento.

2. Per ragioni speciali, in determinate località la estensione della zona entro la quale l' esecuzione di nuove opere è sottoposta alla predetta autorizzazione può essere determinata in misura superiore ai trenta metri, con decreto del Presidente della Repubblica, previo parere del Consiglio di Stato.

3. L' autorizzazione si intende negata se entro novanta giorni l' amministrazione non ha accolta la domanda dell' interessato.

4. L' autorizzazione non è richiesta quando le costruzioni sui terreni prossimi al mare sono previste in piani regolatori o di ampliamento già approvati dall' autorità marittima.

5. Quando siano abusivamente eseguite nuove opere entro la zona indicata dai primi due commi del presente articolo, l' autorità marittima provvede ai sensi dell' articolo precedente.

Art. 56 - Competenza dell'amministrazione della navigazione interna

1. Nelle zone dei porti e approdi muniti di opere stabili, adibiti al pubblico servizio della navigazione interna su laghi, fiumi e canali, l' amministrazione della navigazione interna esercita la polizia e regola l' uso delle opere, degli impianti e delle altre pertinenze ivi esistenti.

2. I limiti delle predette zone portuali sono fissati con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i ministri per le finanze e per i lavori pubblici e, quando si tratti di opere costruite dalle amministrazioni comunali e provinciali, col ministro per l' interno.

Art. 57 - Norme applicabili

1. Alle zone portuali della navigazione interna si applicano le disposizioni stabilite per il demanio marittimo dagli articoli 33 a 35; 50, 51, 54.

2. Per la dichiarazione di pubblico interesse prevista dall' articolo 33 e per l' esclusione di zone demaniali a norma dell' articolo 35 si ha riguardo alle necessità del pubblico servizio del porto o dell' approdo.

Art. 58 - Concessioni

1. Sono parimenti applicabili alle zone portuali della navigazione interna le disposizioni stabilite per le concessioni di beni del demanio marittimo dagli articoli 36 a 49; 53, limitatamente alle concessioni attinenti al servizio della navigazione.

2. Per le concessioni e per l' utilizzazione in genere di beni compresi nelle zone portuali da parte di altre amministrazioni dello Stato per fini non attinenti al servizio della navigazione, è richiesto il consenso dell' amministrazione della navigazione interna.

Art. 59 - Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti

1. Le concessioni per l' impianto e per l' esercizio di depositi e stabilimenti, situati anche soltanto in parte entro i confini delle zone portuali ovvero collegati alle vie navigabili di cui all' articolo 56, sono fatte dall' amministrazione della navigazione interna con le norme di cui all' articolo precedente.

2. L' impianto e l' esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall' autorità preposta all' esercizio della navigazione interna.

3. L' impianto e l' esercizio di stabilimenti o di depositi di sostanze infiammabili o esplosive sono sottoposti alle speciali disposizioni ad essi relativi, oltre che a quelle dei due commi precedenti. Per tale impianto ed esercizio è richiesta l' autorizzazione del ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 60 - Autorità competenti

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

Art. 61 - Esecuzione e manutenzione di opere portuali

L' esecuzione e la manutenzione delle opere portuali e delle altre opere idrauliche sulle sponde dei laghi, fiumi e canali e sulle zone retrostanti, nonché la vigilanza sulle opere stesse sono di competenza del ministero dei lavori pubblici.

TITOLO III - Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti.

Articolo 62 - Movimento delle navi nel porto.

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l' entrata e l' uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi, l' ammassamento, lo stazionamento e il movimento degli idrovolanti nelle acque del porto.

Articolo 63 - Manovre disposte d'ufficio.

Il comandante del porto può ordinare l' ormeggio, il disormeggio e ogni altra manovra delle navi nel porto.

L' autorità medesima può disporre, in caso di necessità, l' esecuzione di ufficio delle manovre ordinate, a spese delle navi stesse; e, in caso di estrema urgenza, il taglio degli ormeggi.

Articolo 64 - Deposito di cose su aree portuali.

Decorso il termine fissato per la sosta temporanea di merci e di materiali di cui all'articolo 50, ovvero in caso di deposito abusivo, il comandante del porto può ordinare la immediata rimozione delle merci e dei materiali. Qualora gravi esigenze lo richiedano, la rimozione può essere ordinata anche fuori dei casi previsti dal comma precedente. In caso di mancata esecuzione dell'ordine, l'autorità predetta può disporre la rimozione d'ufficio a spese dell'interessato.

Articolo 65 - Imbarco e sbarco.

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

Articolo 66 - Navi e galleggianti addetti al servizio dei porti.

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'impiego delle navi, dei galleggianti e delle altre costruzioni galleggianti addette al servizio del porto.

Articolo 67 - Limitazione del numero delle navi addette al servizio dei porti.

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

Articolo 68 - Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti.

Coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto. Il capo del compartimento, sentite le [associazioni sindacali interessate] (1) può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni coloro che esercitano le attività predette.

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 69 - Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi.

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

Articolo 70 - Impiego di navi per il soccorso.

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

Articolo 71 - Divieto di getto di materiali.

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

Articolo 72 - Rimozione di materiali sommersi.

Nel caso di sommersione di merci o di altri materiali nei porti, rade, canali, gli interessati devono provvedere all'immediata rimozione.

Qualora gli interessati non adempiano a tale obbligo e a giudizio dell'autorità marittima possa derivare dal fatto un pericolo o un intralcio alla navigazione, il capo del compartimento può provvedere d'ufficio alla rimozione e, ove sia il caso, alla vendita dei materiali predetti per conto dello Stato.

L'interessato è tenuto a corrispondere allo Stato le spese sostenute, o la differenza tra queste e il ricavato dalla vendita (1).

(1) Vedi, ora, d.p.r. 8 novembre 1991, n. 435.

Articolo 73 - Rimozione di navi e di aeromobili sommersi.

Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali a giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Per le navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, se il ricavato dalla vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Se il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati o ipotecari sulla nave. Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario. Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate, il proprietario è tenuto al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti recuperati.

Articolo 74 - Guardiani di navi in disarmo.

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

Articolo 75 - Danni alle opere e agli impianti portuali.

In caso di danni cagionati a opere portuali o a impianti attinenti ai servizi della navigazione, il capo del compartimento provvede che ne sia accertata l'entità a mezzo dell'ufficio del genio civile ed intima al responsabile di eseguire, entro un termine determinato, le riparazioni necessarie. In caso di urgenza o in caso di inesecuzione da parte del responsabile, l'autorità provvede d'ufficio alle riparazioni a spese del medesimo. Quando i danni predetti sono cagionati da una nave il comandante del porto può richiedere il versamento di una cauzione a garanzia del pagamento delle spese per le riparazioni.

Articolo 76 - Interrimento dei fondali e intorbidamento delle acque.

Se l'esercizio di impianti industriali o di depositi stabiliti sui margini di banchine o di moli, ovvero di canali navigabili, determina interrimento delle acque adiacenti, gli esercenti sono tenuti a provvedere alla conservazione del buon regime dei fondali, in conformità delle disposizioni impartite dal capo del compartimento.

Del pari gli esercenti sono tenuti a provvedere, secondo le disposizioni impartite dalla predetta autorità, per ovviare all'intorbidamento delle acque prodotto dagli impianti o dai depositi. In caso di mancato adempimento da parte degli esercenti, l'autorità predetta provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Articolo 77 - Obblighi dei frontisti di canali o di altri corsi di acqua.

Lungo le sponde dei canali e degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, i proprietari frontisti devono costruire e mantenere in buono stato i muri di sponda e gli argini occorrenti, nonché prendere tutte le misure necessarie ad evitare l'intorbidamento dei fondali. Il capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile, e, se del caso, l'ufficio tecnico

comunale, emana le disposizioni alle quali devono attenersi i proprietari frontisti nella costruzione e manutenzione delle opere predette. In caso di mancato adempimento da parte dei proprietari frontisti, l'autorità predetta provvede di ufficio, a spese dell'interessato.

Articolo 78 - Lavori di escavazione lungo le sponde dei canali sboccanti nei porti.

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

Articolo 79 - Pesca nei porti.

Nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi, l'esercizio della pesca è sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto.

Articolo 80 - Uso di armi ed accensione di fuochi nei porti.

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

Articolo 81 - Altre attribuzioni di polizia.

Il comandante del porto provvede per tutto quanto concerne in generale la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze.

Articolo 82 - Disordini nei porti e sulle navi.

Qualora si verificano avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico nei porti o nelle altre zone del demanio marittimo ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione nel mare territoriale, l'autorità di pubblica sicurezza che interviene ne informa immediatamente quella marittima.

Se l'autorità di pubblica sicurezza non può tempestivamente intervenire, l'autorità marittima del luogo provvede nei casi di urgenza a ristabilire l'ordine, richiedendo ove sia necessario l'intervento della forza pubblica o, in mancanza, delle forze armate, e dandone immediato avviso all'autorità di pubblica sicurezza, nonché, quando si tratti di nave straniera, all'autorità consolare dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Articolo 83 - Divieto di transito e di sosta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 5, l. 7 marzo 2001, n. 51.

Articolo 84 - Ingiunzione per rimborso di spese.

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, l'autorità marittima emette ingiunzione, resa esecutoria con decreto del pretore competente. Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, l'autorità marittima può procedere agli atti esecutivi. Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, previo versamento della somma indicata nell'atto di ingiunzione (1). L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore.

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 8 luglio 1967, n. 96, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente comma relativamente alle parole: "previo versamento della somma indicata nell'atto di ingiunzione".

Articolo 85 - Attività amministrativa nei porti interni.

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

Il divieto di transito o di sosta può essere stabilito dal ministro [per le comunicazioni] (1) anche per le zone delle acque interne nelle quali sia necessario per esigenze di ordine pubblico.

(1) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 86 - Istituzione del servizio di pilotaggio.

Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto del presidente della Repubblica, una corporazione di piloti.

La corporazione ha personalità giuridica, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota.

Articolo 87 - Pilotaggio obbligatorio.

Nei luoghi dove ne è riconosciuta l'opportunità, il pilotaggio può essere reso obbligatorio con decreto del presidente della Repubblica.

Nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo, il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio.

Il decreto o il provvedimento del direttore marittimo fissano i limiti della zona entro la quale il pilotaggio è obbligatorio.

Articolo 88 - Vigilanza sulla corporazione dei piloti.

La corporazione dei piloti è sottoposta alla vigilanza dell'autorità competente a norma del regolamento.

Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio, e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro [per le comunicazioni] (1), prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti.

(1) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 89 - Cauzione della corporazione dei piloti.

La corporazione dei piloti deve prestare cauzione nella misura e nei modi stabiliti dai regolamenti locali.

Articolo 90 - Licenze e registro dei piloti.

I piloti sono provvisti di una licenza rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro.

Articolo 91 - Tariffe di pilotaggio.

Le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro [per le comunicazioni] (1), sentite le [associazioni sindacali interessate] (2).

(1) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(2) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 92 - Attribuzioni e obblighi del pilota.

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all'articolo 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato. Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Articolo 93 - Responsabilità del pilota.

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

Articolo 94 - Responsabilità della corporazione dei piloti.

Dei danni di cui sono responsabili i piloti, risponde solidalmente la corporazione nei limiti della cauzione.

Articolo 95 - Regolamenti di pilotaggio.

La disciplina del servizio di pilotaggio, l'ordinamento della corporazione, le norme per la gestione della corporazione stessa e per il reclutamento dei piloti, nonché il regime disciplinare sono stabiliti dal regolamento.

Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascun porto sono stabilite, sentite le [associazioni sindacali interessate] (1) dai regolamenti locali, approvati dal ministro [per le comunicazioni] (2).

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

(2) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 96 - Marittimi abilitati al pilotaggio.

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

Articolo 97 - Personale abilitato al pilotaggio.

Nelle località di approdo o di transito della navigazione interna il pilotaggio è esercitato da piloti autorizzati dall'ispettorato di porto.

Articolo 98 - Pilotaggio obbligatorio.

Nei luoghi dove particolari esigenze lo richiedano, il direttore dell'ispettorato compartimentale (1) può rendere temporaneamente obbligatorio il pilotaggio.

(1) Ora Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi dell'art. 1, l. 31 ottobre 1967, n. 1085. Per il riordino degli uffici della Motorizzazione civile, vedi art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112.

Articolo 99 - Norme applicabili.

Il servizio dei piloti autorizzati è regolato dagli articoli 91 a 93.

Articolo 100 - Regolamenti locali.

Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascuna località sono stabilite, sentite le [associazioni sindacali interessate] (1), da regolamenti locali, approvati dal ministro [per le comunicazioni] (2).

- (1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.
 (2) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 101 - Istituzione del servizio di rimorchio marittimo.

Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima non può essere esercitato senza concessione, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento. L'autorità predetta determina nell'atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio. Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le [associazioni sindacali interessate] (1).

- (1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 102 - Regolamenti locali.

Le norme sulla disciplina del servizio di rimorchio in ciascun porto marittimo sono stabilite da regolamenti locali, approvati dal ministro [per le comunicazioni] (1).

- (1) Ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 103 - Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio.

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

Articolo 104 - Responsabilità durante il rimorchio.

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

Articolo 105 - Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore.

Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Articolo 106 - Soccorso prestato alla nave rimorchiata.

Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti nell'articolo 491.

Articolo 107 - Servizi per l'ordine e la sicurezza del porto.

Oltre che nei casi previsti nell'articolo 70, i rimorchiatori devono esser messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto.

Articolo 108 - Disciplina delle operazioni portuali.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 109 - Uffici del lavoro portuale.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 110 - Compagnie e gruppi portuali.

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(1) Comma abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 111 - Imprese per operazioni portuali.

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(Omissis)

(1).

(1) Comma abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 112 - Tariffe delle operazioni portuali.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

TITOLO IV - Del personale della navigazione**Capo I****Del personale marittimo****Articolo 113 - Organizzazione e disciplina del personale marittimo.**

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

Articolo 114 - Distinzione del personale marittimo.

Il personale marittimo comprende:

a) la gente di mare;

b) il personale addetto ai servizi dei porti;

c) il personale tecnico delle costruzioni navali.

Articolo 115 - Categorie della gente di mare.

La gente di mare si divide in tre categorie:

1) personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;

2) personale addetto ai servizi complementari di bordo;

3) personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Articolo 116 - Personale addetto ai servizi portuali.

Il personale addetto ai servizi dei porti comprende:

- 1) i piloti;
- 2) (Omissis) (1);
- 3) i palombari in servizio locale;
- 4) gli ormeggiatori;
- 5) i barcaioi.

Il ministro [per le comunicazioni] (2) in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove accorra, l'impiego.

(1) Numero abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture dei trasporti.

Articolo 117 - Personale tecnico delle costruzioni navali.

Il personale tecnico delle costruzioni navali comprende:

- 1) gli ingegneri navali;
- 2) i costruttori navali;
- 3) i maestri d'ascia e i calafati.

Articolo 118 - Matricole e registri del personale marittimo.

La gente di mare è iscritta in matricole. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in registri.

Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici indicati dal regolamento (1).

(1) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 119 - Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri.

Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai quindici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento (1).

Possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo (1).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può consentire che nelle matricole della gente di mare siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica (1).

Il ministro [per le comunicazioni] (2), sentite le [organizzazioni sindacali competenti] (3) può disporre, quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano, la sospensione dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà (4) o la tutela.

I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni sono stabiliti dal regolamento o, nel caso indicato dal secondo comma dell'art. 116, dal ministro [per le comunicazioni] (2).

Per l'esercizio della pesca costiera e del traffico locale, possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria (5).

A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore (5) (6).

(1) Comma così sostituito dall'art. 10, l. 7 dicembre 1999, n. 472.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(3) Le organizzazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

(4) Ora potestà dei genitori.

(5) Comma aggiunto dall'art. 1, l. 3 febbraio 1963, n. 54.

(6) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 120 - Cancellazione dalle matricole e dai registri.

Alla cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare, oltre che nei casi previsti dagli articoli 1251, 1252, si procede per i seguenti motivi:

- a) morte dell'iscritto;
- b) dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima;
- c) perdita della cittadinanza italiana;
- d) perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, accertata a termini delle leggi speciali;
- e) condanna, con sentenza passata in giudicato, per alcuno dei reati che a norma del regolamento impediscono l'iscrizione nelle matricole;
- f) cessazione dall'esercizio della navigazione.

La cancellazione nel caso di cui alla lettera f), si effettua, per gli iscritti che siano in possesso dei titoli professionali di cui all'art. 123, dopo dieci anni consecutivi di interruzione della navigazione; per gli altri iscritti, dopo cinque anni consecutivi.

La cancellazione degli iscritti nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni è disciplinata dal regolamento (1).

(1) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 121 - Reiscrizione nelle matricole e nei registri.

Gli iscritti nelle matricole della gente di mare, cancellati dalle matricole stesse a norma delle lettere c) ed e) dell'articolo precedente, possono chiedere la reiscrizione, quando cessino le cause che hanno determinato la cancellazione, anche se abbiano superato il limite di età stabilito nell'articolo 119. Gli iscritti cancellati a norma delle lettere b ed f possono chiedere la reiscrizione, anche se abbiano superato il limite di età, entro un periodo di tempo, dal giorno della cancellazione, pari al periodo di navigazione effettivamente compiuta.

La reiscrizione dei marittimi nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni è disciplinata dal regolamento (1).

(1) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 122 - Documenti di lavoro del personale marittimo.

La gente di mare è munita di un libretto di navigazione. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono muniti rispettivamente di un libretto di ricognizione e di un certificato di iscrizione. Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Articolo 123 - Titoli professionali del personale marittimo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione (1).

Per gli altri servizi di bordo i titoli professionali sono:

- a) medico di bordo;
- b) marconista.

I requisiti per il conseguimento dei titoli e i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo sono stabiliti per i titoli di cui al primo e secondo comma dal regolamento e per i titoli di cui al terzo comma da leggi e regolamenti speciali.

Il regolamento determina le altre qualifiche relative all'esercizio della professione marittima e prescrive altresì i requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca.

I limiti delle abilitazioni professionali per il personale addetto ai servizi portuali e per il personale tecnico delle costruzioni navali sono stabiliti dal regolamento.

(1) Gli originari commi primo e secondo sono stati così sostituiti con un unico comma, dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 124 - Rilascio dei documenti di abilitazione.

Il rilascio delle patenti per i titoli professionali marittimi indicati alle lettere a e b del primo e del secondo comma dell'articolo precedente è di competenza del direttore marittimo. Il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali è di competenza del capo del compartimento e dei capi degli altri uffici indicati dal regolamento.

Articolo 125 - Collocamento della gente di mare.

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

Articolo 126 - Divieto di mediazione.

È vietata la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare destinati a far parte degli equipaggi delle navi. Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con la disposizione del comma precedente può essere ripetuto.

Articolo 127 - Assunzione all'estero.

All'assunzione di personale per la formazione o per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovrintende l'autorità consolare.

Articolo 128 - Organizzazione e disciplina del personale.

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

Articolo 129 - Distinzione del personale.

Il personale della navigazione interna comprende:

- a) il personale navigante;
- b) il personale addetto ai servizi dei porti.

Articolo 130 - Categorie del personale navigante.

Il personale navigante si divide in tre categorie:

- 1) personale di comando e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;
- 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo;
- 3) personale addetto alla piccola navigazione.

Articolo 131 - Personale addetto ai servizi dei porti.

Il personale addetto ai servizi dei porti comprende:

- 1) i lavoratori portuali;
- 2) i barcaioli.

Il ministro [per le comunicazioni] (1), in relazione alle caratteristiche e alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 132 - Matricole, registri e documenti di lavoro del personale.

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

Articolo 133

Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri.

Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole del personale navigante i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni, che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento. I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci, possono essere iscritti quando imbarchino alle dipendenze di parenti o affini fino al terzo grado. Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la potestà o la tutela.

Il ministro [per le comunicazioni] (1) può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica.

I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti dal regolamento, o, nel caso indicato dal secondo comma dell'articolo 131, dal ministro [per le comunicazioni] (1).

Parimenti sono disciplinate dal regolamento la cancellazione dalle matricole e dai registri, nonché la reinscrizione nei medesimi (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 134 - Titoli professionali del personale.

Per i servizi di coperta i titoli professionali sono:

- a) capitano;
- b) capo timoniere;
- c) capo barca;
- d) conduttore di motoscafi;
- e) barcaiolo abilitato.

Per i servizi di macchina i titoli professionali sono:

- a) macchinista;
- b) motorista.

Coloro che sono in possesso dei titoli di cui alle lettere a), b), d) del primo comma e a), b) del secondo comma possono essere autorizzati con apposita annotazione sul documento di abilitazione a prestare servizio su navi addette a servizi pubblici di linea o di rimorchio o a servizi di trasporto di personale per conto di terzi.

I requisiti per il conseguimento dei titoli, i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo e le modalità del rilascio sono stabiliti dal regolamento.

Il ministro [per le comunicazioni] (1) in relazione alle caratteristiche e alle esigenze dei trasporti, può determinare altre qualifiche relative all'esercizio della navigazione interna, stabilendo le condizioni e le modalità per il conseguimento dei relativi titoli professionali.

I limiti per le abilitazioni professionali del personale addetto ai servizi portuali sono stabiliti da leggi o regolamenti speciali.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 135 - Assunzione all'estero.

All'assunzione di personale navigante della navigazione interna per la formazione e per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovrintende l'autorità consolare.

TITOLO V - Del regime amministrativo delle navi**Capo I****Dell'ammissione della nave alla navigazione****Sezione I**

Dell'individuazione della nave

Articolo 136 - Navi e galleggianti.

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

Articolo 137 - Ammissione delle navi alla navigazione.

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

Articolo 138 - Stazzatura nella Repubblica.

Salve le eccezioni stabilite da leggi e regolamenti speciali la stazzatura delle navi marittime è eseguita nella Repubblica dal Registro italiano navale quale delegato del Ministero [per le comunicazioni] (1) a mezzo di ingegneri navali, o di altri periti stazzatori abilitati a norma del regolamento.

Per la navigazione interna il Registro italiano navale provvede alla stazzatura delle navi per le quali è obbligatoria la classificazione. Negli altri casi provvedono l'ispettorato compartimentale (2) o gli altri organi stabiliti da leggi e da regolamenti speciali. La stazzatura è eseguita secondo le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali. Eseguita la stazzatura, il certificato di stazza è depositato presso l'ufficio del porto d'iscrizione della nave.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Ora Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi dell'art. 1, l. 31 ottobre 1967, n. 1085. Per il riordino degli uffici della Motorizzazione civile, vedi art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112.

Articolo 139 - Stazzatura all'estero.

Il ministro [per le comunicazioni] (1) può autorizzare la stazzatura all'estero delle navi costruite o trasformate in cantieri esteri ovvero provenienti da bandiera estera, quando tali navi debbano compiere uno o più viaggi fra porti stranieri prima di approdare nella Repubblica. La stazzatura all'estero può, previa autorizzazione del ministro [per le comunicazioni] (1), essere eseguita secondo il metodo locale. In tal caso la stazzatura deve essere nuovamente eseguita in via definitiva in un porto della Repubblica, entro il termine stabilito dal regolamento.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 140 - Nome delle navi maggiori.

Le navi maggiori sono contraddistinte da un nome. Il nome deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato in qualsiasi matricola della Repubblica.

L'imposizione e il cambiamento del nome sono sottoposti all'approvazione del ministro [per le comunicazioni] (1).

Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 141 - Numero e nome delle navi minori e dei galleggianti.

Le navi minori e i galleggianti sono contraddistinti da un numero. Le navi minori marittime di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso, e le navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea possono essere contraddistinte, oltre che dal numero, anche da un nome. Il nome delle navi predette deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato nella stessa circoscrizione. Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione e nel cambiamento del nome, sono stabilite dal regolamento.

Articolo 142 - Indicazione dei segni di individuazione sullo scafo.

Il nome o il numero della nave o del galleggiante e l'indicazione del luogo dell'ufficio d'iscrizione devono essere segnati sullo scafo nei modi stabiliti dal regolamento.

Articolo 143 - Requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane.

1. Rispondono ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146:

- a) le navi che appartengono per una quota superiore a dodici carati a persone fisiche giuridiche o enti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea;
- b) le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario, appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri Paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave, secondo le norme previste per la dichiarazione di armatore (1).

(1) Articolo, da ultimo, così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 144 - Stranieri e società equiparati.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 145 - Navi iscritte in registri stranieri.

1. Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in un registro straniero.

2. Agli effetti degli articoli 149 e 155 del codice della navigazione possono ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali, le navi che risultino già iscritte in un registro straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo.

3. Per l'istituzione dei registri speciali di cui al comma 2, per l'attuazione e il completamento delle disposizioni in esso contenute, nel rispetto della riserva di cui all'art. 224 del codice della navigazione, si provvede con decreto del Ministro [della marina mercantile] (1) (2).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Articolo così sostituito dall'art. 28, l. 14 giugno 1989, n. 234.

Articolo 146 - Iscrizione delle navi e dei galleggianti.

Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici designati dal ministro [per le comunicazioni] (1).

Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento.

Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli ispettori di porto e dagli altri uffici indicati da leggi e regolamenti.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 147 - Designazione di rappresentante.

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

Articolo 148 - Iscrizione di navi e galleggianti destinati alla navigazione in acque straniere.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 149 - Abilitazione delle navi alla navigazione.

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

Articolo 150 - Atto di nazionalità.

L'atto di nazionalità è rilasciato in nome del presidente della Repubblica dal direttore marittimo nella cui zona la nave maggiore è immatricolata, e, nel caso di cui all'articolo 148, dal console che ne ha ricevuto l'iscrizione. L'atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo e le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave, il nome del proprietario, l'ufficio di immatricolazione.

Articolo 151 - Rinnovazione dell'atto di nazionalità.

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

Articolo 152 - Rilascio del passavanti provvisorio.

Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le procedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto (1).

Il passavanti è rilasciato nella Repubblica dagli uffici marittimi presso i quali sono tenute le matricole, e all'estero dagli uffici consolari.

Le autorità predette fissano la durata della validità del passavanti, in rapporto al tempo necessario per il rilascio dell'atto di nazionalità. In ogni caso la durata non può essere superiore ad un anno.

(1) Comma così sostituito dall'art. 16, l. 30 novembre 1998, n. 413.

Articolo 153 - Licenza delle navi minori e dei galleggianti.

La licenza è rilasciata dall'autorità che tiene il registro di iscrizione della nave minore o del galleggiante.

La licenza deve indicare il numero, il tipo, le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave minore o del galleggiante, il nome del proprietario e l'ufficio d'iscrizione, nonché, nel caso previsto nell'articolo 141, il nome.

Nei casi previsti nel primo comma dell'articolo precedente alle navi minori è rilasciata una licenza provvisoria secondo le norme stabilite dal regolamento.

Articolo 154 - Rinnovazione della licenza.

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

Articolo 155 - Uso della bandiera.

Le navi abilitate alla navigazione a norma dell'articolo 149 inalberano la bandiera italiana.

Articolo 156 - Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione.

1. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.
2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.
3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.
4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.
5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4 del presente articolo. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fideiussione.
6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413.
7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.
8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative.
9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro Paese dell'Unione europea deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data

immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali. 10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 157 - Dismissione della bandiera a seguito di aggiudicazione a soggetto che intenda trasferire la nave in altro registro.

1. Nel caso di aggiudicazione della nave a straniero non comunitario a seguito di provvedimento della pubblica autorità, italiana o straniera, l'aggiudicatario deve farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave, entro sessanta giorni dalla data di aggiudicazione.

2. L'ufficio che riceve la denuncia, o, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza del fatto di cui al comma 1, dopo aver informato di tale circostanza i titolari di diritti reali o di garanzia trascritti, nonché l'Istituto nazionale della previdenza sociale, procede alla cancellazione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

3. Quando la nave perviene a soggetto straniero non comunitario a causa di morte o quando il proprietario della nave perde la cittadinanza italiana o di altro Paese dell'Unione europea, i soggetti interessati devono farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave entro il termine di cui al comma 1, decorrente, rispettivamente, dalla data di accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato o dalla data di perdita della cittadinanza.

4. L'ufficio, che riceve la denuncia o, in mancanza, viene a conoscenza dei fatti di cui al comma 3, procede alla dismissione della bandiera secondo le procedure indicate nell'articolo 156. Quando non si verificano le condizioni prescritte per dar corso alla dismissione della bandiera, l'ufficio promuove la vendita giudiziale della nave (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 158 - Proprietà di stranieri per quote dai dodici ai diciotto carati.

Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche o giuridiche, o di società, che non si trovano nelle condizioni prescritte nell'articolo 143, raggiunga i dodici carati, ma non superi i diciotto, devono essere ceduti a persone, fisiche o giuridiche, o a società, che si trovino nelle condizioni prescritte, tanti carati quanti sono quelli che, per trasferimento di proprietà o per perdita dei requisiti da parte dei titolari, hanno determinato tale eccedenza. La cessione deve aver luogo entro sei mesi dal giorno in cui l'eccedenza si è verificata. Trascorso il detto termine senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio d'iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità prescritti dalla legge, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza (1).

(1) Articolo così sostituito dall'articolo unico, l. 9 dicembre 1975, n. 723.

Articolo 159 - Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati.

1. Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche, giuridiche o enti che non si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 143, comma 1, lettera a), superi i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave procede alla dismissione della bandiera e alla cancellazione della nave secondo le procedure previste dall'articolo 156; se le condizioni prescritte dallo stesso articolo 156 per dare corso alla dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale della nave quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma (1).

(1) Articolo così sostituito, prima, dall'articolo unico, l. 9 dicembre 1975, n. 723 e poi dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 160 - Demolizione volontaria della nave.

Il proprietario che intende procedere alla demolizione della nave deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione, se la nave si trova nella Repubblica, o all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti di bordo. L'autorità provvede alla pubblicazione della dichiarazione nelle forme previste nell'articolo 156.

Se, entro sessanta giorni da tale pubblicazione, sono promosse opposizioni dai creditori, ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali, o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione può essere data solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro italiano navale o dall'Ispettorato compartimentale e all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fidejussione bancaria e siano state adempiute le altre condizioni e modalità previste nel quarto e quinto comma dell'articolo 156 (1).

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi minori e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso.

(1) Comma così sostituito dall'art. 2, l. 27 aprile 1981, n. 165.

Articolo 161 - Riparazione o demolizione per ordine dell'autorità o d'ufficio.

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

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

Articolo 162 - Perdita presunta.

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

Articolo 163 - Cancellazione della nave dal registro di iscrizione.

La nave è cancellata dal registro di iscrizione quando:

- a) è perita o si presume perita;
- b) è stata demolita;
- c) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità;
- d) è stata iscritta in un registro straniero, salvo il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo (1).

La nave maggiore è cancellata dalla matricola anche quando ne è stata effettuata l'iscrizione nei registri delle navi minori e dei galleggianti. La nave minore è cancellata dal registro, quando è stata iscritta nella matricola delle navi maggiori. Le navi marittime e quelle della navigazione interna sono inoltre cancellate dai relativi registri quando siano state iscritte, rispettivamente, nei registri delle navi della navigazione interna e in quelli delle navi marittime. All'atto della cancellazione l'autorità ritira i documenti di bordo, quando non vi abbia già

provveduto a norma degli articoli precedenti.
 (1) Lettera così sostituita dall'art. 28, secondo comma, della l. 14 giugno 1989, n. 234.

Articolo 164 - Condizioni di navigabilità.

La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata. Con leggi e regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda:

- a) struttura degli scafi e sistemazione interna;
- b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico;
- c) organi di propulsione e di governo;
- d) condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi degli equipaggi.

Le stesse disposizioni prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonché quelle dei mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi. Con leggi e regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri, nonché quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci (1); sono altresì disciplinati i servizi di bordo. L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni è fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette.

(1) Vedi, ora, d.p.r. 8 novembre 1991, n. 435.

Articolo 165 - Visite ed ispezioni.

Sull'osservanza delle prescrizioni indicate nell'articolo precedente vigilano nella Repubblica le autorità marittime e quelle preposte all'esercizio della navigazione interna, e all'estero le autorità consolari. Dette autorità provvedono che siano eseguite, a spese dell'armatore, le ispezioni e le visite ordinarie prescritte, nonché ispezioni e visite straordinarie quando lo ritengano opportuno o quando si siano verificate avarie, le quali possano menomare la navigabilità della nave o il funzionamento dei suoi organi. Le autorità marittime e quelle consolari devono inoltre disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne vengano richieste dalle [associazioni sindacali interessate] (1). Possono altresì disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne siano richieste da almeno un terzo dell'equipaggio. In entrambi i casi, ove le richieste risultino ingiustificate, le spese relative sono a carico dei richiedenti.

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con d.lg. lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 166 - Attribuzioni del Registro e dello ispettorato compartimentale per l'accertamento della navigabilità.

Alle visite ed ispezioni per l'accertamento e il controllo delle condizioni di navigabilità, di cui alle lettere a, b, c dell'articolo 164, nonché all'assegnazione della linea di massimo carico, provvede il Registro italiano navale, nei casi e con le modalità stabilite da leggi e da regolamenti. L'ispettorato compartimentale provvede alle visite ed ispezioni delle navi della navigazione interna per le quali non sia obbligatoria la classificazione.

Articolo 167 - Classificazione delle navi.

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

Articolo 168 - Efficacia probatoria dei certificati tecnici.

I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro o dall'ispettorato compartimentale fanno fede fino a prova contraria.

Articolo 169 - Carte, libri e altri documenti.

Le carte di bordo, sono, per le navi maggiori, l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza. Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo:

- il certificato di stazza; il certificato di classe o quello di navigabilità, i certificati di bordo libero e di galleggiabilità; i certificati di visita;
- i documenti doganali e sanitari;
- il giornale nautico;
- gli altri libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Oltre la licenza, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi e da regolamenti.

Articolo 170 - Contenuto del ruolo di equipaggio.

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

- il nome della nave;
- il nome dell'armatore;
- l'indicazione del rappresentante dell'armatore nominato a sensi dell'articolo 267;
- l'indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento;
- l'elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonché del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso;
- la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.

Articolo 171 - Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio.

Sul ruolo di equipaggio si annotano:

- i contratti di assicurazione della nave;
- le visite del Registro navale italiano per l'accertamento della navigabilità;
- il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi;
- i dati relativi all'arrivo e alla partenza della nave (1);
- i testamenti ricevuti dal comandante durante il viaggio;
- le altre indicazioni prescritte da leggi e regolamenti.

Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

(1) Numero così sostituito dall'art. 2, l. 25 gennaio 1983, n. 26.

Articolo 172 - Annotazioni sulla licenza.

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

Articolo 172 Bis - Esenzione dalla annotazione di imbarco e sbarco.

1. Per i marittimi, arruolati con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade, o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale, l'autorità marittima può autorizzare che, in caso di trasbordo, non si faccia luogo alla annotazione di imbarco e sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi

- sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi.
2. L'armatore deve comunque comunicare giornalmente all'autorità marittima, con apposita nota, la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante e le successive variazioni.
3. L'autorizzazione di cui al comma 1 può essere concessa anche:
- a) per i marittimi arruolati, a norma di contratto nazionale o con contratto cosiddetto alla parte e con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi o galleggianti appartenenti al medesimo armatore e adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura;
 - b) per i proprietari armatori imbarcati su navi e galleggianti adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura.
4. Nei casi previsti dal comma 3 la comunicazione di cui al comma 2 deve essere effettuata settimanalmente con apposita nota riepilogativa, previa comunicazione giornaliera scritta, anche tramite telefax, all'autorità marittima, dell'effettiva composizione dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante.
5. L'armatore può essere autorizzato dall'istituto assicuratore a tenere un'unica posizione contributiva per tutte le navi ovvero più posizioni contributive per gruppi di navi interessate alla procedura di cui al presente articolo (1).
- (1) Articolo aggiunto dalla l. 23 agosto 1988, n. 380 e poi così sostituito dall'art. 4, l. 21 maggio 1998, n. 164.

Articolo 173 - Giornale nautico.

- Il giornale nautico è diviso nei libri seguenti:
- a) inventario di bordo;
 - b) giornale generale e di contabilità;
 - c) giornale di navigazione;
 - d) giornale di carico o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

Articolo 174 - Contenuto del giornale nautico.

Nell'inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave.

Sul giornale generale e di contabilità sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti nonché gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento. Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con la indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna. Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

Articolo 175 - Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico.

Le navi maggiori a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina. Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico.

Articolo 176 - Libri di bordo delle navi minori.

Le navi minori e i galleggianti marittimi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, devono essere provvisti dell'inventario

di bordo.
 Le navi e i galleggianti della navigazione interna indicati a tal fine dal regolamento, devono essere provvisti dell'inventario; le navi, quando siano adibite a servizio pubblico, devono inoltre essere provviste del giornale di bordo, formato con le modalità stabilite dal regolamento.

Articolo 177 - Norme per la tenuta dei libri di bordo.

Le norme per la vidimazione e la tenuta di libri di bordo e per le relative annotazioni sono stabilite dal regolamento.

Articolo 178 - Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti della nave.

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

TITOLO VI - Della polizia della navigazione

Capo I

Della partenza e dell'arrivo delle navi

Articolo 179 - Nota di informazioni all'autorità marittima.

All'arrivo della nave in porto il comandante della nave deve far pervenire al comandante del porto o all'autorità consolare una comunicazione, che potrà essere trasmessa anche con mezzi elettronici, dalla quale risultino il nome o il numero, il tipo, la nazionalità, il tonnellaggio della nave, il nome dell'armatore e il nome e il domicilio del raccomandatario, la quantità e la qualità del carico, nonché l'indicazione della sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose, il numero e la nazionalità dei componenti dell'equipaggio, il numero dei passeggeri, brevi indicazioni sul viaggio, la data e l'ora di arrivo e la data e l'ora prevista per la partenza della nave, il porto di provenienza e quello di prevista destinazione, la posizione della nave nel porto, nonché gli altri elementi richiesti in base a disposizioni legislative o regolamentari o eventualmente determinati con decreto del Ministro [della marina (1) (2). mercantile]

Detta comunicazione dovrà essere integrata prima della partenza da una dichiarazione del comandante della nave relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, doganale e contrattuale da consegnarsi, o da trasmettersi con mezzi elettronici, alla predetta autorità (1). marittima (1). o (1). consolare

Il comandante di una nave diretta in un porto estero, qualora preveda che la sosta della nave avvenga in ore di chiusura del locale ufficio consolare, dovrà provvedere a fare pervenire in tempo utile per via radio al consolato la comunicazione di cui al primo comma, limitatamente agli elementi disponibili; negli stessi casi la dichiarazione integrativa di partenza sarà resa in base a particolari disposizioni impartite dal console. In caso di inesistenza di locali uffici consolari o di impossibilità di procedere alle comunicazioni di cui sopra, del fatto dovrà darsi pronta e motivata notizia nella comunicazione da farsi al comandante del porto o all'autorità consolare nel successivo porto di approdo.

Il Ministro [della marina mercantile] (1) può, con proprio decreto, stabilire norme speciali per le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre (3). categorie (3). di (3). navi (3). adibite (3). a (3). servizi (3). particolari

(1) Ora delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Comma così modificato dall'art. 15, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

(3) Articolo, da ultimo, così sostituito dall'art. 1, l. 25 gennaio 1983, n. 26.

Articolo 180 - Verifiche ed ispezioni.

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

Articolo 181 - Rilascio delle spedizioni.

La nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto - con indicazione dell'ora e della data - sulla dichiarazione integrativa di partenza che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici, al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo (1).

Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione, nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali o consolari, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge (2).

(1) Comma così sostituito dall'art. 15, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

(2) Articolo, da ultimo, così sostituito dall'art. 1, l. 25 gennaio 1983, n. 26.

Articolo 182 - Denuncia di avvenimenti straordinari.

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone che erano a bordo, o al carico, il comandante della nave all'arrivo in porto deve farne denuncia al comandante del porto o all'autorità consolare allegando un estratto del giornale nautico con le relative annotazioni.

Se la nave non è provvista di giornale o se sul giornale non è stata fatta annotazione, l'autorità marittima o consolare riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale. Le autorità predette procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause, trasmettendo senza indugio gli atti relativi all'autorità giudiziaria competente, a norma degli articoli 315, 584, a eseguire la verifica della relazione di eventi straordinari.

Articolo 183 - Informazioni eventuali circa il viaggio.

Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità marittima o consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio.

È inoltre tenuto, su richiesta, a far presentare alle predette autorità, per gli accertamenti che queste credano opportuni, componenti dell'equipaggio e passeggeri.

Articolo 184 - Dell'arrivo e della partenza delle navi della navigazione interna.

Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia una autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e la quantità del carico, il numero delle persone dell'equipaggio e la durata della sosta. L'autorità portuale o consolare può in ogni tempo verificare il contenuto della denuncia fatta dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo.

Le suddette autorità sono tenute a formulare pronta annotazione delle eventuali osservazioni effettuate durante le predette ispezioni. Quando dopo la partenza dall'ultima località in cui abbia sede una autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle

persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia alla autorità portuale o consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'articolo 132, secondo comma. Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o all'autorità consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio, e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per accertamenti di cui all'articolo 183. Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea o di rimorchio o adibite ai servizi autorizzati per il trasporto di persone in conto terzi (1).

(1) Articolo così sostituito dall'articolo unico, l. 9 dicembre 1975, n. 744.

Articolo 185 - Navi straniere.

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche alle navi straniere, che approdano nei porti italiani (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. unico, l. 9 dicembre 1975, n. 744.

Articolo 186 - Autorità del comandante.

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave.

Articolo 187 - Disciplina di bordo.

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo. Contro i provvedimenti del comandante della nave che concernono l'esercizio della loro attività, i componenti dell'equipaggio possono presentare reclamo al comandante del porto o all'autorità consolare; il comandante della nave non può impedire che chi intende proporre reclamo si presenti alle predette autorità, salvo che urgenti esigenze del servizio richiedano la presenza del componente dell'equipaggio a bordo.

Per il reclamo dei componenti dell'equipaggio di navi addette ai servizi pubblici di linea o di rimorchio in navigazione interna, si applicano le disposizioni stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Articolo 188 - Autorizzazione per scendere a terra.

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

Articolo 189 - Deficienza delle razioni di viveri.

Il comandante del porto e l'autorità consolare, quando ne vengano richiesti dalle associazioni sindacali interessate o da almeno un quinto dell'equipaggio, devono provvedere ad accertare la qualità e la quantità delle razioni di viveri corrisposte all'equipaggio. Se sono riscontrate deficienze, le autorità predette ordinano al comandante di prendere immediatamente le misure opportune; e in caso di mancata esecuzione provvedono d'ufficio, procurando la somma necessaria con prestito garantito da ipoteca sulla nave, ovvero con la vendita o il pegno di attrezzi o arredi non indispensabili per la sicura navigazione o di cose caricate, dato preventivo avviso rispettivamente all'armatore e, quando sia possibile, agli aventi diritto alle cose predette.

Analoghi provvedimenti devono prendere il comandante del porto o l'autorità consolare in caso di reclamo di passeggeri per deficienze delle razioni di viveri ad essi corrisposte. Quando sono vendute pertinenze di proprietà aliena o merci l'armatore è tenuto a indennizzare gli aventi diritto a norma dell'articolo 308.

Articolo 190 - Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo.

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di abbandonare la nave.

Articolo 191 - Obbligo dei componenti dell'equipaggio di cooperare al ricupero.

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

Articolo 192 - Imbarco di passeggeri infermi.

L'imbarco di passeggeri manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo è sottoposto ad autorizzazione data nei modi stabiliti da regolamenti speciali. A norma dei regolamenti stessi può essere vietato per ragioni sanitarie, dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

Articolo 193 - Carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici.

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

Articolo 194 - Imbarco di merci vietate e pericolose.

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

Articolo 195 - Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio.

In caso di morte o scomparsa avvenuta durante il viaggio, gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse sono custoditi dal comandante della nave fino al porto di primo approdo ed ivi consegnati al comandante del porto o all'autorità consolare. Le predette autorità provvedono a che sia dato avviso del fatto nei modi stabiliti dal regolamento. Decorso l'anno da tale avviso, o anche prima se la deperibilità delle cose lo richieda, le medesime autorità provvedono alla vendita delle cose e al deposito del ricavato per conto di chi spetta. Decorsi cinque anni dall'avviso, senza che gli interessati abbiano fatto valere i propri diritti, la somma è devoluta alla Cassa nazionale per la previdenza marinara o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna (1). Le modalità per la vendita e per il deposito sono stabilite dal regolamento.

(1) La Cassa è stata soppressa dall'art. 1, l. 26 luglio 1984, n. 413, che ne ha devoluto tutti i rapporti giuridici all'i.N.P.S.

Articolo 196 - Componenti dell'equipaggio soggetti a obblighi di leva.

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

Articolo 197 - Rimpatrio di cittadini italiani.

Nelle località estere ove non risieda una autorità consolare il comandante della nave deve dare ricovero a bordo e rimpatriare i marittimi italiani che si trovassero abbandonati. Deve inoltre accogliere a bordo ogni altro cittadino o suddito italiano che per qualsiasi motivo

l'autorità consolare ritenga opportuno di fare rimpatriare. Il regolamento stabilisce i limiti e le modalità relative al ricovero ed al rimpatrio, anche per quanto concerne il rimborso delle spese di mantenimento e di trasporto.

Articolo 198 - Divieto di asilo.

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

Articolo 199 - Perdita di carte e documenti di bordo.

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

Articolo 200 - Polizia esercitata dalle navi da guerra.

In alto mare, nel mare territoriale, e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra italiane. A tal fine, i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonché procedere a visita delle medesime e ad ispezione delle carte e dei documenti di bordo; in caso di gravi irregolarità possono condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato, o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare.

Nei porti ove risiede un'autorità consolare le navi da guerra italiane esercitano la polizia, a norma dei comma precedenti, su richiesta dell'autorità medesima.

Articolo 201 - Inchiesta di bandiera.

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

Articolo 202 - Nave sospetta di tratta di schiavi.

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

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

Articolo 203 - Funzioni di ufficiale dello stato civile.

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

Articolo 204 - Matrimonio in imminente pericolo di vita.

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

Articolo 205 - Atti di stato civile compilati a bordo.

Gli atti di stato civile compilati a bordo delle navi devono essere iscritti sul ruolo di equipaggio. Delle circostanze che hanno dato luogo alla compilazione degli atti, nonché dell'avvenuta iscrizione

dei medesimi sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Articolo 206 - Scomparsione in mare.

Quando di una persona scomparsa da bordo non sia possibile recuperare il cadavere, il comandante della nave fa constare con processo verbale le circostanze della scomparsa e le ricerche effettuate.

Il processo verbale deve essere iscritto sul ruolo di equipaggio. Dei fatti che hanno dato luogo alla compilazione del processo verbale, nonché dell'eseguita iscrizione di questo sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale.

Articolo 207 - Consegna degli atti all'autorità marittima o consolare.

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

Articolo 208 - Attribuzioni delle autorità marittime e consolari.

Quando si tratti di nave non provvista del ruolo di equipaggio e del giornale generale, dei fatti che danno luogo alla compilazione degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparsa, il comandante deve fare dichiarazione nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare.

Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quella dei testimoni, inserendo nel verbale medesimo le enunciazioni prescritte per la compilazione degli atti di stato civile ovvero indicando le circostanze della scomparsa a norma dell'articolo 206. Analogamente procedono le autorità marittime e consolari quando all'approdo di una nave rilevino l'omessa compilazione degli atti predetti, facendo constare in tal caso nel processo verbale i motivi della omissione.

Articolo 209 - Processi verbali di scomparsa in caso di naufragio.

In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparsa provvedono le autorità marittime o consolari.

I processi verbali anzidetti sono compilati, se il sinistro è avvenuto in acque territoriali, dal capo del circondario nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro medesimo, o diversamente dal comandante del porto nel quale approda la maggior parte dei naufraghi. Se nessun naufrago approda, ovvero si tratta di perdita presunta, gli atti sono compilati dal comandante del porto di iscrizione della nave.

Nei processi verbali, le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei naufraghi, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'articolo 162; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

Articolo 210 - Trasmissione degli atti alle autorità competenti.

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

Analogamente trasmettono alle predette autorità copia dei processi verbali compilati a norma degli articoli precedenti.

Articolo 211 - Conseguenze della scomparsa in mare.

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

Articolo 212 - Autorizzazione del tribunale.

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

TITOLO VIII - Disposizioni speciali**Capo I****Della navigazione da diporto****Articolo 213 - Comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate.**

[Le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate possono essere comandate da chi ne sia proprietario, abbia compiuto i diciotto anni di età ed ottenuta l'abilitazione al comando, secondo le norme stabilite dal regolamento. L'abilitazione al comando delle navi predette può essere altresì rilasciata dalle associazioni nautiche, autorizzate dal ministro [per le comunicazioni] (1), ai propri soci, tanto per le navi di proprietà di questi quanto per quelle appartenenti alle associazioni. Le persone abilitate al comando di una nave possono anche prestare la loro opera per la manovra della nave stessa. L'abilitazione di cui ai comma precedenti non è richiesta per comandare navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate; o per comandare navi di stazza lorda superiore alle tre tonnellate ma non superiore alle venticinque, partecipanti a regate. A comandare o a prestare la loro opera per la manovra di navi a vela di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate partecipanti a regate possono essere ammessi, dalle associazioni nautiche di cui al primo comma, i minori dei diciotto anni, ma non dei quattordici, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela] (2).

(1) Ora dei trasporti e della navigazione.

(2) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 214 - Comando e condotta di navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate.

[Le navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere comandate e condotte da coloro che abbiano compiuto i diciotto anni di età ed ottenute le rispettive abilitazioni stabilite da leggi o regolamenti speciali. Tali abilitazioni non sono necessarie per comandare e condurre navi munite di motore di cilindrata non superiore ai cinquecento centimetri cubi, se a scoppio, o di potenza non superiore a undici cavalli vapore, ove si tratti di

motore di altro tipo] (1).
 (1) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 215 - Condotta di battelli a remi.

[Per la condotta di battelli da diporto a remi non è richiesta alcuna abilitazione] (1).
 (1) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 216 - Personale di camera e di famiglia.

[Sulle navi da diporto di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate se a vela, alle venticinque se a motore possono essere imbarcate, in qualità di personale di camera e di famiglia, persone non appartenenti alla gente di mare o al personale navigante della navigazione interna purché già al servizio del proprietario della nave] (1).
 (1) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 217 - Costruzione di navi da diporto ad opera di soci di associazioni nautiche riconosciute.

[I soci delle associazioni nautiche riconosciute possono progettare e costruire navi da diporto di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate] (1).
 (1) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 218 - Pesca con navi da diporto.

[Alle navi da diporto è consentito l'esercizio della pesca, purché non a scopo di lucro, con le modalità stabilite dal regolamento] (1).
 (1) Articolo da ritenersi abrogato a seguito dell'entrata in vigore della l. 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto.

Articolo 219 - Pesca marittima.

È considerata pesca marittima, oltre quella che si esercita nel mare, la pesca nell'ambito del demanio marittimo.

Articolo 220 - Categorie della pesca.

La pesca si distingue, secondo i criteri stabiliti dal regolamento, in pesca costiera, pesca mediterranea, pesca oltre gli stretti.

Articolo 221 - Riserva della pesca ai cittadini.

La pesca nel mare territoriale è riservata ai cittadini italiani e alle navi da pesca nazionali, salvo speciali convenzioni internazionali. Tuttavia con decreto del presidente della Repubblica possono essere autorizzati cittadini e navi di Stati, con i quali non esistano tali convenzioni, ad esercitare la pesca nelle acque predette.

Articolo 222 - Concessioni di tonnare e di altri impianti fissi da pesca.

Le disposizioni riguardanti le concessioni di beni del demanio marittimo si applicano anche allo stabilimento di tonnare e di altri impianti da pesca fissi, o di opere per l'allevamento dei pesci, dei crostacei e dei molluschi, allo sfruttamento dei banchi di corallo o di spugne, e in genere ad ogni occupazione del demanio marittimo e del mare territoriale occorrente per fini di pesca.

Articolo 223 - Autorità competente per la vigilanza sulla pesca.

All'applicazione delle disposizioni di questo codice e delle altre leggi e dei regolamenti sulla pesca marittima provvede l'amministrazione della marina mercantile, salve le particolari attribuzioni conferite ad altre amministrazioni. Le autorità marittime locali vigilano sull'esercizio della pesca, anche in rapporto alle esigenze della navigazione.

Articolo 224 - Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo.

1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 225 - Concessione di servizi.

I servizi pubblici di linea per trasporto di persone o di cose sono esercitati per concessione. È parimenti necessaria la concessione per l'esercizio dei servizi pubblici di rimorchio e di quelli di traino con mezzi meccanici. I diritti e gli obblighi del concessionario, i mezzi tecnici di cui questi deve essere fornito, le tariffe e le altre condizioni del servizio, e l'eventuale prestazione di una cauzione sono stabiliti nella relativa convenzione.

Le norme relative alle concessioni previste nel presente articolo sono stabilite dal regolamento.

Articolo 226 - Autorizzazione di servizi.

I servizi di trasporto, di rimorchio e di traino, non compresi fra i servizi di cui all'articolo precedente, sono sottoposti all'autorizzazione dell'autorità preposta all'esercizio della navigazione interna.

Le forme e i limiti dell'autorizzazione sono determinati dal regolamento.

Articolo 227 - Autorizzazione mediante annotazione sulla licenza.

Nei casi ed entro i limiti stabiliti dal regolamento, le navi e i galleggianti sono autorizzati al trasporto e al rimorchio mediante annotazione apposta dall'ufficio d'iscrizione sulla licenza.

Articolo 228 - Annotazione nei registri di iscrizione.

L'atto di concessione e quelli di autorizzazione di cui agli articoli precedenti devono essere annotati nei registri d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Articolo 229 - Tariffe.

Il ministro [per le comunicazioni] (1) stabilisce le modalità dei servizi di cui all'articolo 226, e fissa i massimi e i minimi delle tariffe. In caso di contravvenzione l'autorizzazione può essere revocata.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 230 - Caratteristiche delle navi.

Le caratteristiche tecniche delle navi ammesse alla navigazione interna sono stabilite dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 231 - Regolamenti comunali.

La navigazione nei corsi e negli specchi d'acqua, che attraversano centri abitati o sono nelle vicinanze dei medesimi, è sottoposta anche alla osservanza delle norme stabilite da regolamenti comunali, approvati dal ministro [per le comunicazioni] (1), di concerto con quello per gli interni.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'armamento della nave

TITOLO I - Della costruzione della nave

Articolo 232 - Cantieri e stabilimenti di costruzione.

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

Articolo 233 - Dichiarazione di costruzione.

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

Articolo 234 - Uffici competenti a tenere il registro delle navi in costruzione.

Il registro delle navi e dei galleggianti marittimi in costruzione è tenuto dagli uffici di compartimento, da quelli di circondario e dagli altri uffici delegati dal capo del compartimento. Il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione destinati alla navigazione interna è tenuto dagli ispettorati di porto e dagli altri uffici delegati dal ministro [per le comunicazioni] (1).
(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 235 - Controllo tecnico sulle costruzioni.

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

Articolo 236 - Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità.

L'ufficio competente a ricevere la dichiarazione di costruzione può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non sia stata fatta dichiarazione o che risulti diretta da persona non munita della prescritta abilitazione ovvero, nel caso di cui all'articolo 232, secondo comma, sia effettuata da impresa non autorizzata. Con provvedimento del ministro [per le comunicazioni] (1) può altresì venire ordinata la sospensione della costruzione che, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.
(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 237 - Forma del contratto di costruzione.

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

Articolo 238 - Pubblicità del contratto di costruzione.

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

Articolo 239 - Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione.

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 252, primo comma. Tuttavia se si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel secondo comma dell'articolo 237, la trascrizione può compiersi in forza di una dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e la esecuzione della trascrizione nel registro delle navi in costruzione si applicano gli articoli 253, 256.

Articolo 240 - Responsabilità del costruttore.

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purché abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio.

Articolo 241 - Norme applicabili al contratto di costruzione.

Per quanto non è disposto dal presente titolo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Articolo 242 - Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di navi in costruzione.

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi in costruzione o loro carati devono essere fatti nelle forme richieste dall'articolo 249. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro ove la nave in costruzione è iscritta. Nella stessa forma devono essere resi pubblici gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione. La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste negli articoli da 52 a 254; 256.

Articolo 243 - Varo della nave.

Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti.

Il giorno e l'ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all'ufficio ove la nave in costruzione è iscritta. In caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l'ufficio predetto può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo.

Articolo 244 - Iscrizione della nave dopo il varo.

L'autorità alla quale, compiuto il varo, è richiesta l'iscrizione della nave o del galleggiante nei registri, previsti negli articoli 146, 148 provvede a riprodurre nei registri medesimi e ad annotare sull'atto di nazionalità, se trattasi di nave maggiore, le trascrizioni fatte nel registro delle navi in costruzione a norma degli articoli 242, 567, secondo comma.

TITOLO II - Della proprietà della nave**Capo I**

Della proprietà

Articolo 245 - Norme applicabili alle navi.

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

Articolo 246 - Pertinenze della nave.

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

Articolo 247 - Regime delle pertinenze di proprietà aliena.

Ai terzi di buona fede, che hanno acquistato diritti sulla nave, la proprietà aliena della pertinenza può essere opposta solo quando risulta da scrittura avente data certa anteriore ovvero dall'inventario di bordo.

La cessazione della qualità di pertinenza di una cosa, la cui proprietà aliena non risultava da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo, non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave.

Articolo 248 - Diritti dei terzi sulle pertinenze.

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

Articolo 249 - Forma degli atti relativi alla proprietà delle navi.

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o loro carati devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Tali atti, all'estero, devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

Le disposizioni del comma precedente non si applicano alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Articolo 250 - Pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi sono resi pubblici, quando concernono navi maggiori o loro carati, mediante trascrizione nella matricola ed annotazioni sull'atto di nazionalità, quando concernono navi minori o galleggianti, o loro carati, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione. Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Articolo 251 - Ufficio competente ad eseguire la pubblicità.

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

Articolo 252 - Forma dei titoli per la pubblicità.

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi se non in forza di uno dei titoli richiesti dall'articolo 2657 c.c. Tuttavia, quando si tratta delle navi o dei galleggianti indicati nel secondo

comma dell'articolo 249, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata.

Articolo 253 - Documenti per la pubblicità di atti tra vivi.

Chi domanda la pubblicità di atti tra vivi deve consegnare all'ufficio competente i documenti richiesti dagli articoli 2658, 2659 del codice civile; ma nel caso previsto nel secondo comma dell'articolo 249 del presente codice, in luogo dei documenti richiesti nell'articolo 2658 del codice civile, è sufficiente la dichiarazione di vendita di cui all'articolo precedente. La nota di trascrizione deve contenere:

- 1) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza delle parti;
- 2) l'indicazione del titolo del quale si chiede la pubblicità e la data del medesimo;
- 3) il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o che ha autenticato le firme, ovvero la indicazione dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza;
- 4) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante;
- 5) l'indicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 2659 del codice civile.

Articolo 254 - Documenti per la pubblicità di acquisti a causa di morte.

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

Articolo 255 - Esibizione dell'atto di nazionalità.

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

Articolo 256 - Esecuzione della pubblicità.

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

Articolo 257 - Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni.

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nella matricola o nel registro di iscrizione.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Articolo 258 - Quote di comproprietà.

Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati. I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.

Articolo 259 - Deliberazioni della maggioranza.

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

Articolo 260 - Deliberazioni per innovazioni o per riparazioni straordinarie.

Per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertato dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale ovvero in altro modo convenuto da tutti i comproprietari, la deliberazione deve essere presa con la maggioranza di almeno sedici carati. I comproprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione (1), ma questo non ha luogo se gli altri comproprietari dichiarano di acquistare, a giusto prezzo, le quote dei dissenzienti.

Articolo 261 - Difetto di maggioranza.

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

Articolo 262 - Ipoteca della nave.

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

Articolo 263 - Ipoteca dei carati.

Il comproprietario della nave non può ipotecare i suoi carati senza il consenso della maggioranza.

Articolo 264 - Vendita della nave.

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

TITOLO III - Dell'impresa di navigazione**Capo I****Dell'armatore**

Articolo 265 - Dichiarazione di armatore.

Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario. Quando l'esercizio è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, le formalità di cui agli articoli 279, 282, secondo comma, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Articolo 266 - Dichiarazione di armatore per le navi addette alla navigazione interna.

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

Articolo 267 - Designazione di rappresentante.

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

Articolo 268 - Forma della dichiarazione.

La dichiarazione di armatore è fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso la dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite dal regolamento.

Articolo 269 - Documenti da consegnare.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione si deve consegnare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso della nave. Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 377, se il contratto non è stato fatto per iscritto, la dichiarazione deve essere fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata del proprietario e dell'armatore, ovvero resa verbalmente con l'intervento di entrambi.

Articolo 270 - Contenuto della dichiarazione di armatore.

La dichiarazione di armatore deve contenere:

- a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore;
- b) gli elementi di individuazione della nave.

Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere:

- c) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario;
- d) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso della nave.

Articolo 271 - Pubblicità della dichiarazione.

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

Articolo 272

Presunzione di armatore.

In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria.

Articolo 273 - Nomina di comandante della nave.

L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Articolo 274 - Responsabilità dell'armatore.

L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione. Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione (1).

(1) L'art. 46, l. 11 febbraio 1971, n. 50, esclude l'applicazione del presente articolo alle imbarcazioni da diporto.

Articolo 275 - Limitazione del debito dell'armatore.

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore (1).

(1) L'art. 46, l. 11 febbraio 1971, n. 50, esclude l'applicazione del presente articolo alle imbarcazioni da diporto.

Articolo 276 - Valutazione della nave.

Agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia né inferiore al quinto né superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio.

Articolo 277 - Valutazione del nolo e degli altri proventi.

Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo (1).

(1) L'art. 46, l. 11 febbraio 1971, n. 50, esclude l'applicazione del presente articolo alle imbarcazioni da diporto.

Articolo 278 - Costituzione della società.

I comproprietari possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione autenticata di tutti i caratisti, ovvero mediante deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti.

Ove non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione ovvero con deliberazione presa ad unanimità, ciascun caratista partecipa alla società in ragione della sua quota di interesse nella nave.

Articolo 279 - Pubblicità dell'atto di costituzione.

L'atto di costituzione deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, nonché, per le navi maggiori, mediante annotazione sull'atto di nazionalità. Analogamente devono essere pubblicate le successive variazioni e lo scioglimento della società. La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto d'iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255. Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità prevalgono le risultanze della matricola.

Articolo 280 - Documenti per la pubblicità dell'atto di costituzione.

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente copia in forma autentica della scrittura o della deliberazione di costituzione, insieme con una nota in duplice esemplare.

La nota deve contenere:

- a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dei comproprietari;
- b) gli elementi di individuazione della nave;
- c) la data e le clausole principali dell'atto costitutivo;
- d) il nome e la paternità del gerente e l'indicazione dei suoi poteri.

Nel caso di deliberazione presa a maggioranza, la nota deve altresì indicare i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti.

Articolo 281 - Esecuzione della pubblicità dell'atto di costituzione.

L'ufficio, al quale è richiesta la pubblicità della costituzione della società di armamento, provvede alla esecuzione delle formalità indicate nell'articolo 256.

Articolo 282 - Pubblicità a cura del gerente.

Quando la nomina del gerente non sia stata resa pubblica a norma degli articoli precedenti, il gerente medesimo deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante copia in forma autentica dell'atto di nomina, perché gli estremi di questo, con l'indicazione dei poteri conferitigli, siano trascritti nel registro di iscrizione e, se trattasi di nave maggiore, annotati sull'atto di nazionalità.

In pari tempo il gerente deve richiedere la pubblicità dell'atto di costituzione, se questa non è stata richiesta a norma dell'articolo 279.

Articolo 283 - Responsabilità dei comproprietari.

Delle obbligazioni assunte per la gestione comune i comproprietari sono responsabili verso i terzi in proporzione delle rispettive quote sociali; ma la responsabilità dei comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione nella nave.

Il debito complessivo della società di armamento può essere limitato a norma degli articoli 275 e seguenti.

Articolo 284 - Effetti della mancanza di pubblicità.

In mancanza della pubblicità prescritta per la costituzione i comproprietari consenzienti rispondono solidalmente.

Le successive variazioni e lo scioglimento della società, fino a che non siano pubblicate non possono essere opposte ai terzi, a meno che si provi che questi ne erano a conoscenza.

In mancanza della pubblicità prescritta nell'articolo 282, il gerente è personalmente responsabile verso i terzi delle obbligazioni assunte per la gestione sociale.

Articolo 285 - Ripartizione degli utili e delle perdite.

Quando non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione prevista nel secondo comma dell'articolo 278, gli utili e le perdite della società di armamento si ripartiscono fra tutti i comproprietari in proporzione delle rispettive quote sociali. Tuttavia i comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società possono liberarsi dalla partecipazione alle perdite, abbandonando la loro quota di proprietà della nave.

Articolo 286 - Recesso di comproprietari componenti dell'equipaggio.

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

Articolo 287 - Norme applicabili al contratto di raccomandazione.

Salvo i casi previsti nell'articolo 290, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del codice civile sul mandato con rappresentanza.

Articolo 288 - Rappresentanza processuale del raccomandatario.

Entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome.

Articolo 289 - Pubblicità della procura.

La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento.

Il comandante del porto deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione al consiglio provinciale delle corporazioni (1).

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

(1) Ora camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

Articolo 290 - Altre specie di raccomandazione.

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori. Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia.

Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Articolo 291 - Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria.

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta nell'articolo 289 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

Articolo 292 - Comando della nave.

Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Articolo 293 - Sostituzione del comandante in corso di navigazione.

In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al porto di primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

Per le navi addette a servizi pubblici di linea in navigazione interna si applicano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Articolo 294 - Assunzione di comandante straniero all'estero.

Nei porti esteri, previa autorizzazione dell'autorità consolare, il comando della nave può essere affidato, fino al porto ove sia possibile la sostituzione con un cittadino italiano, a uno straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire.

Articolo 295 - Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali.

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

Articolo 296 - Atti di stato civile e testamenti.

Il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti indicati nell'articolo 611 del codice civile.

Articolo 297 - Doveri del comandante prima della partenza.

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

Articolo 298 - Comando della nave in navigazione.

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

Articolo 299 - Documenti di bordo e tenuta dei libri.

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

Articolo 300 - Mancanza di provviste o di arredi durante la navigazione.

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

Articolo 301 - Riduzione delle razioni di viveri.

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

Articolo 302 - Provvedimenti per la salvezza della spedizione.

Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi. Se a tal fine è necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'articolo 307.

Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione.

Articolo 303 - Abbandono della nave in pericolo.

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

Articolo 304 - Relazione di eventi straordinari.

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

Articolo 305 - Scaricazione prima della verifica della relazione.

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

Articolo 306 - Limiti della rappresentanza del comandante.

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

Articolo 307 - Necessità di denaro in corso di viaggio.

Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero per la continuazione del viaggio, che non rientri negli estremi previsti nel primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve darne immediato avviso all'armatore.

Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi né dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo aver accertato la necessità di provvedere, può farsi autorizzare, dalla competente autorità del luogo, a prendere a prestito la somma necessaria o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera, ovvero a dare in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione.

Negli stessi casi il comandante, accertata la necessità di provvedere, e dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati, può farsi autorizzare dalla suddetta autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritto al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose, scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero.

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

Articolo 308 - Indennizzo degli aventi diritto al carico o dei proprietari delle pertinenze.

Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Tuttavia, se anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci impiegate o vendute la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi è tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il valore che le merci avevano al momento dell'impiego ovvero il prezzo ricavato dalla vendita. Quando per le stesse esigenze sono vendute pertinenze di proprietà aliena, l'armatore è tenuto a corrispondere ai proprietari il prezzo ricavato dalla vendita o, sempre che la nave non sia andata perduta per causa non imputabile all'armatore, il maggior valore che le pertinenze avevano al

momento della vendita. Quando le pertinenze predette o le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; se tuttavia non è possibile procedere allo svincolo per causa non imputabile agli aventi diritto, l'armatore è tenuto a corrispondere il valore delle pertinenze al momento della costituzione del pegno o il valore che le merci avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Nel caso di perdita della nave, prevista nei comma precedenti, l'armatore è tenuto a corrispondere soltanto una somma pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno.

Articolo 309 - Poteri processuali del comandante.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione. Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306.

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

Articolo 310 - Facoltà di procurarsi denaro in caso di rifiuto dei comproprietari.

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

Articolo 311 - Vendita della nave in caso di innavigabilità.

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

Articolo 312 - Gestione di interessi degli aventi diritto al carico.

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

Articolo 313 - Responsabilità del comandante in caso di pilotaggio.

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

Articolo 314 - Processo verbale.

Le cause e la portata dei provvedimenti presi dal comandante ai sensi degli articoli 300 a 302, nonché la necessità di provvedere a norma del secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 307, devono essere fatte constare, appena possibile, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio. In caso di rifiuto di alcuno di costoro

a sottoscrivere, il processo verbale deve indicare le ragioni del rifiuto medesimo. Copia del processo verbale sottoscritto dal comandante, deve essere allegata alla relazione di eventi straordinari all'atto della prestazione di questa alla competente autorità.

Articolo 315 - Autorità competente.

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

Articolo 316 - Formazione dell'equipaggio.

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

Articolo 317 - Composizione e forza minima dell'equipaggio.

Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge [e delle norme corporative] (1) riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonché la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio. Il Ministro [per la marina mercantile] (2), in caso di accertata indisponibilità di marittimi in possesso di titoli professionali richiesti dalle norme in vigore, su parere favorevole del comandante del porto, può consentire, ai fini della composizione dell'equipaggio delle navi da carico e da pesca, l'imbarco, per un periodo di tempo non superiore a tre mesi, di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello prescritto (3). Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi delle navi della navigazione interna sono stabilite dal ministro [per le comunicazioni] (2).

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

(2) Ora dei trasporti e della navigazione.

(3) Comma aggiunto dall'articolo unico, l. 9 giugno 1977, n. 333.

Articolo 318 - Nazionalità dei componenti dell'equipaggio.

1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea (1).

2. Alle disposizioni di cui al comma 1 può derogarsi attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o sostì in un porto nazionale (2).

3. Per le navi adibite alla pesca marittima, l'autorità marittima periferica delegata dal Ministro dei trasporti e della navigazione può autorizzare, in caso di particolari necessità, che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in numero non maggiore della metà dell'intero equipaggio (3).

(1) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

(2) Comma così sostituito dall'art. 5, l. 16 marzo 2001, n. 88.

(3) Articolo così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 319 - Assunzione di personale straniero all'estero.

Nei porti esteri della navigazione marittima o interna ove non siano disponibili rispettivamente marittimi o personale navigante di nazionalità italiana, possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore ad un quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio

da compiere (1).
 In caso di speciali esigenze, l'autorità consolare può autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore a quella indicata nel comma precedente.
 (1) Vedi art. 23, d.lg. 2 maggio 1994, n. 319.

Articolo 320 - Servizio di macchina.

I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti al servizio di macchina.

Articolo 321 - Gerarchia di bordo delle navi marittime.

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo è la seguente:

- 1) comandante;
- 2) direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario, e medico di bordo direttore del servizio sanitario;
- 3) primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario;
- 4) secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
- 5) gli altri ufficiali;
- 6) nostromo, maestro di macchina;
- 7) gli altri sottufficiali;
- 8) i comuni.

Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al primo ufficiale.

Articolo 322 - Gerarchia di bordo sulle navi della navigazione interna.

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio delle navi addette alla navigazione interna è la seguente:

- 1) comandante;
- 2) macchinista, motorista;
- 3) capo timoniere;
- 4) i sottufficiali;
- 5) i comuni.

Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al capo timoniere.

TITOLO IV - Del contratto di arruolamento

Capo 1

Della formazione del contratto

Articolo 323 - Visita medica.

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

Articolo 324 - Capacità dei minori di anni diciotto.

Il minore di anni diciotto, iscritto nelle matricole della gente di mare può, con il consenso di chi esercita la potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano. La revoca del consenso all'iscrizione nelle matricole, da parte dell'esercente la potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di contratti di arruolamento, ma non lo priva della

capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati, né della capacità di prestare, fino al compimento del viaggio in corso, il proprio lavoro in esecuzione del contratto.

Articolo 325 - Vari tipi di contratto di arruolamento.

Il contratto di arruolamento può essere stipulato:
 a) per un dato viaggio o per più viaggi;
 b) a tempo determinato;
 c) a tempo indeterminato.

La retribuzione spettante all'arruolato può essere stabilita:
 a) in una somma fissa per l'intera durata del viaggio;
 b) in una somma fissa a mese o ad altro periodo di tempo;
 c) in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, con la fissazione di un minimo garantito;
 d) parte in forma di somma fissa periodica e parte in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti.

Agli effetti del contratto di arruolamento, per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dalle norme dei contratti collettivi di lavoro (1).

(1) Comma aggiunto dall'art. unico, l. 19 dicembre 1979, n. 649.

Articolo 326 - Durata del contratto a tempo determinato e di quello per più viaggi.

Il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per una durata superiore ad un anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato.

Se, in forza di più contratti a viaggio, o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno e dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

Agli effetti del comma precedente, la prestazione del servizio è considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai sessanta giorni.

Articolo 327 - Arruolamento per nave determinata o per più navi dello stesso armatore.

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

Articolo 328 - Forma del contratto.

Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nella Repubblica, dall'autorità marittima, e, all'estero, dall'autorità consolare.

Il contratto deve, parimenti a pena di nullità, essere dalle autorità predette annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.

Articolo 329 - Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare.

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

Articolo 330 - Deroga alle disposizioni precedenti.

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

Articolo 331 - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore.

L'armatore può procedere all'arruolamento del comandante anche mediante dichiarazione, resa al comandante del porto o all'autorità consolare del luogo dove egli si trova, e contenente gli estremi indicati nell'articolo seguente.

La detta autorità trasmette telegraficamente, a spese dell'armatore, gli estremi della dichiarazione all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale il comandante deve prendere imbarco.

Con la dichiarazione di accettazione da parte del comandante, resa all'autorità del porto d'imbarco, si perfeziona il contratto di arruolamento.

Articolo 332 - Contenuto del contratto.

Il contratto di arruolamento deve enunciare:

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

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

Articolo 333 - Albo a bordo per l'affissione delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento.

Su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi di arruolamento, i regolamenti di servizio e ogni altra disposizione di cui venga prescritta l'affissione dall'autorità.

Articolo 334 - Servizio a bordo.

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati.

Tuttavia il comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purché non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, gli arruolati possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati, hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni.

Articolo 335 - Caricazione abusiva di merci.

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

Articolo 336 - Trattamento dell'arruolato malato o ferito.

L'arruolato che, a bordo, si ammala o riporta lesioni continua a percepire la retribuzione ed ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della nave. Se l'arruolato si è intenzionalmente procurato la malattia o la lesione, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra senza autorizzazione, l'armatore è egualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese dall'arruolato.

Nel caso previsto nel comma precedente, il componente dell'equipaggio non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio. Se l'arruolato deve essere sbarcato a causa delle sue condizioni di salute o se, per altra ragione, è sbarcato prima che si sia verificata la guarigione, si applica il disposto degli articoli 356, 365.

Articolo 337 - Partecipazione dell'arruolato alle indennità dovute all'armatore.

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

Articolo 338 - Aumento di retribuzione in caso di prolungamento del viaggio.

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

Articolo 339 - Indennità per riduzione delle razioni dei viveri.

Se la riduzione delle razioni dei viveri, prevista nell'articolo 301, è dovuta a causa non imputabile all'armatore, questi deve corrispondere ai componenti dell'equipaggio l'equivalente in danaro. Se la riduzione è determinata da causa a lui imputabile, l'armatore è tenuto anche al risarcimento dei danni.

Articolo 340 - Cessazione del contratto a viaggio per compimento del viaggio.

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

Articolo 341 - Cessazione del contratto a tempo determinato per scadenza del termine.

Il contratto di arruolamento a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito nel contratto stesso. Tuttavia, se il termine scade in corso di viaggio, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione. Se il porto di ultima destinazione è fuori della Repubblica, e la nave deve intraprendere un altro

viaggio direttamente per un porto della Repubblica, l'arruolato è tenuto a continuare a prestare la sua opera sulla nave, ma, decorso il periodo determinato dalle norme corporative (1) o, in mancanza, dagli usi, ha diritto ad un aumento di retribuzione nella misura stabilita dalle norme predette o in mancanza dagli usi, fino a che sia sbarcato nel porto di arruolamento. Se la nave intraprende un altro viaggio per un porto fuori della Repubblica o non direttamente per un porto della Repubblica e l'arruolato consente a restare a bordo, l'arruolamento continua alle condizioni stabilite nel contratto, ma l'arruolato ha diritto ad un aumento della retribuzione nella misura fissata secondo il disposto del comma precedente.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 342 - Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti.

Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato cessa per volontà dell'armatore o dell'arruolato, purché ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalle norme corporative (1) o, in mancanza, dagli usi.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 343 - Casi di risoluzione di diritto del contratto.

Il contratto di arruolamento si risolve di diritto:

- 1) in caso di perdita totale ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonché in caso di preda;
- 2) in caso di perdita della nazionalità della nave;
- 3) in caso di vendita giudiziale della nave;
- 4) in caso di morte dell'arruolato;
- 5) quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo;
- 6) quando l'arruolato è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave;
- 7) in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima dell'arruolato;
- 8) in caso di revoca da parte dell'esercente la potestà o la tutela, del consenso alla iscrizione nelle matricole del minore di anni diciotto;
- 9) quando l'arruolato deve essere sbarcato per ordine dell'autorità;
- 10) quando l'arruolato fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di arruolamento o da un porto di approdo.

Articolo 344 - Presunzione di perdita della nave.

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

Articolo 345 - Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore.

L'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato.

Articolo 346 - Sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento.

L'autorità marittima o quella consolare su domanda dell'arruolato, può ordinare lo sbarco immediato se il comandante ha commesso contro di lui abusi di potere o ha tollerato che tali abusi fossero commessi da altre persone, ovvero non gli ha fornito, senza giustificato motivo, i viveri nella misura

dovuta o l'assistenza sanitaria alla quale egli ha diritto. In questo caso, il contratto si considera risolto per colpa dell'armatore.

Articolo 347 - Cambiamento dell'armatore.

Salvo il caso previsto nell'articolo 343, n. 2, in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti dell'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave in un porto nazionale.

Articolo 348 - Decorrenza della cessazione o della risoluzione del contratto.

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

Nel caso previsto nell'articolo 344, il contratto si considera risolto nel giorno in cui la nave si presume perita.

Articolo 349 - Retribuzioni spettanti all'arruolato in caso di risoluzione del contratto.

In ogni caso di risoluzione del contratto:

- 1) se la retribuzione è stabilita a tempo, questa è dovuta all'arruolato fino al giorno della risoluzione;
- 2) se la retribuzione è stabilita a viaggio o in forma di partecipazione al profitto o al nolo, è dovuta all'arruolato la parte della somma convenuta o la parte della quota o del minimo garantito spettanti, commisurata alla durata del servizio prestato, in rapporto alla durata massima del viaggio, prevedibile al momento della stipulazione del contratto.

Se la retribuzione è stabilita in forma di partecipazione al profitto o al nolo, in caso di risoluzione del contratto per una delle cause previste nell'articolo 343, numeri 2, 3, 4, 5 e 6, nonché negli articoli 345, 346, è dovuta l'intera quota spettante all'arruolato in base al contratto.

Articolo 350 - Mantenimento a bordo dopo la cessazione o la risoluzione del contratto.

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

Articolo 351 - Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'armatore.

In caso di cessazione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà dell'armatore, è dovuta all'arruolato una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato [dalle norme corporative] (1) o in mancanza, dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

Ai fini dell'applicazione del comma precedente devono essere computati i periodi di infermità per i quali l'arruolato abbia avuto diritto al trattamento previsto nell'articolo 356 (2).

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

(2) Vedi, ora, l'art. 4, l. 29 maggio 1982, n. 297.

Articolo 352 - Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato.

In caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, è dovuta all'arruolato un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile all'arruolato stesso (1) (2).

(1) Vedi, ora, l'art. 4, l. 29 maggio 1982, n. 297.

(2) La Corte costituzionale, con sentenza 2 marzo 1987, n. 63, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo nella parte in cui esclude la corresponsione dell'indennità di anzianità nel caso in cui la risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato avvenga per fatto imputabile all'arruolato.

Articolo 353 - Indennità in caso di risoluzione del contratto per la perdita o la innavigabilità assoluta della nave.

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

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 354 - Indennità nel caso di perdita presunta.

Se il contratto di arruolamento è considerato risolto ai sensi dell'articolo 344, è dovuta:

1. nel caso di retribuzione a tempo, un'indennità pari alla metà della retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio dal giorno successivo a quello cui risalgono le ultime notizie, e in ogni caso a non meno di due mensilità;

2. nel caso di retribuzione a viaggio, un'indennità pari alla differenza fra la parte di retribuzione maturata alla data di risoluzione del contratto e la metà dell'intera retribuzione, se la nave si presume perita nell'andata, e l'intera retribuzione, se la nave si presume perita nel ritorno. L'indennità è attribuita alle persone che hanno diritto alle prestazioni in caso di morte dell'assicurato, in base alle disposizioni sulle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro (1).

In mancanza di aventi diritto ai sensi del comma precedente, la indennità è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara (2).

(1) Vedi d.p.r. 30 giugno 1965, n. 1124.

(2) La Cassa è stata soppressa dall'art. 1, l. 26 luglio 1984, n. 413, che ne ha devoluto tutti i rapporti giuridici all'i.N.P.S.

Articolo 355 - Indennità in caso di morte dell'arruolato.

In caso di risoluzione del contratto per morte dell'arruolato, se l'arruolato è morto per la salvezza della nave, è dovuta in ogni caso, indipendentemente dall'indennità prevista nell'articolo 352, una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio, alla data della morte.

Si applicano, per l'attribuzione dell'indennità, il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Articolo 356 - Trattamento spettante dopo la risoluzione del contratto all'arruolato ammalato o ferito.

Fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicurazione dell'equipaggio contro le malattie, quando il contratto è risolto, perché l'arruolato, a causa di malattia o di lesioni, ha dovuto essere sbarcato o non ha potuto riprendere il proprio posto a bordo dopo lo sbarco in un porto di approdo, l'armatore, sempre che non ricorra uno dei casi previsti nel secondo comma dell'articolo 336, è tenuto a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato, e a corrispondergli una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data della risoluzione del contratto. Se la malattia o le lesioni dipendono da causa di servizio, il limite di tempo stabilito nel comma

precedente è elevato a sei mesi. Le disposizioni dei due comma precedenti si applicano anche alle malattie, che si manifestano nei ventotto giorni successivi alla cessazione o alla risoluzione del contratto, quando dipendono da causa di servizio.

Articolo 357 - Indennità in caso di cattura dell'arruolato.

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

Articolo 358 - Indennità in caso di risoluzione del contratto per volontà dell'armatore.

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato, senza preavviso, ai sensi dell'articolo 345, è dovuta all'arruolato, oltre alla indennità prevista nell'articolo 352, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso, a norma dell'articolo 342.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata ai sensi dell'articolo 342, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a viaggio, prima del compimento del viaggio, o del contratto a tempo determinato, prima della scadenza ai sensi dell'articolo 345, l'arruolato ha diritto:

1) se la risoluzione del contratto avviene nel porto di arruolamento, prima della partenza, ad una indennità pari a quarantacinque giorni di retribuzione, ovvero pari alla intera retribuzione, se la presumibile durata del viaggio o il tempo per il quale il contratto è stato stipulato è inferiore a quarantacinque giorni;

2) se la risoluzione del contratto avviene dopo la partenza, ad una indennità pari alla retribuzione che gli sarebbe spettata per la presumibile durata del viaggio o per la durata del contratto.

Articolo 359 - Casi di esclusione del diritto a indennità.

Le indennità stabilite dall'articolo precedente non sono dovute, se la risoluzione del contratto avviene:

1) per colpa dell'arruolato;

2) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave, o altra causa non imputabile all'armatore che renda impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;

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

Articolo 360 - Indennità in caso di perdita della nazionalità della nave o di sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento.

Nei casi previsti negli articoli 343, n. 2, e 346, oltre all'indennità stabilita nell'articolo 352, l'arruolato ha diritto anche alla indennità stabilita nell'articolo 358, salvo, quando si tratta dell'applicazione dell'articolo 346, il risarcimento dei danni derivati all'arruolato dal fatto del comandante o dalla risoluzione del contratto.

Articolo 361 - Determinazione delle indennità previste dagli articoli precedenti.

Quando a norma delle disposizioni di questo capo, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto, si intendono comprese nella retribuzione la paga base, la panatica e le indennità accessorie di carattere fisso e continuativo, a tale fine indicate dalle norme dei contratti

collettivi di lavoro.
 Se la retribuzione è convenuta a viaggio o a partecipazione al profitto o al nolo, l'indennità è determinata sulla base della somma fissata nel contratto, o della quota che sarebbe spettata all'arruolato in relazione alla durata del viaggio prevedibile alla data della stipulazione del contratto stesso.

A partire dal 1° febbraio 1977 non possono computarsi ai fini del calcolo delle indennità di cui agli articoli 351 e 352 gli ulteriori aumenti dell'indennità di contingenza e/o di emolumenti aventi analoga natura scattati posteriormente al 31 gennaio 1977 (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 1, d.l. 1° febbraio 1977, n. 12, conv. in l. 31 marzo 1977, n. 91.

Articolo 362 - Decorrenza delle indennità previste negli articoli precedenti.

Quando le disposizioni di questo capo attribuiscono all'arruolato il diritto ad una indennità giornaliera per un determinato periodo successivo alla cessazione o alla risoluzione del contratto, detto periodo, nel caso che l'arruolato abbia diritto al rimpatrio, decorre dal giorno successivo a quello in cui il rimpatrio stesso è stato effettuato. Quando la risoluzione del contratto è determinata da una delle cause indicate nell'articolo 343, n. 1, e dal fatto sono derivate malattie o lesioni per le quali il trattamento spettante all'arruolato è regolato dall'articolo 356, l'indennità di cui all'articolo 353 decorre dal giorno in cui cessa il trattamento predetto.

Articolo 363 - Obbligo del rimpatrio dell'arruolato.

Quando il contratto cessa o si risolve in luogo diverso dal porto di arruolamento, l'armatore è tenuto a provvedere al rimpatrio dell'arruolato. Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa dell'arruolato, ovvero per malattia o lesioni, nei casi previsti nel secondo comma dell'articolo 336, l'armatore ha diritto ad essere rimborsato dall'arruolato delle spese sostenute per il suo rimpatrio. Qualora l'armatore non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura dell'autorità marittima o consolare. L'autorità marittima emette ingiunzione a carico dell'armatore per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

Articolo 364 - Contenuto dell'obbligo del rimpatrio.

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

Articolo 365 - Rimpatrio dell'arruolato ammalato o ferito.

Se l'arruolato è sbarcato per malattia o lesioni, nei casi in cui non è diversamente disposto da leggi speciali, il comandante deve depositare presso l'autorità marittima o consolare l'indennità spettante all'arruolato ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente, nonché la somma necessaria per la cura e il rimpatrio. All'estero, dove non sia autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero dell'arruolato in luogo di cura, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente. Se il rimpatrio deve avvenire prima che l'arruolato sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura l'arruolato medesimo; quando il viaggio deve compiersi per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su nave provvista del servizio sanitario.

Articolo 366 - Luogo di rimpatrio.

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

Articolo 367 - Rimpatrio a mezzo di imbarco su altra nave.

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

Articolo 368 - Rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane.

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

Articolo 369 - Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti dell'arruolato verso l'armatore.

Le retribuzioni degli arruolati possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'armatore, dipendenti dal servizio della nave (1). La quota della retribuzione corrispondente al vitto e le somme dovute dall'armatore per il rimpatrio dell'arruolato, o per spese di cura, nonché quelle dovute dall'istituto assicuratore a norma delle leggi speciali, non possono essere cedute, sequestrate né pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

L'arruolato può chiedere all'armatore, all'atto dell'imbarco, che una parte della retribuzione sia versata a persona della sua famiglia. Se l'armatore o il comandante si oppone alla richiesta prevista dal comma precedente, la vertenza è risolta, con provvedimento non soggetto ad alcuna impugnazione, dall'autorità marittima o consolare del luogo dove si trova la nave.

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 15 marzo 1996, n. 72, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente comma.

Articolo 370 - Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti.

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

Articolo 371 - Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli altri aventi diritto in caso di perdita presunta della nave.

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

Articolo 372 - Effetti della chiamata o del richiamo alle armi.

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi dell'arruolato sul contratto e il trattamento spettante in questi casi all'arruolato sono determinati da leggi speciali, [dalle norme corporative] (1), o, in mancanza, dagli usi.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo,

disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 373 - Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di arruolamento si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto. In caso di più contratti a tempo determinato o a viaggio, che a sensi dell'articolo 326 siano regolati dalle norme sul contratto a tempo indeterminato, il termine decorre dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione dell'ultimo contratto. La prescrizione dei diritti spettanti agli eredi dell'arruolato ed agli altri aventi diritto in caso di perdita della nave decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

Articolo 374 - Derogabilità delle norme.

Le disposizioni degli articoli 323, 324; 328 a 334; 336, primo e secondo comma; 346, 347; 363 a 371 non possono essere derogate né dalle norme corporative (1), né dal contratto individuale di arruolamento.

Le disposizioni degli articoli 326; 336, terzo comma; 337 a 345; 348 a 362 possono essere derogate [dalle norme corporative] (1); non possono essere derogate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato.

Tuttavia, neppure con le norme corporative (1) si può aumentare il termine previsto dal primo e dal secondo comma dell'articolo 326, né si può diminuire il termine previsto dal terzo comma dello stesso articolo.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 375 - Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna.

Al contratto di lavoro del personale navigante addetto alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 323, 328, 330, 331, 333, 343 n. 5, 369 terzo comma. La prestazione del servizio, agli effetti del terzo comma dell'articolo 326, è considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai trenta giorni. Il contratto deve, a pena di nullità, esser fatto per iscritto, fatta eccezione per le navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo. La risoluzione del contratto in caso di cambiamento dell'armatore, a norma dell'articolo 347, può esser chiesta all'arrivo nel porto di assunzione, o comunque al termine di trenta giorni. La retribuzione, gli altri diritti e le indennità previste negli articoli 336 a 339; 349 a 368 sono regolate [dalle norme corporative] (1) o, in mancanza, dagli usi. Le norme dei comma precedenti si applicano anche al contratto di lavoro del personale dei servizi pubblici di linea o di rimorchio, in quanto non sia diversamente stabilito da leggi e regolamenti speciali.

(1) Le norme corporative sono state abrogate, quali fonti di diritto, per effetto della soppressione dell'ordinamento corporativo, disposta con r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721 e della soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste, disposta con d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

LIBRO TERZO

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

TITOLO I - Dei contratti di utilizzazione della nave

Capo I

Della locazione

Articolo 376 - Locazione di nave.

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

Articolo 377 - Forma del contratto.

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

Articolo 378 - Sublocazione e cessione del contratto.

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

Articolo 379 - Obblighi del locatore.

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

Articolo 380 - Responsabilità del locatore.

Il locatore è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Articolo 381 - Obblighi del conduttore.

Il conduttore è tenuto ad usare della nave secondo le caratteristiche tecniche, risultanti dal certificato di navigabilità, e in conformità dell'impiego convenuto.

Articolo 382 - Scadenza del contratto.

Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato, ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione della nave. Nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Articolo 383 - Prescrizione.

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

Articolo 384 - Noleggio.

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

Articolo 385 - Forma del contratto.

Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto. La scrittura deve enunciare:

- 1) gli elementi di individuazione, la nazionalità, la portata della nave;
- 2) il nome del noleggiante e del noleggiatore;

- 3) il nome del comandante;
 4) l'ammontare del nolo;
 5) la durata del contratto o l'indicazione dei viaggi da compiere.
 Non è richiesta la prova scritta quando il noleggio concerne navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Articolo 386 - Obblighi del noleggiante.

Il noleggiante è obbligato, prima della partenza, a mettere la nave in stato di navigabilità per il compimento del viaggio, ad armarla ed equipaggiarla convenientemente, e a provvederla dei prescritti documenti.

Il noleggiante è responsabile dei danni derivanti da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Articolo 387 - Obblighi del noleggiatore.

Nel noleggio a tempo sono a carico del noleggiatore la provvista di combustibile, acqua e lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, nonché le spese inerenti all'impiego commerciale della nave, comprese quelle di ancoraggio, di canale e simili.

Articolo 388 - Esecuzione dei viaggi nel noleggio a tempo.

Il noleggiante a tempo non è obbligato a intraprendere un viaggio che esponga la nave o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto. Del pari egli non è obbligato a intraprendere un viaggio la cui durata prevedibile oltrepassi considerevolmente, in rapporto alla durata del contratto, la scadenza del contratto stesso.

Articolo 389 - Eccesso di durata del viaggio.

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

Articolo 390 - Pagamento del nolo a tempo.

Il nolo a tempo, in mancanza di patto o uso diverso, è dovuto in rate mensili anticipate. Tuttavia, salvo patto contrario, il nolo anticipato non si intende acquisito ad ogni evento.

Articolo 391 - Impedimento temporaneo.

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

Articolo 392 - Perdita della nave.

Nel caso di perdita della nave, il nolo a tempo è dovuto fino a tutto il giorno in cui è avvenuta la perdita.

Articolo 393 - Responsabilità per le operazioni commerciali.

Il comandante deve seguire, nei limiti stabiliti dal contratto di noleggio, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni da lui indicate.

Il noleggiante non è responsabile verso il noleggiatore per le obbligazioni assunte dal comandante

in dipendenza delle predette operazioni, e per le colpe commerciali del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime.

Articolo 394 - Subnoleggio e cessione del contratto.

In caso di subnoleggio o di cessione totale o parziale dei diritti derivanti dal contratto, il noleggiatore rimane responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

Articolo 395 - Prescrizione.

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

Articolo 396 - Forma del contratto.

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

Articolo 397 - Indicazioni del biglietto di passaggio.

Il biglietto di passaggio deve indicare il luogo e la durata di emissione, il luogo di partenza e quello di destinazione, la classe e il prezzo del passaggio, il nome e il domicilio del vettore.

Articolo 398 - Cessione del diritto al trasporto.

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

Articolo 399 - Imbarco senza biglietto.

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

Articolo 400 - Impedimento del passeggero.

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

Articolo 401 - Mancata partenza del passeggero.

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

Articolo 402 - Impedimento della nave.

Se la partenza della nave è impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto è risolto ed il vettore deve restituire il prezzo versatogli.

Articolo 403 - Soppressione della partenza o mutamento d'itinerario.

Se il vettore sopprime la partenza della nave, e il viaggio non può essere effettuato con altra nave dello stesso vettore, la quale parta successivamente, il contratto è risolto. Quando vi siano partenze successive di altre navi dello stesso vettore, il passeggero ha facoltà di compiere il viaggio su una di dette navi, ove ciò sia possibile, ovvero di risolvere il contratto. Parimenti il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto, se il vettore muta l'itinerario in modo da arrecare pregiudizio ai di lui interessi. Nei casi indicati dai due comma precedenti il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni. Tuttavia se la soppressione o il mutamento ha luogo per un giustificato motivo, il risarcimento non può eccedere il doppio del prezzo netto di passaggio.

Articolo 404 - Ritardo della partenza.

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

Articolo 405 - Interruzione del viaggio della nave.

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

Articolo 406 - Interruzione del viaggio del passeggero.

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

Articolo 407 - Operazioni di imbarco e di sbarco.

Negli approdi ove difetta il servizio di imbarco o di sbarco, le relative operazioni sono eseguite dal vettore a spese del passeggero, se il loro ammontare non è compreso nel prezzo di passaggio.

Articolo 408 - Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo.

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

Articolo 409 - Responsabilità del vettore per danni alle persone.

Il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Articolo 410 - Trasporto del bagaglio non registrato.

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

Articolo 411 - Trasporto del bagaglio registrato.

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

Articolo 412 - Responsabilità del vettore pel bagaglio.

Il vettore è responsabile, entro il limite massimo di lire dodicimila per chilogrammo o della maggiore cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli è stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avarie sono derivate da causa a lui non imputabile. La perdita o le avarie devono essere fatte constatare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti. Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore, questi non è responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 1, l. 16 aprile 1954, n. 202.

Articolo 413 - Responsabilità del vettore nel trasporto gratuito.

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

Articolo 414 - Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole.

Chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Articolo 415 - Derogabilità delle norme.

Non sono derogabili a favore del vettore gli articoli 409; 412 a 414.

Articolo 416 - Pegno legale sui bagagli.

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

Articolo 417 - Bagaglio non ritirato.

Il vettore può depositare in luogo idoneo il bagaglio non ritirato, dandone avviso al passeggero.

Articolo 418 - Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivono col decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero avrebbe dovuto arrivare. I diritti derivanti dal contratto di trasporto di bagagli registrati si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna dei bagagli o, in caso di perdita, dal giorno in cui questi avrebbero dovuto essere

riconsegnati.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione dei diritti indicati nei comma precedenti si compie col decorso di un anno.

Articolo 419 - Trasporti di cose.

Il trasporto di cose può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole, e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.

Articolo 420 - Forma del contratto.

Il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi su navi minori, di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

Articolo 421 - Obblighi del vettore all'inizio del viaggio.

Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.

Articolo 422 - Responsabilità del vettore.

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

Articolo 423 - Limiti del risarcimento.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 2, l. 16 aprile 1954, n. 202.

Articolo 424 - Derogabilità delle norme sulla responsabilità.

Le norme degli articoli 422, 423 sono sempre derogabili a favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla caricazione e quello posteriore alla scaricazione; e, anche per il periodo che intercorre tra caricazione e scaricazione, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere, nonché per quanto concerne i danni

da ritardo. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici è subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuto per l'imbarco o nella polizza di carico. Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, né altro documento negoziabile.

Articolo 425 - Imballaggi e marche di contrassegno.

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

Articolo 426 - Consegna delle bollette doganali.

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

Articolo 427 - Impedimento prima della partenza.

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

Articolo 428 - Impedimento temporaneo.

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

Articolo 429 - Interruzione del viaggio.

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

Articolo 430 - Impedimento all'arrivo.

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

Articolo 431 - Merci non dichiarate o falsamente indicate.

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

Articolo 432 - Recesso del caricatore prima della partenza.

Prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando la metà del nolo convenuto, nonché le spese sostenute per la caricazione e la scaricazione, se tali spese non sono

comprese nel nolo, e le controspese decorse. Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.

Articolo 433 - Recesso del caricatore durante il viaggio.

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

Articolo 434 - Caricazione incompleta.

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

Articolo 435 - Perdita e avarie delle cose.

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

Articolo 436 - Mancato arrivo delle cose.

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

Articolo 437 - Deposito o vendita delle cose.

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

Articolo 438 - Prescrizione.

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

Articolo 439 - Norme applicabili.

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

Articolo 440 - Spazi non utilizzabili per la caricazione.

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

Articolo 441 - Luogo di ancoraggio o di ormeggio.

Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, salve le disposizioni del comandante del porto, purché si possa accedervi, sostarvi e uscirne senza pericolo. Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.

Articolo 442 - Consegna e riconsegna delle merci.

In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.

Articolo 443 - Inesatta dichiarazione di portata della nave.

Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, è tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.

Articolo 444 - Decorrenza e durata delle stallie.

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

Articolo 445 - Computo delle stallie.

Il termine di stalla si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali. Il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedita per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Articolo 446 - Decorrenza e durata delle controstallie.

Spirato il termine di stalla senza che, per causa imputabile al caricatore o al destinatario, sia stata ultimata la caricazione o la scaricazione, è dovuto un compenso di controstallia. Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, è di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stalla.

Articolo 447 - Soppressione delle controstallie di caricazione.

Spirato il termine di stalla di caricazione senza che, per causa imputabile al caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto è da lui dovuto al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia se non gli venga fornita idonea cauzione.

Articolo 448 - Computo delle controstallie.

Il compenso di controstallia è computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno. Il tasso di controstallia, in mancanza di diverso patto, è determinato in proporzione della portata

della nave, secondo gli usi. Tuttavia, per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedita da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstallia è dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo.

Articolo 449 - Controstallie straordinarie.

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

Articolo 450 - Deposito del carico.

Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'articolo 1685 del codice civile, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'articolo dello stesso codice.

Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 1514 del codice civile o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo dello stesso codice, dandone avviso all'interessato.

Articolo 451 - Sostituibilità della nave.

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

Articolo 452 - Caricazione delle merci.

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

Articolo 453 - Recesso del caricatore prima della partenza.

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

Articolo 454 - Scaricazione delle merci.

Quando la nave sia in condizioni di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza.

Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore.

Quando si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'articolo 450.

Articolo 455 - Mancata riscossione del nolo o degli assegni.

Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui è gravata la cosa o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il caricatore dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti.

Articolo 456 - Mancato arrivo.

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

Articolo 457 - Dichiarazione d'imbarco.

Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.

Il caricatore è responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione di imbarco.

Articolo 458 - Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna e all'imbarco delle merci.

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

Articolo 459 - Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci.

La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

Articolo 460 - Indicazioni della polizza ricevuta per l'imbarco e della polizza di carico.

La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:

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

Articolo 461 - Data di consegna e data di caricazione.

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

Articolo 462 - Natura, qualità e quantità delle merci.

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

Articolo 463 - Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco.

La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali. L'originale ritenuto dal vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non è trasferibile, e reca esplicita indicazione della non trasferibilità. L'originale rilasciato al caricatore è sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 467, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Articolo 464 - Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore.

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

Articolo 465 - Duplicati della polizza.

Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati. I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463. I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Articolo 466 - Ordini di consegna.

Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciò sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico. In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza. Gli ordini di consegna emessi a norma dei comma precedenti attribuiscono i diritti indicati nel terzo

comma dell'articolo 463; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi. Agli ordini di consegna predetti si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.

Articolo 467 - Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci.

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

Articolo 468 - Norme applicabili.

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

TITOLO II - Delle contribuzioni alle avarie comuni

Articolo 469 - Avarie comuni.

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

Articolo 470 - Formazione della massa creditoria.

Ciascuno dei danneggiati partecipa alla formazione della massa creditoria, e concorre alla ripartizione, per l'ammontare dei danni effettivamente incidenti sui suoi beni, come diretta conseguenza del provvedimento preso dal comandante, fatta eccezione per i danni che siano caduti su attrezzi e altri oggetti di corredo e di armamento della nave non descritti nell'inventario ovvero su provviste di bordo, su cose caricate clandestinamente o scientemente dichiarate dal caricatore in maniera inesatta, su cose caricate sopra coperta in viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento.

Articolo 471 - Spese eccezionali.

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

Articolo 472 - Perdita del nolo.

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

Articolo 473 - Danni alla nave e al carico.

Per quanto concerne le perdite e i danni materiali apportati alla nave, al carico, e a qualsiasi altro bene partecipante alla spedizione, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base del valore che la cosa perduta o danneggiata avrebbe avuto al termine della spedizione, o, se si tratta

di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo, cioè nel porto in cui viene scaricata l'ultima partita di carico presente a bordo all'atto del provvedimento volontario. Da questo valore deve essere fatta peraltro deduzione:

- a) delle spese risparmiate in conseguenza del danno o della perdita;
- b) dei danni subiti anteriormente al provvedimento volontario;
- c) del valore residuo che sussiste o avrebbe potuto sussistere indipendentemente dai danni subiti dalle cose stesse successivamente al provvedimento volontario e per cause a questo estranee.

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

Articolo 474 - Spese del regolamento della contribuzione.

Nella massa creditoria sono ammesse anche le spese relative alle operazioni di liquidazione e di regolamento.

Articolo 475 - Formazione della massa debitoria.

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

Articolo 476 - Contribuzione della nave e del carico.

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

Articolo 477 - Contribuzione del nolo.

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

Articolo 478 - Indicazioni del caricatore circa le merci.

Agli effetti della formazione così della massa creditoria come di quella debitoria, in caso di dichiarazione di valore fatta dal caricatore all'inizio del viaggio, si presume sino a prova contraria che il valore effettivo delle merci al termine della spedizione o al termine del viaggio contributivo corrisponda a quello dichiarato. Ove il valore dichiarato risulti non corrispondente a quello effettivo, per la partecipazione alla massa creditoria è computato il valore più basso tra i due e per la partecipazione alla massa debitoria è invece computato quello tra i due più alto, a meno che venga provato che l'inesattezza della dichiarazione non fu scientemente commessa. In caso di mancanza di dichiarazione del valore da parte del caricatore, sono assunte, fino a prova contraria, per base della determinazione del valore, le indicazioni inserite dal caricatore nella dichiarazione d'imbarco per quanto concerne la natura, la qualità e la quantità delle cose caricate. Ove tali indicazioni risultino inesatte, si applica il disposto dell'articolo 470, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Articolo 479 - Ricupero di cose sacrificate posteriore al regolamento.

Se dopo la chiusura del regolamento contributivo, ma prima del pagamento delle quote di contribuzione, le cose sacrificate vengono in tutto o in parte recuperate dai proprietari, il

regolamento è riaperto per tener conto del valore delle cose recuperate, a norma dell'articolo 473, lettera c, fatta deduzione delle spese sostenute per il ricupero. Se il ricupero avviene dopo il pagamento delle quote di contribuzione, il valore delle cose recuperate è ripartito fra tutti i contribuenti in ragione della quota contributiva di ciascuno. Tale valore è determinato alla stregua dei criteri di stima del riparto o sulla base di quanto sia stato comunque possibile realizzare mediante alienazione, fatta deduzione delle spese inerenti al ricupero e di quelle di trasporto a destino o al luogo di vendita effettiva.

Articolo 480 - Contribuzione per avarie comuni delle cose caricate sopra coperta.

I danni di avaria comunque prodotti alle cose caricate sopra coperta con o senza consenso del caricatore, nei viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento, sono ripartiti esclusivamente tra gli interessati nella spedizione per la nave e per le merci caricate sopra coperta.

Alla sopportazione, gli interessati per la nave contribuiscono in ragione di tutti i beni, ivi compresi i noli, per loro in rischio nel corso della spedizione; gli altri interessati in ragione del valore dei beni per ciascuno di essi in rischio sopra coperta e dell'ammontare dei noli relativi, quando questi siano per essi medesimi in rischio. La valutazione dei danni ammessi nella massa creditoria, e la determinazione dei valori che costituiscono la massa debitoria, sono compiute secondo gli stessi criteri che regolano la partecipazione alle masse della contribuzione generale.

Articolo 481 - Prescrizione.

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

TITOLO III - Della responsabilità di urto di navi

Articolo 482 - Urto fortuito o per causa dubbia.

Se l'urto è avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero se non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti.

Articolo 483 - Urto per colpa unilaterale.

Se l'urto è avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni è a carico della nave in colpa.

Articolo 484 - Urto per colpa comune.

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

Articolo 485 - Obbligo di soccorso in caso di urto.

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

Articolo 486 - Rapporti contrattuali.

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

Articolo 487 - Prescrizione.

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

Articolo 488 - Danni non derivanti da collisione materiale.

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

TITOLO IV - Dell'assistenza e salvataggio, del recupero e del ritrovamento dei relitti**Libro terzo****Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione****Capo I****Dell'assistenza e del salvataggio****Articolo 489 - Obbligo di assistenza.**

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

Articolo 490 - Obbligo di salvataggio.

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

Articolo 491 - Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile.

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

equipaggiata allo scopo di prestare soccorso; nonché del pericolo in cui versavano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

Articolo 492 - Indennità e compenso per salvataggio di cose.

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

Articolo 493 - Indennità e compenso per salvataggio di persone.

Il salvataggio di persone dà diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 941.

Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone salvate.

Articolo 494 - Efficacia della determinazione convenzionale del compenso.

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata [dall'associazione sindacale che li rappresenta] (1).

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg. lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 495 - Concorso di operazioni e concorso di soccorritori.

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

Articolo 496 - Ripartizione del compenso.

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

Articolo 497 - Incidenza della spesa per le indennità e il compenso.

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

Articolo 498 - Navi dello stesso proprietario od armatore.

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dallo stesso armatore.

Articolo 499 - Azione dell'equipaggio.

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

Articolo 500 - Prescrizione.

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

Articolo 501 - Assunzione del ricupero.

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

Articolo 502 - Obblighi del ricuperatore.

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

Articolo 503 - Indennità e compenso.

Il ricupero, quando siano stati adempiuti gli obblighi relativi alla consegna delle cose ricuperate, dà diritto, entro i limiti del valore delle cose medesime, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese nonché a un compenso stabilito in ragione del valore delle cose ricuperate, degli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e dei materiali impiegati e, se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di operare ricuperi, delle spese generali dell'impresa. Per la determinazione e la ripartizione del compenso si applicano le norme degli articoli 492, 494, 496.

Articolo 504 - Ricupero senza mezzi nautici.

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

Articolo 505 - Ricupero operato dal comandante della nave naufragata.

Fermo per il rimanente il disposto degli articoli 501, 504 primo comma, in ogni caso è preferito il comandante della nave, che, subito dopo il naufragio, dichiara di costituirsi capo ricuperatore. Il compenso del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio, che hanno cooperato al ricupero, è fissato, in mancanza di accordo con l'armatore, dall'autorità indicata nell'articolo 502 o

dall'autorità consolare, in relazione al valore delle cose recuperate, alle fatiche compiute e ai rischi corsi.

Articolo 506 - Intervento dell'autorità marittima.

Il capo del compartimento nelle cui acque il ricupero viene effettuato, quando abbia conoscenza di un delitto commesso dal ricuperatore sulle cose recuperate o sui materiali impiegati, oltre a prendere i provvedimenti del caso, ove lo ritenga opportuno assume il ricupero.

Articolo 507 - Ricupero operato dall'autorità marittima.

Fermo il disposto degli articoli 72, 73 e dell'articolo precedente, il ricupero di navi sommerse o di altri relitti nelle acque della Repubblica può, se ne è prevedibile un utile risultato, essere assunto dall'autorità marittima, quando i proprietari delle cose non intendano provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato. Si considera a tale effetto che i proprietari non intendono assumere o proseguire il ricupero quando non ne abbiano fatto dichiarazione entro sessanta giorni dall'avviso a tal fine pubblicato dall'autorità marittima nei modi stabiliti dal regolamento o non abbiano iniziato le operazioni nel termine assegnato, ovvero quando non abbiano ripreso le operazioni sospese entro sessanta giorni dall'invito dell'autorità.

Tuttavia il ricupero può in ogni tempo essere assunto dai proprietari, previo rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione.

Quando si tratti di nave straniera, l'autorità marittima, prima di iniziare il ricupero, ne dà altresì notizia al console dello Stato di cui la nave batteva la bandiera, affinché il console stesso possa, ove lo ritenga opportuno, provvedere direttamente al ricupero.

Articolo 508 - Custodia e vendita delle cose recuperate.

L'autorità che assume il ricupero o che, a norma dell'articolo 502, riceve in consegna le cose recuperate, provvede alla custodia delle cose medesime. Durante le operazioni di ricupero l'autorità predetta può procedere, secondo le norme stabilite dal regolamento, alla vendita delle cose, quando non ne sia possibile o utile la conservazione, ovvero quando ciò sia necessario per coprire le spese del ricupero eseguito d'ufficio. Compiute le operazioni, quando il proprietario non curi di ritirare le cose recuperate entro il termine prefissogli dall'autorità o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato dall'autorità medesima nel caso in cui il proprietario sia ignoto, l'autorità procede alla vendita e deposita presso un pubblico istituto di credito la somma relativa, al netto delle spese incontrate per il ricupero d'ufficio ovvero delle indennità e del compenso spettanti al ricuperatore, nonché delle spese di custodia. Se entro due anni dal deposito gli interessati non hanno fatto valere i propri diritti, ovvero se le domande proposte sono state respinte con sentenza passata in giudicato, la somma residua è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara (1) o alle casse di soccorso per il personale della navigazione interna.

(1) Soppressa dalla l. 26 luglio 1984, n. 413 che ne ha devoluto le competenze all'i.N.P.S.

Articolo 509 - Prescrizione.

Il diritto alle indennità e al compenso di ricupero si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

Articolo 510 - Diritti ed obblighi del ritrovatore.

Chi trova fortuitamente relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo, entro tre giorni dal ritrovamento, o dall'approdo della nave se il ritrovamento è avvenuto in corso di navigazione deve farne denuncia all'autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o, se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, all'autorità predetta. Il ritrovatore, che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle

spese e a un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento è avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino alle diecimila lire di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento è avvenuto in località del demanio marittimo.

Articolo 511 - Custodia e vendita delle cose ritrovate.

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

Articolo 512 - Cetacei arenati.

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

Articolo 513 - Prescrizione.

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

TITOLO V - Delle assicurazioni

Libro terzo

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

Articolo 514 - Rischio putativo.

Se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, l'assicurazione è nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione.

Si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti. L'assicuratore, che non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese; ha diritto invece all'intero premio convenuto se dimostra una tale conoscenza da parte dell'assicurato.

Articolo 515 - Assicurazione della nave.

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

Articolo 516 - Assicurazione delle merci.

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

Articolo 517 - Circolazione dell'assicurazione delle merci.

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

Articolo 518 - Assicurazione dei profitti sperati sulle merci.

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

Articolo 519 - Assicurazione del nolo da guadagnare.

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

Articolo 520 - Assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento.

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

Articolo 521 - Rischi della navigazione.

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

Articolo 522 - Aggravamento del rischio.

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

Articolo 523 - Cambiamento di via, di viaggio o di nave.

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

merci sono caricate, a meno che non si tratti di spedizione su navi di linea. Ove l'assicurato non adempia a tale obbligo l'assicuratore è liberato.

Articolo 524 - Colpa e dolo dell'equipaggio.

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

Articolo 525 - Vizio occulto della nave.

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

Articolo 526 - Contribuzione in avaria comune.

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

Articolo 527 - Ricorso di terzi danneggiati da urto.

L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'armatore per ricorso di terzi danneggiati da urto della nave con altra nave o con aeromobile ovvero contro opere di porti e di vie navigabili o contro corpi galleggianti o fissi. Negli stessi limiti sono a carico dell'assicuratore le spese sostenute dall'assicurato per resistere, con il consenso dell'assicuratore medesimo, alle pretese del terzo. Quando la nave è totalmente perduta o il suo valore, al momento in cui è richiesta la limitazione del debito dell'armatore, è inferiore al minimo previsto nell'articolo 276, l'assicuratore della nave risponde sino a concorrenza di tale minimo, anche se l'ammontare complessivo del minimo stesso e dell'indennità, spettante all'assicurato per danni materiali sofferti dalla nave, supera il valore assicurabile di quest'ultima.

Articolo 528 - Rischio nell'assicurazione dei profitti sperati sulle merci.

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

Articolo 529 - Rischio nell'assicurazione del nolo da guadagnare.

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

Articolo 530 - Durata dell'assicurazione della nave a tempo.

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

Articolo 531 - Durata dell'assicurazione della nave a viaggio.

L'assicurazione della nave, stipulata a viaggio, ha effetto dal momento in cui la nave inizia l'imbarco delle merci o, in mancanza di carico, dal momento in cui muove dal porto di partenza, al momento in cui la nave è ancorata od ormeggiata a destinazione o, se sbarca merci, al compimento della scaricazione, ma non oltre il ventesimo giorno dall'arrivo.

Se entro tale ultimo termine la nave imbarca merci per un nuovo viaggio, per il quale la nave stessa è stata assicurata, la precedente assicurazione cessa col cominciare della nuova caricazione. L'assicurazione, stipulata a viaggio cominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Articolo 532 - Durata dell'assicurazione delle merci.

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci lasciano terra per essere caricate sulla nave, che ne deve eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel luogo di destinazione.

Qualora lo sbarco venga protratto oltre trenta giorni dall'arrivo nel luogo di destinazione, indipendentemente da quarantena o da forza maggiore, l'assicurazione ha termine con lo spirare del trentesimo giorno.

In ogni caso, la giacenza delle merci su galleggianti nei luoghi di caricazione e di destinazione è compresa nell'assicurazione solo in quanto necessaria per le operazioni di imbarco e di sbarco e comunque per la durata massima di quindici giorni. L'assicurazione, stipulata a viaggio incominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Articolo 533 - Avviso del sinistro.

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 1913 del codice civile, nell'assicurazione delle merci l'assicurato ha l'obbligo di avviso anche quando la nave è stata dichiarata inabile alla navigazione, sebbene le merci non abbiano sofferto danno per l'avvenuto sinistro.

Articolo 534 - Obbligo di evitare o diminuire il danno.

Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno.

In deroga all'articolo 1914, secondo comma, del codice civile le parti possono pattuire che le spese per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicurato provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

Articolo 535 - Differenza tra il nuovo e il vecchio.

Nel calcolo dell'indennità per danni materiali sofferti dalla nave si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio.

Articolo 536 - Danni di avaria comune.

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

Articolo 537 - Indennità per contributi di avaria comune.

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

Articolo 538 - Indennità per ricorso di terzi danneggiati da urto.

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

Articolo 539 - Sinistri successivi.

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

Articolo 540 - Abbandono della nave.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

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

Articolo 541 - Abbandono delle merci.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale, nei seguenti casi:

- a) quando le merci sono totalmente perdute;
- b) quando la nave si presume perita;
- c) quando nei casi previsti nella lettera a dell'articolo precedente, dalla data della perdita o della innavigabilità della nave sono trascorsi tre mesi per le merci deperibili o sei mesi per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state recuperate ed imbarcate per la prosecuzione del viaggio;
- d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Articolo 542 - Abbandono del nolo.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare al momento del sinistro ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a) quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;
- b) quando la nave si presume perita.

Articolo 543 - Forma e termini della dichiarazione di abbandono.

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

La dichiarazione di abbandono quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata.

Trascorsi i termini di cui al primo comma, l'assicurato può esercitare soltanto l'azione di avaria.

Articolo 544 - Comunicazioni da farsi dall'assicurato nel dichiarare l'abbandono.

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

Articolo 545 - Oggetto dell'abbandono.

L'abbandono delle cose assicurate deve essere fatto senza condizioni. Esso deve comprendere tutte le cose in rischio per l'assicuratore al momento del sinistro, che dà luogo all'abbandono, ed i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso terzi.

Se l'assicurazione non copre l'intero valore assicurabile della cosa, l'abbandono è limitato ad una parte della cosa stessa, proporzionale alla somma assicurata.

Articolo 546 - Effetti dell'abbandono.

Se la validità dell'abbandono non è stata contestata entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, ovvero se la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta, l'assicurato ha diritto a percepire l'indennità per perdita totale.

La proprietà delle cose abbandonate ed i diritti indicati nell'articolo precedente si trasferiscono all'assicuratore dal giorno in cui gli è stata portata a conoscenza la dichiarazione d'abbandono, a meno che, nel termine di dieci giorni da quello nel quale la validità dell'abbandono è divenuta incontestabile a norma del comma precedente, l'assicuratore dichiari all'assicurato di non volerne profittare.

La dichiarazione dell'assicuratore deve essere fatta, pubblicata e portata a conoscenza dell'assicurato nelle forme richieste dall'articolo 543 per la dichiarazione di abbandono.

Articolo 547 - Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno. Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2952 del codice civile, per la prescrizione del diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione. L'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità d'avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro.

TITOLO VI - Dei privilegi e dell'ipoteca**Articolo 548 - Preferenza dei privilegi.**

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti a ogni altro privilegio generale o speciale.

Articolo 549 - Privilegi sugli avanzi delle cose.

In caso di deterioramento o diminuzione della cosa sulla quale esiste il privilegio, questo si esercita su ciò che avanza ovvero viene salvato o ricuperato.

Articolo 550 - Surrogazione del creditore perdente.

Il creditore che ha privilegio sopra una o più cose, qualora si trovi perdente per essersi in tutto o in parte soddisfatto sul loro prezzo un creditore il cui privilegio, di grado superiore, si estenda ad altre cose dello stesso debitore, può surrogarsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui creditori aventi privilegio di grado inferiore. Lo stesso diritto spetta ai creditori perdenti in seguito alla detta surrogazione.

Articolo 551 - Trasferimento del privilegio.

Il trasferimento del credito privilegiato produce anche il trasferimento del privilegio.

Articolo 552 - Privilegi sulla nave e sul nolo.

Sono privilegiati sulla nave, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze della nave e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

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

Articolo 553 - Surrogazione dell'indennità alla nave e al nolo.

Se la nave è perita o deteriorata o il nolo è in tutto o in parte perduto, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente:

- a) le indennità per danni materiali sofferti dalla nave e non riparati o per perdita di nolo;
- b) le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscano danni materiali non riparati ovvero perdite di nolo;
- c) le indennità e i compensi per assistenza prestata fino al termine del viaggio, dedotte le somme attribuite alle persone al servizio della nave.

Non sono invece vincolati al pagamento dei crediti privilegiati le indennità di assicurazione, né i premi, le sovvenzioni o altri sussidi dello Stato.

Articolo 554 - Estensione del privilegio sul nolo a favore dell'equipaggio.

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

Articolo 555 - Concorso di privilegi relativi a più viaggi.

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

Articolo 556 - Graduazione dei privilegi.

I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati nell'ordine in cui sono collocati nell'articolo 552.

I crediti compresi in ciascuno dei numeri dell'articolo 552 concorrono fra loro, in caso di insufficienza del prezzo, in proporzione del loro ammontare. Tuttavia, nel caso indicato dal comma precedente, le indennità per danni alle persone, previste nel numero 5 di detto articolo, hanno preferenza sulle indennità per danni alle cose, nello stesso numero previste.

I crediti indicati nei numeri 4 e 6, in ciascuna delle rispettive categorie, sono graduati con preferenza nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti. I crediti dipendenti dal medesimo avvenimento si reputano sorti contemporaneamente.

Articolo 557 - Esercizio del privilegio sulla nave e sul nolo.

I crediti privilegiati seguono la nave presso il terzo proprietario. Il privilegio sul nolo può essere esercitato finché il nolo è dovuto ovvero la somma si trova presso il comandante o il raccomandatario.

Articolo 558 - Estinzione dei privilegi.

I privilegi si estinguono, oltre che per la estinzione del credito, con lo spirare del termine di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti indicati nell'articolo 552, n. 6, i quali si estinguono alla scadenza del termine di centottanta giorni. Il termine decorre per i privilegi dei crediti per assistenza o salvataggio dal giorno in cui le operazioni sono terminate; per i privilegi delle indennità dovute in seguito ad urto o ad altri sinistri nonché di quelle per lesioni personali, dal giorno in cui il danno è stato prodotto; per il privilegio relativo alla perdita o alle avarie del carico o dei bagagli, dal giorno della riconsegna o da quello in cui la riconsegna avrebbe dovuto aver luogo; per il privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, dal giorno in cui il credito è sorto; per il privilegio derivante dal contratto di arruolamento o di lavoro dal giorno dello sbarco del componente dell'equipaggio nel porto di assunzione, successivamente all'estinzione del contratto. In tutti gli altri casi, il termine decorre dal giorno della esigibilità del credito. La facoltà di chiedere anticipi o acconti non ha per effetto di far considerare come esigibili i crediti di cui al n. 2 dell'articolo 552. I termini suddetti sono sospesi finché la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali della Repubblica; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

Articolo 559 - Altre cause d'estinzione dei privilegi.

I privilegi sulla nave si estinguono altresì:

- a) con il decreto di cui all'articolo 664 nel caso di vendita giudiziale della nave;
- b) col decorso del termine di sessanta giorni nel caso di alienazione volontaria.

Questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave si trova al tempo della trascrizione nella circoscrizione dell'ufficio in cui è iscritta, e dalla data del suo ritorno nella detta circoscrizione, se la trascrizione dell'alienazione è fatta quando la nave è già partita.

Articolo 560 - Nave esercitata da armatore non proprietario.

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

Articolo 561 - Privilegi sulle cose caricate.

Sono privilegiati sulle cose caricate:

- 1) le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;
- 2) i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di scaricazione;
- 3) le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni;
- 4) i crediti derivanti da contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione, e il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate;
- 5) le somme di capitale e di interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante sul carico nei casi previsti nell'articolo 307.

I crediti indicati nei numeri precedenti sono preferiti a quelli garantiti da pegno sulle cose caricate.

Articolo 562 - Surrogazione delle indennità alle cose caricate.

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

Articolo 563 - Graduazione e concorso dei privilegi.

I crediti privilegiati sulle cose caricate prendono grado nell'ordine nel quale sono collocati nell'articolo 561.

I crediti indicati nei numeri 3 e 5 sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date nelle quali sono sorti.

I crediti indicati negli altri numeri sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date solo quando sono sorti in porti diversi.

Articolo 564 - Estinzione dei privilegi.

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

Articolo 565 - Concessione d'ipoteca su nave.

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

Articolo 566 - Ipoteca su nave in costruzione.

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

Articolo 567 - Pubblicità dell'ipoteca.

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca su nave o su carati di nave deve essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola e annotazione sull'atto di nazionalità se trattasi di nave maggiore, e mediante trascrizione nel registro di iscrizione se trattasi di nave minore o di galleggiante.

L'ipoteca su nave in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

Articolo 568 - Ufficio competente.

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, o a quello presso il quale è tenuto il registro delle navi in costruzione. Tuttavia per le navi maggiori la pubblicità può essere richiesta alle autorità indicate nell'articolo 251.

Articolo 569 - Documenti per la pubblicità dell'ipoteca.

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del codice civile.

La nota deve enunciare:

- a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 2831, 2839, n. 1, del codice civile;
- b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;
- c) l'indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;
- d) l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione;
- e) gli interessi e le annualità che il credito produce;
- f) il tempo dell'esigibilità;
- g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perché la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Articolo 570 - Esecuzione della pubblicità.

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi stabiliti nell'articolo 256.

Articolo 571 - Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni.

Nel concorso, di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonché in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, si applica il disposto dell'articolo 257.

Articolo 572 - Surrogazione dell'indennità alla nave.

Se la nave è perita o deteriorata, sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari, a meno che non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte dalla nave:

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

Articolo 573 - Estensione dell'ipoteca al nolo.

L'ipoteca non si estende al nolo se ciò non è stato espressamente convenuto.

Articolo 574 - Grado dell'ipoteca.

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante.

Articolo 575 - Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi.

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati nell'articolo 552 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Articolo 576 - Collocazione degli interessi.

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2855 del codice civile, la collocazione degli interessi del credito ipotecario, di cui al secondo comma del predetto articolo, è limitata all'annata anteriore ed a quella in corso al giorno del pignoramento della nave. Tuttavia le parti possono convenire che la collocazione si estende ad un'altra sola annualità d'interessi.

Articolo 577 - Prescrizione.

I diritti derivanti dalla concessione di ipoteca si prescrivono con il decorso di due anni dalla scadenza dell'obbligazione.

LIBRO QUARTO**Disposizioni processuali****TITOLO I - Dell'istruzione preventiva****Articolo 578 - Inchiesta sommaria.**

Quando giunga notizia di un sinistro, l'autorità marittima o consolare deve procedere a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti. Competente è l'autorità del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, o, se la nave è andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorità del luogo nel quale si è avuta la prima notizia del fatto.

Nei luoghi ove non esistono autorità marittime, l'autorità doganale compie le prime indagini e prende i provvedimenti opportuni, dandone immediato avviso all'autorità marittima più vicina. Dei rilievi fatti, dei provvedimenti presi per conservare le tracce dell'avvenimento, nonché delle indagini eseguite è compilato processo verbale, del quale l'autorità inquirente, se non è competente a disporre l'inchiesta formale, trasmette copia all'autorità, che di tale competenza è investita.

Articolo 579 - Inchiesta formale.

L'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro è disposta dal direttore marittimo o dall'autorità consolare competenti, ad istanza degli interessati o delle [associazioni sindacali] (1) che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa. Se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria, che trasmette al ministro [per le comunicazioni] (2).

L'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera.

L'inchiesta formale è sempre disposta ad accertare le cause e le circostanze per cui un sinistro si è verificato quando interessa navi da carico o passeggeri, ivi comprese quelle di bandiera comunitaria, in acque soggette alla sovranità italiana, con l'obiettivo di un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza, per la salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente marino (3).

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(3) Comma aggiunto dall'art. 14, d.lg. 2 febbraio 2001, n. 28.

Articolo 580 - Autorità competente.

La competenza è determinata dal luogo del sinistro, se avvenuto nel mare territoriale e, altrimenti, dal luogo di primo approdo della nave danneggiata o da quello d'arrivo della maggior parte dei naufraghi.

Nel caso in cui si sia perduta la nave e tutte le persone imbarcate siano perite, ovvero se l'autorità consolare abbia trasmesso il processo verbale d'inchiesta, con dichiarazione dell'impedimento a costituire la commissione inquirente, l'inchiesta formale è eseguita dalla Direzione marittima nella cui giurisdizione è compreso il porto di iscrizione della nave (1). Il ministro stesso ha facoltà di affidare le inchieste formali a commissioni speciali, nonché di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria.

(1) Comma così sostituito dall'art. 14, d.lg. 2 febbraio 2001, n. 28.

Articolo 581 - Svolgimento dell'inchiesta.

L'inchiesta formale è eseguita dalla commissione inquirente costituita nel modo stabilito dal regolamento presso l'autorità marittima o consolare competente a disporla, sotto la presidenza dell'autorità medesima.

La commissione inquirente procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, eseguendo sopralluoghi, raccogliendo deposizioni, e adottando in genere ogni opportuno mezzo di ricerca.

Hanno facoltà di assistere o di farsi rappresentare nello svolgimento della inchiesta e di essere intesi in presenza delle persone chiamate a deporre, l'armatore e il proprietario della nave, i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nella nave o nel carico. Se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera ed è avvenuto nel mare territoriale, la commissione inquirente può procedere all'esame dell'equipaggio, informandone l'autorità consolare competente.

Delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità del sinistro la commissione redige relazione e la deposita, insieme con i processi verbali, presso l'autorità che ha disposto l'inchiesta formale.

Articolo 582 - Efficacia probatoria della relazione d'inchiesta.

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

Articolo 583 - Spese per l'inchiesta formale.

Quando l'inchiesta formale è disposta su istanza degli interessati, i richiedenti ne devono anticipare le spese, salvo rivalsa verso coloro che risulteranno responsabili del sinistro. Non sono tenuti ad anticipare le spese dell'inchiesta formale, anche se è stata disposta su loro istanza, i marittimi, nonché gli armatori di navi minori o di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica o alle venticinque, in ogni altro caso, quando la nave o il galleggiante costituiscano l'unico materiale di esercizio dell'armatore e non siano assicurati.

Articolo 584 - Verificazione della relazione di eventi straordinari.

Il presidente del tribunale, il pretore o il console, che ha ricevuto la relazione del comandante prevista nell'articolo 304, deve verificare d'urgenza i fatti in essa esposti, esaminando, fuori della presenza del comandante e separatamente l'uno dall'altro, i componenti dell'equipaggio e i passeggeri che creda opportuno sentire, nonché raccogliendo ogni altra informazione e prova. Gli interrogati non possono rifiutarsi di deporre. Delle loro dichiarazioni deve redigersi processo verbale. Del giorno fissato per la verificazione deve essere data pubblica notizia a cura del cancelliere, con avviso affisso alla porta dell'ufficio stesso, nell'albo dell'ufficio portuale e in quello della borsa più vicina al luogo ove la nave è ancorata. Gli interessati e coloro che, anche senza formale mandato, ne assumono la rappresentanza, sono ammessi ad assistere agli atti della verificazione.

Senza pregiudizio delle inchieste a cui le competenti autorità debbono procedere negli speciali casi previsti da questo codice, quando la relazione è confermata dalle testimonianze o dalle altre prove raccolte dal presidente del tribunale, dal pretore o dal console, i fatti da essa risultanti si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

TITOLO II - Delle cause marittime

Libro quarto

Disposizioni processuali

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 585 - Dei giudici di primo grado.

Nelle cause di cui al presente titolo, la giustizia è amministrata in primo grado:
 a) dai comandanti di porto capi di circondario marittimo, nei limiti del rispettivo circondario;(1)
 b) dai tribunali.

I capi di circondario possono delegare, con decreto, l'esercizio delle funzioni giurisdizionali ad un ufficiale dipendente, di grado non inferiore a quello di capitano di porto.

(1) La competenza è ora ripartita tra i giudici ordinari. Vedasi nota all'art. 589.

Articolo 586 - Regolamento di competenza; incompetenza per materia.

Gli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile si applicano ai giudizi avanti i comandanti di porto.

L'incompetenza per materia del comandante di porto può essere rilevata anche d'ufficio in ogni stato e grado del giudizio.

Articolo 587 - Foro della pubblica amministrazione.

Ai giudizi avanti i comandanti di porto non si applicano le disposizioni relative al foro della pubblica amministrazione.

Articolo 588 - Rinvio.

Per tutto quanto non è espressamente regolato dal presente titolo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

Articolo 589 - Competenza per materia e per valore.

Sono proposte avanti il comandante di porto, se il valore non eccede le lire centomila (1), avanti il tribunale, se il valore è superiore a tale somma, le cause riguardanti:

- a) i danni dipendenti da urto di navi;
- b) i danni cagionati da navi nell'esecuzione delle operazioni di ancoraggio e di ormeggio e di qualsiasi altra manovra nei porti o in altri luoghi di sosta;
- c) i danni cagionati dall'uso di meccanismi di carico e scarico e dal maneggio delle merci in porto;
- d) i danni cagionati da navi alle reti e agli attrezzi da pesca;
- e) le indennità e i compensi per assistenza, salvataggio e ricupero;
- f) il rimborso di spese e i premi per ritrovamento di relitti.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali (2).

(1) Limite di valore, da ultimo, così modificato dall'art. 1, l. 15 febbraio 1950, n. 72.

(2) La Corte costituzionale, con sentenza 7 luglio 1976, n. 164, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo e delle norme ad esso collegate, nella parte in cui attribuisce al comandante di porto, quale giudice di primo grado, la competenza a decidere le cause per sinistri marittimi in detto articolo elencate e il cui valore non ecceda le lire 100.000. Tale dichiarazione di illegittimità produce l'effetto di ripristinare la competenza della magistratura ordinaria.

Articolo 590 - Competenza per territorio.

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

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

Articolo 591 - Forma della domanda.

La domanda si propone mediante citazione, ovvero verbalmente se le parti sono volontariamente comparse.

Articolo 592 - Contenuto e forma della citazione.

La citazione deve contenere l'indicazione del comandante di porto adito e delle parti, l'intimazione a comparire a udienza fissa, l'esposizione sommaria dei fatti e la formulazione dell'oggetto della domanda.

Può essere notificata anche dal messo del comune nel quale ha sede il comandante di porto. La notificazione per pubblici proclami può, su istanza dell'attore, essere autorizzata dal comandante di porto.

Articolo 593 - Termini per comparire.

Si applicano i termini di comparizione fissati dall'articolo 313 del codice di procedura civile.

Articolo 594 - Partecipazione delle parti al processo.

Le parti possono stare in giudizio personalmente o col ministero di persona munita di procura, redatta per atto notarile o per scrittura privata autenticata nella firma da notaio. Il mandatario, che esercita la professione forense, può autenticare la firma apposta dalla parte alla procura, redatta in calce all'atto di citazione.

Articolo 595 - Trattazione della causa.

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

Se tutte le parti citate si sono costituite e se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse è integro, il comandante di porto deve tentare di indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento non riesce, il comandante di porto verifica, a seconda dei casi, su istanza di parte o d'ufficio, la propria competenza e, se si ritiene incompetente, lo dichiara con sentenza. La trattazione si svolge, senza formalità e possibilmente in unica udienza, sotto la direzione del comandante di porto, il quale fissa la modalità di esperimento dei mezzi istruttori, dispone l'acquisizione agli atti dei processi verbali di sommarie indagini nonché dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale, e può chiedere in ogni momento chiarimenti alle parti, assegnando un termine per provvedervi.

Se è stata proposta querela di falso in via incidentale, il comandante di porto, qualora ritenga il documento impugnato rilevante per la decisione, sospende il giudizio e rimette le parti avanti il tribunale per il relativo procedimento. Può anche disporre a norma del secondo comma dell'articolo 225 del codice di procedura civile.

Articolo 596 - Decisione della causa.

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

Articolo 597 - Appellabilità.

Salva l'applicazione degli articoli 42, 43, 339, quarto comma dal codice di procedura civile, le sentenze pronunciate su cause di valore eccedente le lire cinquemila sono appellabili avanti il tribunale della circoscrizione, in cui il comandante di porto ha sede. Il termine per appellare è di quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con la quale la cancelleria comunica il deposito del dispositivo e del testo della motivazione alle parti costituitesi e a quelle non comparse ma regolarmente citate.

Articolo 598 - Amichevole componimento.

Anche nelle cause contemplate nell'articolo 589 che eccedano il valore di lire centomila (1), il comandante di porto, quando ne sia richiesto, deve adoperarsi per indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere. Il processo verbale costituisce titolo esecutivo. Se il componimento non riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere, e ad esso si allegano gli atti relativi agli eventuali accertamenti di fatto.

(1) Valore così aumentato, da ultimo, dall'art. 1, l. 15 febbraio 1950, n. 72.

Articolo 599 - Nomina di consulenti tecnici.

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

Articolo 600 - Funzioni del consulente tecnico.

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

Articolo 601 - Acquisizione degli atti di inchiesta.

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

Articolo 602 - Arbitrato dei consulenti tecnici.

Le parti possono d'accordo chiedere al giudice istruttore che la decisione sia rimessa a un collegio arbitrale composto dai consulenti nominati d'ufficio, e, qualora il numero di questi sia pari, integrato da un consulente nominato dal giudice istruttore con ordinanza. All'arbitrato si applicano gli articoli 456, 457, 827 e seguenti del codice di procedura civile.

Articolo 603 - Competenza del comandante del porto e del tribunale.

Sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario (1) nel quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguito da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo, le controversie individuali, che non eccedono il valore di lire centomila (2), riguardanti:

- a) i rapporti di lavoro della gente di mare, anche se la controversia è promossa da persone di famiglia del marittimo o da altri aventi diritto, e ancorché l'ingaggio non sia stato seguito da arruolamento, o il contratto di arruolamento sia nullo per difetto di forma;
- b) l'esecuzione del lavoro portuale e l'applicazione delle relative tariffe;
- c) le retribuzioni dovute ai piloti, ai palombari in servizio locale, agli ormeggiatori, ai barcaioli ed agli zavorrai; alle imprese di rimorchio; agli esercenti di galleggianti, meccanismi o strumenti adoperati nelle operazioni di imbarco o sbarco delle merci e delle persone, ovvero comunque in uso o al servizio di navi o di galleggianti; ai fornitori di acqua per uso di bordo.

Le controversie suindicate, eccedenti il valore di lire centomila, sono proposte avanti il tribunale, nella circoscrizione del quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguito da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo. Le disposizioni delle lettere b) e c) del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali, ma non innovano alle norme vigenti sulle controversie relative ai rapporti d'impiego pubblico.

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 7 luglio 1976, n. 164, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo e delle norme ad esso collegate, nella parte in cui attribuisce al comandante di porto, quale giudice di primo grado, la competenza a decidere le cause per sinistri marittimi in detto articolo elencate e il cui valore non ecceda le lire 100.000. Tale dichiarazione di illegittimità produce l'effetto di ripristinare la competenza della magistratura ordinaria

(2) Limite di valore così modificato dall'art. 1, l. 15 febbraio 1950, n. 72.

Articolo 604 - Denuncia all'associazione sindacale.

Chi intende proporre in giudizio una domanda relativa ai rapporti previsti nelle lett. a), b) e c), dell'articolo 603, deve farne denuncia anche a mezzo di lettera raccomandata all'associazione legalmente riconosciuta che rappresenta la categoria alla quale appartiene (1). Si applicano gli articoli 430 secondo comma; 431 a 433; 438 del codice di procedura civile.

(1) Le associazioni fasciste sono state soppresse con il d.lg. lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 605 - Assistenza processuale dei minori.

Nelle controversie contemplate nell'articolo 603 il giudice può nominare un curatore speciale al minore, anche se quest'ultimo sia fornito di capacità processuale. È sempre in facoltà di chi esercita sul minore la potestà o la tutela di intervenire nelle controversie stesse o anche di surrogarsi al minore, se questo non faccia valere le sue ragioni.

Articolo 606 - Passaggio dal rito ordinario al rito speciale.

Il comandante di porto, quando rileva che una causa promossa nelle forme regolate dagli artt. 591 a 596 riguarda uno dei rapporti previsti nell'articolo 603, sospende il processo affinché abbia luogo il tentativo di conciliazione sindacale, fissando il termine perentorio per la riassunzione della causa col rito delle controversie individuali del lavoro.

Articolo 607 - Passaggio dal rito speciale al rito ordinario.

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

Articolo 608 - Giudice di appello.

L'appello contro le sentenze pronunciate dal comandante di porto nei processi relativi a controversie previste dall'articolo 603 deve essere proposto avanti la sezione della corte di appello che funziona come magistratura del lavoro, la quale è integrata da due consiglieri designati dal primo presidente in sostituzione degli esperti. Si applica l'articolo 450 secondo comma del codice di procedura civile.

Articolo 609 - Rinvio.

Al procedimento per la risoluzione delle controversie contemplate nell'articolo 603 si applicano gli articoli 591 a 598 del presente codice e gli articoli 439 a 444 del codice di procedura civile.

TITOLO III - Della liquidazione delle avarie comuni**Articolo 610 - Competenza.**

Se la spedizione o, in caso di viaggio circolare, il viaggio contributivo, ha termine in porto nazionale, la procedura per il regolamento della contribuzione, a norma degli articoli 469 e seguenti, si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale il porto è situato. Se la spedizione o il viaggio contributivo hanno termine in porto straniero, la procedura per il regolamento della contribuzione si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale è l'ufficio di iscrizione della nave.

Articolo 611 - Domanda di regolamento.

L'azione per contribuzione alle avarie comuni si esercita con domanda di regolamento, proposta dall'armatore della nave o da altro interessato nella spedizione, mediante ricorso al pretore, competente ai sensi del precedente articolo.

Articolo 612 - Atti preliminari.

Il pretore, a seguito della presentazione del ricorso, richiama i verbali dell'investigazione prevista nell'articolo 182, gli atti relativi alla verifica della relazione di eventi straordinari, e quelli dell'inchiesta sommaria prevista nell'articolo 578. Con ordinanza, inoltre, il pretore nomina uno o più liquidatori di avaria, scelti, quando si tratti di navi marittime, nell'elenco speciale a tal uopo formato secondo le norme del regolamento; fissa il termine entro il quale il comandante della nave, quando non l'abbia già fatto in adempimento del disposto dell'articolo 304, è tenuto a depositare presso la cancelleria copia da lui sottoscritta del verbale indicato dall'articolo 314; dispone per una data successiva la convocazione degli interessati, dei quali l'istante ha indicato il nome e il domicilio. La cancelleria procede alla pubblicazione dell'ordinanza nell'albo della pretura e ne informa gli interessati mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Articolo 613 - Liquidatori d'avaria.

Ai liquidatori d'avaria si applicano le norme del codice di procedura civile relative ai consulenti tecnici.

Articolo 614 - Adunanza di discussione.

Nel giorno stabilito per la convocazione, il pretore assistito dal liquidatore procede, in presenza degli interessati, all'esame degli atti indicati nel primo comma dell'articolo 612 e dei documenti prodotti.

Esaurito tale esame, il pretore fissa con ordinanza il termine entro il quale il liquidatore è tenuto a depositare, presso la cancelleria, il regolamento contributivo. Il termine di deposito può essere prorogato a norma dell'articolo 154 del codice di procedura civile.

Articolo 615 - Pubblicazione del deposito del regolamento.

La cancelleria procede alla pubblicazione dell'avvenuto deposito del regolamento contributorio nell'albo della pretura, e ne dà comunicazione agli interessati, a norma dell'articolo 136 del codice di procedura civile.

Articolo 616 - Impugnazione del regolamento.

L'impugnazione del regolamento contributorio è proposta con ricorso da depositarsi, entro trenta giorni dalla comunicazione di cui al precedente articolo, presso la cancelleria della pretura, se l'ammontare della massa creditoria non supera le lire cinque milioni, e presso la cancelleria del tribunale, se supera detta somma. Il giudice competente, riuniti i ricorsi depositati e richiamato d'ufficio il regolamento, fissa la data della prima udienza di trattazione, della quale si informano le parti mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Articolo 617 - Omologazione del regolamento.

Se il regolamento contributorio non è impugnato, o se le impugnazioni proposte sono rigettate con sentenza passata in giudicato, il pretore, con ordinanza, omologa il regolamento e gli conferisce efficacia di titolo esecutivo. Se una o più impugnazioni sono accolte con sentenza passata in giudicato, il pretore, dispone, con ordinanza, che lo stesso liquidatore, o altro a tal fine nominato nelle forme di cui all'articolo 612, proceda alla formazione di un nuovo regolamento. Il nuovo regolamento non può essere impugnato per motivi che hanno già formato oggetto di impugnazione del precedente regolamento.

Articolo 618 - Riapertura del regolamento.

Nella ipotesi di cui all'articolo 479, il pretore su istanza dell'armatore della nave o di altro interessato dispone la riapertura del regolamento, richiama in ufficio i liquidatori o, se questi non possono essere richiamati, procede a nuova nomina, e provvede a quanto altro è richiesto nelle precedenti disposizioni, al fine di tener conto del valore delle cose ricuperate.

Articolo 619 - Chirografo di avaria.

Gli interessati possono, mediante stipulazione di chirografo di avaria, far decidere da arbitri le cause relative alla formazione del regolamento contributorio. Al chirografo e al regolamento si applicano in tal caso le norme del codice di procedura civile riguardanti l'arbitrato, se gli interessati intendono che al regolamento venga dal pretore competente conferita efficacia di sentenza, e di ciò fanno espressa dichiarazione nel chirografo.

TITOLO IV - Dell'attuazione della limitazione del debito di armatore**Articolo 620 - Giudice competente.**

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali è il foro generale dell'armatore, a seconda che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori e di galleggianti.

Articolo 621 - Domanda di limitazione.

L'armatore che intende valersi del beneficio della limitazione ne propone domanda, con ricorso al giudice competente, ai sensi del precedente articolo. Il ricorso deve indicare il nome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente; gli elementi di individuazione della nave, l'ufficio di iscrizione e il luogo dove la nave o il galleggiante si trovano; il viaggio cui le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'armatore deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale o della pretura:

- a) dichiarazione del valore della nave al momento della domanda ovvero, se la domanda è proposta dopo la fine del viaggio, al termine di questo, nonché in entrambi i casi, del valore della nave all'inizio del viaggio;
- b) elenco dei proventi lordi del viaggio;
- c) copia dell'inventario di bordo secondo le forme stabilite dal regolamento (2);
- d) elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;
- e) certificato delle ipoteche trascritte sulla nave.

Su istanza dell'armatore, il presidente del tribunale può disporre che il deposito della dichiarazione di valore della nave sia eseguito in un termine successivo alla domanda. Tale termine non deve superare i dieci giorni, ma può essere prorogato fino a otto giorni prima della data fissata ai sensi dell'articolo 623 per la presentazione in cancelleria delle domande dei creditori.

Articolo 622 - Valutazione della nave.

La dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, tenuto conto altresì delle pertinenze indicate nella copia dell'inventario di bordo di cui alla lettera c dell'articolo precedente. In caso di nave assicurata, si assume per valore commerciale quello che la polizza di assicurazione indica come valore di stima ai sensi dell'articolo 515.

Articolo 623 - Sentenza di apertura.

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

Articolo 624 - Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura.

La sentenza di apertura, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'armatore e dei creditori indicati nell'elenco di cui all'articolo 621, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Repubblica.

L'ufficio di iscrizione, avuto conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Articolo 625 - Effetti del procedimento sui debiti pecuniari.

Agli effetti del procedimento, i debiti pecuniari non scaduti, soggetti alla limitazione, si considerano scaduti alla data di apertura.

I crediti sottoposti a condizione partecipano allo stato passivo, e sono compresi con riserva fra i crediti ammessi.

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

Articolo 626 - Improcedibilità e sospensione di atti esecutivi.

Dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura i creditori soggetti alla limitazione non possono promuovere l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni di cui all'articolo 275.

Dalla stessa data, il processo di esecuzione iniziato dai creditori medesimi è sospeso, anche d'ufficio, con provvedimento del giudice dell'esecuzione e si estingue se non è riassunto nel termine fissato con la sentenza che fa constare una delle cause di decadenza previste nell'articolo 640.

Articolo 627 - Opposizione dei creditori.

Contro la sentenza di apertura i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'armatore.

L'opposizione non sospende il procedimento, a meno che il giudice designato non ne autorizzi, con ordinanza, la sospensione fino a che non sia pronunciata sull'opposizione sentenza passata in giudicato.

Articolo 628 - Formazione dello stato attivo.

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

Articolo 629 - Deposito della somma limite.

Entro tre giorni dalla sentenza di apertura o dal deposito della dichiarazione di valore, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 621, il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite, computata sulla base delle indicazioni e dei documenti presentati dall'armatore, nonché di una congrua somma per le spese del procedimento.

Articolo 630 - Integrazione della somma depositata.

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

Articolo 631 - Vendita della nave e cessione dei proventi.

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

Articolo 632 - Opposizione all'ordinanza di vendita della nave o di cessione dei proventi.

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

L'opposizione sospende l'esecuzione dell'ordinanza.

Articolo 633 - Comunicazione dei provvedimenti del giudice designato.

I provvedimenti del giudice designato, indicati negli articoli precedenti, sono comunicati a cura della cancelleria all'armatore e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. L'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi è trasmessa inoltre all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Articolo 634 - Formazione dello stato passivo.

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

Articolo 635 - Avviso di deposito dello stato attivo e passivo.

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

Articolo 636 - Impugnazione dello stato attivo e passivo.

Le impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo sono proposte in contraddittorio dell'armatore e dei creditori interessati, mediante citazione per l'udienza avanti il collegio, fissata ai sensi dell'articolo 623.

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

Articolo 637 - Stato di riparto.

Decorso il termine fissato per le impugnazioni, ovvero quando il nuovo stato passivo è formato a norma dell'articolo precedente, i creditori compresi nello stato passivo possono concordare lo stato di riparto.

Se i creditori non raggiungono l'accordo, il giudice designato procede alla ripartizione della somma depositata, secondo l'ordine delle cause di prelazione.

Lo stato di riparto è impugnabile, entro dieci giorni dal deposito nella cancelleria, solo per quanto attiene all'ordine di prelazione.

Il giudice designato, in base al riparto concordato o a quello definitivamente formato, provvede all'emissione dei mandati di pagamento.

Articolo 638 - Ripartizione del residuo.

Fermo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 625, sul residuo della somma depositata sono ammessi a concorrere i creditori che abbiano presentata la loro domanda fuori del termine fissato nella sentenza di apertura.

Alla ripartizione del residuo si procede a norma dell'articolo precedente, ma lo stato di riparto è impugnabile anche per motivi attinenti all'esistenza del credito.

Articolo 639 - Fallimento dell'armatore.

Il fallimento dell'armatore, dichiarato successivamente al decorso del termine fissato per le impugnazioni dello stato attivo, o al passaggio in giudicato della sentenza che respinge le

impugnazioni, ovvero alla integrazione della somma ai sensi del secondo comma dell'articolo 636, non estingue il procedimento di limitazione; le somme depositate non sono comprese nella massa attiva fallimentare, e i creditori soggetti alla limitazione non partecipano al concorso sul patrimonio del fallito.

Articolo 640 - Decadenza dal beneficio della limitazione.

L'armatore decade dal beneficio della limitazione:

- a) per l'inesatta indicazione o l'omissione, dolose o gravemente colpose, di proventi della spedizione;
- b) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della dichiarazione di valore della nave, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 622 [rectius: 621];
- c) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento, ovvero per l'omessa integrazione del deposito stesso;
- d) per l'occultamento della nave ovvero per l'intralcio all'opera dell'esperto nei casi di cui all'articolo 628.

Articolo 641 - Dichiarazione di estinzione del procedimento.

In caso di fallimento dell'armatore dichiarato prima del momento indicato nell'articolo 639, o quando ricorra uno dei casi previsti nell'articolo precedente, il giudice designato rimette le parti al collegio.

Il collegio, accertati gli estremi di cui all'articolo 639 o quelli della decadenza, dichiara estinto, con sentenza il procedimento di limitazione, ordina la restituzione delle somme depositate, fatta deduzione delle spese, e fissa un termine per la riassunzione dei processi di esecuzione di cui all'articolo 626.

La sentenza predetta è notificata e pubblicata nelle forme di cui all'articolo 624.

Articolo 642 - Norme applicabili al procedimento promosso avanti il pretore.

Quando si tratta di navi minori o di galleggianti spettano al pretore tutti i poteri attribuiti dai precedenti articoli al tribunale al presidente e al giudice designato.

TITOLO V - Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 643 - Competenza.

L'esecuzione forzata è promossa avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali la nave o il galleggiante si trova, a seconda che oggetto ne siano navi maggiori ovvero navi minori o galleggianti.

Il sequestro giudiziario e conservativo di navi o di galleggianti è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Articolo 644 - Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari.

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

Articolo 645 - Navi non soggette a pignoramento e a sequestro.

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata né di misure cautelari:

- a) le navi da guerra, comprese le navi in costruzione per conto della marina militare nazionale;
- b) le navi adibite alle linee di navigazione, dichiarate di preminente interesse nazionale dal ministro [per le comunicazioni] (1), se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro medesimo;
- c) le navi adibite ai servizi pubblici di linea o di rimorchio della navigazione interna, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro [per le comunicazioni] (1);
- d) le navi e i galleggianti, pronti a partire o in corso di navigazione, purché non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. La nave marittima si reputa pronta a partire quando il comandante ha ricevuto le spedizioni, e la nave della navigazione interna quando il comandante di porto ha dato la relativa autorizzazione.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 646 - Provvedimenti per impedire la partenza della nave.

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

Articolo 647 - Precetto.

Il precetto è regolato dalle disposizioni del codice di procedura civile, ma il termine ad adempiere è ridotto a ventiquattro ore.

Articolo 648 - Notificazione del precetto.

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

Articolo 649 - Giudice dell'esecuzione.

L'espropriazione è diretta da un giudice. Nei procedimenti avanti il tribunale la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal presidente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'articolo 653, entro due giorni da che è stato formato. Nei procedimenti avanti le preture delle quali fanno parte più magistrati, la nomina è fatta dal pretore dirigente a norma del comma precedente. Si applicano al giudice dell'esecuzione gli articoli 174 e 175 del codice di procedura civile.

Articolo 650 - Forma del pignoramento di navi o di carati di navi.

L'atto di pignoramento deve contenere:

- 1) l'enunciazione della somma dovuta e del titolo esecutivo, in forza del quale si procede, e della sua spedizione in forma esecutiva;
- 2) la data della notificazione del precetto;
- 3) l'ingiunzione al debitore proprietario di astenersi da qualsiasi atto diretto a sottrarre alla garanzia del credito, per la soddisfazione del quale si agisce, la nave o il galleggiante o i carati, che si assoggettano alla espropriazione, e le relative pertinenze;
- 4) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, ovvero, se oggetto dell'espropriazione è una nave in corso di navigazione, di non far ripartire la nave dal porto di arrivo;
- 5) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante.

Il pignoramento si esegue, su istanza del creditore precettante, mediante notificazione dell'atto al debitore proprietario e al comandante. Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice competente ai sensi dell'articolo 643 può prescrivere che la notificazione dell'atto al comandante sia eseguita per mezzo di telegramma collazionato con avviso di ricevimento, ovvero mediante comunicazione radiotelegrafica degli estremi del pignoramento. Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio di iscrizione della

nave o del galleggiante, il quale provvede alla trascrizione nel registro d'iscrizione e, ove si tratti di navi maggiori, anche all'annotazione sull'atto di nazionalità. Se la nave è in costruzione, la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro delle navi in costruzione. Il detto ufficio è tenuto a consegnare al creditore un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

Articolo 651 - Forma del pignoramento di pertinenze separabili.

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

Articolo 652 - Amministrazione della nave pignorata.

Il capo dell'ufficio giudiziario competente ai sensi dell'articolo 643, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che la nave pignorata per intero o per carati, intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che creda opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata una adeguata assicurazione. Il viaggio non può essere incominciato sino a che l'ordinanza non sia stata resa pubblica con le forme previste dall'articolo 250, e il richiedente non abbia anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio o i viaggi.

Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti dell'effettuato deposito, al richiedente, va in aumento del prezzo di aggiudicazione. Se le spese occorrenti eccedono il nolo, il richiedente è tenuto per la differenza, e per il pagamento di questa il giudice può emettere decreto di ingiunzione. Il giudice può anche emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, decreto d'ingiunzione a carico dei debitori del nolo, degli accessori e dei valori contemplati negli articoli 553, 572, sempre che non vi sia stata surroga dell'assicuratore. Con il decreto d'ingiunzione è nominato il curatore della nave, nei confronti del quale il richiedente o i debitori possono proporre opposizione. I crediti per il nolo, gli accessori e i valori suindicati, e altresì quelli per la differenza dovuta dal creditore richiedente, possono essere ceduti per contanti dal giudice a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo di aggiudicazione.

Articolo 653 - Domanda di vendita.

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita della nave o del carato con ricorso al giudice competente ai sensi dell'articolo 643. Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e, se trattasi di nave straniera, al console dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Nel termine di giorni trenta dalla notificazione e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore istante è tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'articolo 643 il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dal quale risultino le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura civile, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato di cui all'ultimo comma dell'articolo 650 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

Articolo 654 - Designazione del giudice dell'esecuzione e nomina dell'esperto.

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

Articolo 655 - Ordinanza di vendita.

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentiti il debitore proprietario, il creditore precettante e istante, i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonché il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera, dispone con ordinanza la vendita mediante incanto.

Articolo 656 - Contenuto dell'ordinanza.

L'ordinanza deve contenere la descrizione della nave espropriata in tutto o per carati, e stabilire:

- 1) il prezzo base dell'incanto, determinato dall'esperto;
- 2) il giorno e l'ora dell'incanto;
- 3) l'ammontare della cauzione che deve essere prestata dagli offerenti per il decimo del prezzo base e per il presumibile ammontare delle spese d'incanto e di registrazione del decreto di trasferimento, nonché il termine entro il quale la cauzione stessa deve essere prestata dagli offerenti;
- 4) la misura minima dell'aumento delle offerte;
- 5) il termine, non superiore a sessanta giorni dalla aggiudicazione definitiva, entro il quale il prezzo deve essere depositato, e le modalità del deposito.

Articolo 657 - Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita.

L'ordinanza di vendita è notificata, a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione, alle persone indicate nell'articolo 655, che non sono comparse. L'ordinanza inoltre deve essere annotata, a cura del cancelliere in margine al pignoramento e pubblicata nel foglio degli annunci legali. Copia di essa è affissa, almeno dieci giorni prima della vendita, in apposito albo presso l'ufficio della cancelleria. Il giudice dell'esecuzione può nella stessa ordinanza disporre le altre forme di pubblicità che ritiene opportune.

Articolo 658 - Persone ammesse a fare offerte.

Sono ammessi a fare offerte coloro che hanno prestata la cauzione stabilita nell'ordinanza di vendita.

Le offerte devono essere fatte personalmente o a mezzo di mandatario munito di procura speciale. I procuratori legali possono fare offerte per persona da nominare. Non sono ammesse offerte da parte del debitore proprietario.

Articolo 659 - Modalità dell'incanto.

L'incanto ha luogo avanti il giudice dell'esecuzione nella sala delle udienze, col sistema della candela vergine. La nave o i carati sono aggiudicabili a chi abbia fatto l'offerta maggiore. Ogni offerente cessa di essere tenuto per la sua offerta quando essa è superata da altra valida. L'incanto, se non può compiersi nella stessa udienza, è continuato nel primo giorno seguente non festivo.

Articolo 660 - Aggiudicazione per persona da nominare.

Il procuratore legale, che è rimasto aggiudicatario per persona da nominare, deve, nei tre giorni dall'incanto, dichiarare in cancelleria il nome della persona per la quale ha fatto l'offerta, depositando il mandato. In mancanza, l'aggiudicazione diviene definitiva al nome del procuratore.

Articolo 661 - Ulteriori incanti, vendita senza incanto.

Quando la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti gli interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda ad ulteriori incanti, stabilendo di volta in volta un prezzo base inferiore almeno del venti per cento a quello precedente. Se, pure essendo stato ridotto il prezzo al quaranta per cento del prezzo base, la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti i creditori interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda alla vendita senza incanto, prescrivendone le condizioni.

Articolo 662 - Offerte di aumento.

Nei dieci giorni successivi all'incanto possono presentarsi al giudice dell'esecuzione offerte di acquisto a un prezzo superiore almeno di un sesto a quello di aggiudicazione. L'offerta deve essere accompagnata dal deposito di una cauzione pari al venti per cento del prezzo offerto.

Il giudice dell'esecuzione, accertato l'adempimento delle predette formalità, stabilisce un nuovo incanto, a norma degli articoli precedenti, sulla base del prezzo aumentato.

Articolo 663 - Versamento del prezzo.

L'aggiudicatario, entro il termine fissato dall'ordinanza di vendita, deve versare il residuo prezzo secondo le modalità fissate nell'ordinanza stessa, e depositare in cancelleria il documento comprovante l'avvenuto versamento.

Articolo 664 - Trasferimento della nave.

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice dell'esecuzione con decreto trasferisce all'aggiudicatario la nave descritta nella ordinanza di vendita, e ingiunge all'ufficio competente di cancellare le trascrizioni delle ipoteche e dei pignoramenti. Il decreto, trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, è reso pubblico a norma dell'articolo 250, ed ha valore anche come titolo esecutivo per il rilascio della nave.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Articolo 665 - Trasferimento dei carati di nave.

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice della esecuzione, con decreto, trasferisce all'aggiudicatario i carati indicati nella ordinanza di vendita e ingiunge all'ufficio competente di restringere le ipoteche ai carati, che non formano oggetto di espropriazione. Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Articolo 666 - Inadempienza dell'aggiudicatario.

Se il prezzo non è versato entro il termine stabilito, il giudice dell'esecuzione, con ordinanza pubblicata e affissa nelle forme stabilite nell'articolo 657, dispone che si proceda a nuovo incanto. L'ammontare della cauzione prestata dall'aggiudicatario inadempiente, dedotte le spese, si distribuisce insieme col prezzo ottenuto nel nuovo incanto. Se il prezzo unito alla cauzione è inferiore a quello dell'incanto precedente, il giudice dell'esecuzione, su istanza di un creditore intervenuto, emette a carico dell'aggiudicatario inadempiente decreto di ingiunzione a versare la differenza, entro il termine di cinque giorni, nei

modi indicati per i depositi giudiziari; l'aggiudicatario può proporre opposizione nei confronti del creditore istante.

Articolo 667 - Opposizioni all'esecuzione.

La opposizione, con la quale si contesta il diritto della parte istante a procedere ad esecuzione forzata, e quella che riguarda la pignorabilità della nave o dei carati, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, con citazione al giudice competente ai sensi dell'articolo 643, salva l'applicazione dell'articolo 480, terzo comma, del codice di procedura civile. Il giudice dell'esecuzione, se è competente per la causa, provvede alla istruzione a norma degli articoli 175 e seguenti del codice di procedura civile, altrimenti fissa con decreto l'udienza di comparizione avanti il giudice competente per valore, e stabilisce il termine perentorio per la notificazione del ricorso e del decreto.

Articolo 668 - Opposizioni agli atti esecutivi.

Salva l'applicazione dell'articolo 480, terzo comma, del codice di procedura civile, le opposizioni relative alla regolarità formale e alla notificazione del titolo esecutivo e del precetto, nonché quelle relative ai singoli atti di esecuzione, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto con citazione al giudice competente ai sensi dell'articolo 643, nel termine perentorio di cinque giorni dal primo atto di esecuzione, se riguardano il titolo esecutivo o il precetto, oppure dal giorno in cui i singoli atti furono compiuti. Il giudice dell'esecuzione provvede a norma dell'articolo 618 del codice di procedura civile.

Articolo 669 - Opposizione di terzi.

Il terzo che pretende avere la proprietà o altro diritto reale sulla nave o sui carati, soggetti ad espropriazione, può proporre opposizione con ricorso al giudice dell'esecuzione prima che sia disposta la vendita. Si applicano gli articoli 619, secondo comma, 621, 622 del codice di procedura civile.

Articolo 670 - Espropriazione contro il proprietario non armatore e contro il terzo proprietario.

Quando l'espropriazione della nave o dei carati di nave è promossa dai creditori dell'armatore non proprietario, assistiti da privilegio navale, il titolo esecutivo e il precetto debbono essere notificati anche al proprietario non armatore. Il pignoramento e in generale gli atti di espropriazione si compiono nei confronti del proprietario non armatore, al quale si applicano tutte le disposizioni relative al debitore, ad eccezione del divieto di cui all'articolo 658, terzo comma. Ogni volta che, a norma del presente capo, deve essere sentito il debitore, deve essere sentito anche il proprietario non armatore. Ai fini del comma precedente, il terzo proprietario è equiparato al proprietario non armatore.

Articolo 671 - Vendita di pertinenze separate.

Alla procedura di vendita di cose già costituenti pertinenze si applicano le norme del codice di procedura civile relative alla vendita di cose mobili.

Articolo 672 - Rinvio.

Alla esecuzione per consegna della nave e alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

Articolo 673 - Facoltà di liberare la nave.

Il terzo acquirente di una nave o di carati, che ha trascritto il suo titolo e non è personalmente obbligato verso creditori privilegiati o ipotecari, ha facoltà di liberare la nave o i carati da ogni

ipoteca trascritta e da ogni privilegio per credito sorto anteriormente alla trascrizione del suo titolo di acquisto.

Articolo 674 - Liberazione dopo il pignoramento.

La facoltà prevista dall'articolo precedente spetta all'acquirente anche dopo il pignoramento, purché egli nel termine di trenta giorni proceda in conformità di quanto è disposto dall'articolo seguente.

Articolo 675 - Istanza per la liberazione.

L'acquirente deve far notificare ai creditori e ai precedenti proprietari un atto contenente:

- 1) la data e la qualità del suo titolo e la data della trascrizione;
- 2) il nome dei suoi danti causa;
- 3) gli elementi di individuazione della nave;
- 4) il prezzo convenuto e ogni altro peso posto a carico dell'acquirente, o il valore che egli offre di pagare;

5) l'elenco dei creditori ipotecari coll'indicazione dei loro nomi, delle somme loro dovute e della data dei loro titoli e della trascrizione di essi;

6) l'offerta di depositare entro trenta giorni dalla notificazione e dall'inserzione il prezzo convenuto o il valore dichiarato, affinché sia diviso tra i creditori;

7) l'elezione del domicilio nel comune ove siede il giudice che sarebbe competente per l'esecuzione.

Un estratto sommario di quest'atto deve essere inserito nel giornale degli annunci giudiziari del luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Articolo 676 - Istanza di vendita all'incanto della nave.

Ogni creditore privilegiato o ipotecario, entro quindici giorni dalla notificazione e dall'inserzione disposta nell'articolo precedente, può domandare la vendita all'incanto offrendo l'aumento di un decimo e congrua cauzione per il pagamento del prezzo e per l'adempimento di ogni altro obbligo.

La domanda, sottoscritta dall'istante o da un suo procuratore speciale, deve essere notificata all'acquirente, e depositata nella cancelleria del giudice competente a norma dell'articolo 643, il quale constatata la regolarità degli atti, e sentiti, ove occorra, gli interessati, emana ordinanza di vendita ai sensi degli articoli 656, 657.

Articolo 677 - Provvedimento di liberazione.

Se la vendita non è domandata nel termine o nel modo stabilito nell'articolo precedente o se la domanda è respinta, il prezzo offerto dall'acquirente rimane definitivamente fissato.

Eseguito dall'acquirente il deposito del prezzo, il pretore o il presidente del tribunale, competente a norma dell'articolo 643, ordina con decreto all'ufficio competente la cancellazione o la restrizione delle trascrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso d'ufficio dal cancelliere all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Articolo 678 - Aggiudicazione al terzo acquirente.

Se l'aggiudicazione segue a favore del terzo acquirente, il giudice competente ai sensi dell'articolo 643, con decreto, pronuncia la conferma del titolo di acquisto e ingiunge all'ufficio competente di cancellare o di restringere le trascrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 250.

Il terzo acquirente, al quale è stata aggiudicata la nave o il carato, ha azione di regresso contro il venditore per il rimborso di ciò che eccede il prezzo stipulato nel contratto di vendita.

Articolo 679 - Effetti del mancato deposito del prezzo.

Se il terzo acquirente non deposita il prezzo nel termine, la domanda di liberazione della nave dalle ipoteche e dai privilegi rimane senza effetto, salva la responsabilità del richiedente per i danni verso i creditori.

Articolo 680 - Disposizioni generali.

Nel caso di cui all'articolo 677, il terzo acquirente deposita presso la cancelleria del giudice, competente a norma dell'articolo 643, l'elenco dei creditori ipotecari trascritti e di quelli privilegiati che siano noti, e promuove la nomina del giudice dell'esecuzione. Nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 644, i comproprietari non debitori depositano presso la cancelleria del giudice, competente ai sensi dell'articolo 643, la domanda con gli atti e documenti giustificativi dei loro diritti nel termine stabilito. La distribuzione del prezzo non è sospesa per il ritardo del deposito del nolo o dei proventi della amministrazione della nave regolata dall'articolo 652, alla distribuzione dei quali si procede separatamente.

Articolo 681 - Rinvio.

La distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose già costituenti pertinenze separabili è regolata dalle norme del codice di procedura civile riguardanti la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose mobili. La distribuzione tanto delle somme depositate ai sensi dell'articolo 677 di questo codice, quanto del ricavato della vendita forzata di nave o carati è regolata dagli articoli 510 a 512; 596 a 598 del codice di procedura civile.

Articolo 682 - Provvedimento di autorizzazione.

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

- 1) il divieto al proprietario debitore di disporre della nave o dei carati senza ordine di giustizia;
- 2) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, e, se si tratta di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo;
- 3) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante, cui si riferisce l'autorizzazione.

Articolo 683 - Notificazione del provvedimento.

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante della nave. Esso deve essere notificato anche al proprietario non armatore, se chi agisce è creditore dell'armatore non proprietario ed è assistito da privilegio sulla nave, e al terzo proprietario, se si tratta di nave o di carati di nave, gravati da privilegi navali od ipoteche. Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del provvedimento al comandante sia eseguita secondo le modalità indicate dal secondo comma dell'articolo 650.

Articolo 684 - Pubblicità del provvedimento.

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nella matricola o nel registro e, ove si tratti di navi maggiori o loro carati, annotato inoltre sull'atto di nazionalità.

Articolo 685 - Amministrazione della nave sequestrata.

In caso di sequestro giudiziario o di sequestro conservativo, all'amministrazione della nave si applica il disposto dell'articolo 652.

Articolo 686 - Rinvio.

Per quanto non è espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE SECONDA

Della navigazione Aerea

(OMISSIS)

PARTE TERZA

Disposizioni Penali e Disciplinari

LIBRO PRIMO

Disposizioni penali

TITOLO I - Disposizioni generali

Articolo 1080 - Applicabilità delle disposizioni penali.

Il cittadino o lo straniero, che, essendo al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale, commette in territorio estero un delitto previsto dal presente codice, è punito a norma del medesimo. Il colpevole che sia stato giudicato all'estero è giudicato nuovamente nello Stato, qualora il ministro della giustizia ne faccia richiesta. Le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito.

Articolo 1081 - Concorso di estranei in un reato previsto dal presente codice.

Fuori del caso regolato nell'articolo 117 del codice penale, quando per l'esistenza di un reato previsto dal presente codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che, senza rivestire tale qualità, sono concorsi nel reato, ne rispondono se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole. Tuttavia il giudice può diminuire la pena rispetto a coloro per i quali non sussiste la predetta qualità.

Articolo 1082 - Pene accessorie.

Le pene accessorie per i delitti previsti dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

- 1) l'interdizione dai titoli professionali marittimi o aeronautici, se si tratta di delitti commessi da persone fornite rispettivamente dei titoli previsti negli articoli 123, 739;
- 2) l'interdizione dalla professione marittima o aeronautica, se si tratta di delitti commessi dagli altri appartenenti rispettivamente al personale marittimo o alla gente dell'aria.

Le pene accessorie per le contravvenzioni previste dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

- 1) la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 1 del comma precedente ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna;
- 2) la sospensione, dalla professione marittima o aeronautica o alla professione della navigazione interna, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 2 del comma precedente, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna.

Articolo 1083 - Effetti e durata delle pene accessorie.

L'interdizione perpetua dai titoli professionali marittimi o aeronautici priva il condannato della capacità di esercitare qualunque funzione o servizio per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 739. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza

dell'abilitazione relativa ai titoli anzidetti. L'interdizione perpetua dalla professione marittima o aeronautica priva il condannato della capacità di esercitare la professione marittima o aeronautica. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dall'abilitazione relativa alla professione anzidetta. La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134, 739, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni. La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna priva il condannato del diritto di esercitare la professione, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni. La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria. Alle pene accessorie dell'interdizione e della sospensione previste nel presente articolo si applicano rispettivamente le disposizioni relative all'interdizione da una professione e alla sospensione dall'esercizio di una professione.

Articolo 1083 Bis - Sanzioni amministrative accessorie.

Art. 1083-bis.
Sanzioni amministrative accessorie.
Le sanzioni accessorie per le violazioni amministrative previste dal presente codice sono:
1) la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 1, ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna;
2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 2, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna (1).
(1) Articolo aggiunto dall'art. 9, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1083 Ter - Effetti e durata delle sanzioni amministrative accessorie.

La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici di cui all'articolo 1083-bis, primo comma, n. 1, priva il soggetto del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134 e 739, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno. La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna di cui all'articolo 1083-bis, primo comma, n. 2, priva il soggetto del diritto di esercitare la professione per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno. Alle sanzioni accessorie indicate dai precedenti commi si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del codice penale relative alla sospensione dall'esercizio di una professione (1).
(1) Articolo aggiunto dall'art. 9, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1084 - Aggravante per i delitti commessi dai comandanti, dagli ufficiali o dai graduati.

Se alcuno dei delitti previsti dal presente codice è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile, la pena è aumentata fino a un terzo, quando tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

Articolo 1085 - Aggravante per i delitti comuni commessi in danno di un superiore.

Se un delitto non previsto dal presente codice è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è aumentata fino a un terzo, quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto. La stessa disposizione si applica se un passeggero commette un delitto non previsto dal presente codice contro il comandante o un ufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni.

Articolo 1086 - Devoluzione di parte delle somme per pene pecuniarie.

La metà delle somme versate a titolo di pene o di sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara (1) o al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna, ovvero alla cassa nazionale di previdenza della gente dell'aria (2) (3).

(1) La Cassa è stata soppressa con l. 26 luglio 1984, n. 413 che ne ha devoluto le competenze all'i.N.P.S.

(2) Ora Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea, ai sensi dell'art. 1, l. 13 luglio 1965, n. 859.

(3) Comma così modificato dall'art. 9, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1087 - Navigazione interna.

Alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 1088 a 1160.

Titolo II - Dei delitti in particolare**Capo I****Dei delitti contro la personalità dello Stato****Articolo 1088 - Imbarco su navi o aeromobili di Stato nemico.**

Il cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra contro lo Stato italiano è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione per un tempo non inferiore a cinque anni.

Articolo 1089 - Vilipendio della bandiera o di altro emblema dello Stato.

Se i delitti previsti negli articoli 291, 292 del codice penale sono commessi da componenti dell'equipaggio di una nave o di aeromobile in territorio estero la pena è aumentata:

- 1) fino a un terzo se il componente dell'equipaggio è straniero;
- 2) da un terzo alla metà se il componente dell'equipaggio è cittadino italiano;
- 3) dalla metà a due terzi se il fatto è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile.

Articolo 1090 - Pene accessorie.

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1088 importa l'interdizione perpetua dal titolo ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto previsto dall'articolo 1089 importa l'interdizione temporanea dai titoli, ovvero dalla professione.

Articolo 1091 - Diserzione.

Il componente dell'equipaggio, che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la reclusione fino a un anno. Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, la pena è

della reclusione da uno a due anni. Se dal fatto deriva pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni. Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Articolo 1092 - Circostanze aggravanti.

La pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso:

- 1) per fine politico;
- 2) con violenza o minaccia;
- 3) all'estero;
- 4) da persone preposte al comando o alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile;
- 5) collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio.

Nel caso di cui al n. 5 la pena per i promotori, gli organizzatori ed i capi è aumentata da un terzo alla metà.

Articolo 1093 - Causa di non punibilità.

Nel caso previsto nel primo comma dell'articolo 1091, ancorché ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092, non è punibile colui che raggiunge la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe dovuto presentare a bordo ovvero raggiungere l'aeromobile prima dell'involo.

Articolo 1094 - Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio.

Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi. Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi. Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero un pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni. Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da uno a quattro anni.

Articolo 1095 - Inosservanza di ordine da parte di passeggero.

Il passeggero, che non esegue un ordine concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila (1) (2).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Ai sensi dell'art. 4, d.lg. 28 agosto 2000, n. 274, il giudice di pace è competente per i delitti, consumati o tentati, e per le contravvenzioni previsti dal presente articolo, a decorrere dal 4 aprile 2001. Tuttavia la competenza per tali reati è del tribunale se ricorre una o più delle circostanze previste dagli articoli 1 del d.l. 15 dicembre 1979, n. 625, conv. in l. 6 febbraio 1980, n. 15, 7 del d.l. 13 maggio 1991, n. 152, conv. in l. 12 luglio 1991, n. 203, e 3 del d.l. 26 aprile 1993, n. 122, conv. in l. 25 giugno 1993, n. 205.

Articolo 1096 - Inosservanza di ordine di arresto.

Il componente dell'equipaggio, che a bordo della nave o dell'aeromobile non esegue un ordine di arresto, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila (1) (2).

(1) Multa, da ultimo, così modificata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Ai sensi e dell'art. 4, d.lg. 28 agosto 2000, n. 274, il giudice di pace è competente per i delitti, consumati o tentati, e per le contravvenzioni previsti dal presente articolo, a decorrere dal 4 aprile 2001. Tuttavia la competenza per tali reati è del tribunale se ricorre una o più delle circostanze previste dagli articoli 1 del d.l. 15 dicembre 1979, n. 625, conv. in l. 6 febbraio 1980, n. 15, 7 del d.l. 13 maggio 1991, n. 152, conv. in l. 12 luglio 1991, n. 203, e 3 del d.l. 26 aprile 1993, n. 122, conv. in l. 25 giugno 1993, n. 205.

Articolo 1097 - Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante.

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni. Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Articolo 1098 - Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte di componente dell'equipaggio.

Il componente dell'equipaggio, che senza il consenso del comandante abbandona la nave o il galleggiante in pericolo, è punito con la reclusione fino a un anno. Alla stessa pena soggiace il componente dell'equipaggio dell'aeromobile, che senza il consenso del comandante si lancia col paracadute o altrimenti abbandona l'aeromobile in pericolo. Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Articolo 1099 - Rifiuto di obbedienza a nave da guerra.

Il comandante della nave, che nei casi previsti nell'articolo 200 non obbedisce all'ordine di una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione fino a due anni.

Articolo 1100 - Resistenza o violenza contro nave da guerra.

Il comandante o l'ufficiale della nave, che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione da tre a dieci anni. La pena per coloro che sono concorsi nel reato è ridotta da un terzo alla metà.

Articolo 1101 - Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeroporto, nazionali o stranieri, che imbarca armi, munizioni o persone, al fine di commettere contrabbando o altro delitto, è punito, se il reato non è commesso, con la reclusione da sei mesi a due anni.

Articolo 1102 - Navigazione in zone vietate.

Fuori dei casi previsti nell'articolo 260 del codice penale, è punito con la reclusione fino a due anni e con la multa fino a lire un milione (1):
 1) il comandante della nave o del galleggiante, nazionali o stranieri, che non osserva il divieto o il limite di navigazione stabiliti nell'articolo 83;
 2) il comandante dell'aeromobile nazionale o straniero, che viola il divieto di sorvolo stabilito nell'art. 793.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1103 - Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1091, 1094, 1096, 1099, 1101, 1102 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione. Nel caso di condanna per i delitti previsti negli articoli 1097, 1098, 1100 l'interdizione è perpetua, se la condanna alla reclusione è per un tempo non inferiore a cinque anni; temporanea, se la condanna è per un tempo inferiore a cinque anni.

Articolo 1104 - Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni. La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o

con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle di lui funzioni. La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone. Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo.

Articolo 1105 - Ammutinamento.

Se il fatto non costituisce un più grave reato, sono puniti con la reclusione da sei mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo: 1) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante; 2) si abbandonano collettivamente a manifestazione tumultuosa. Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sé un reato diverso.

Articolo 1106 - Aggravanti.

La pena è da uno a cinque anni: 1) se il fatto previsto dall'articolo precedente è commesso in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica; 2) se, nel caso previsto dal n. 1 dell'articolo precedente, l'ordine concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero se il fatto è commesso al fine d'interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi; 3) se, nel caso previsto dal n. 2 dell'articolo precedente, alcuna delle persone è palesemente armata ovvero il fatto è commesso con minaccia. Per i promotori, gli organizzatori e i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Articolo 1107 - Mancato intervento per impedire un reato.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente ad atti di minaccia o di violenza commessi in danno di un superiore nell'esercizio delle di lui funzioni, omette di dargli assistenza o aiuto, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione (1).

Alla stessa pena soggiace qualunque componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente al fatto previsto nell'articolo 1105, non usa i mezzi che sono in suo potere per sciogliere la riunione o per impedire la manifestazione.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1108 - Complotto contro il comandante.

I componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, in numero di tre o più, si accordano al fine di commettere un delitto contro la vita, l'incolumità personale, la libertà individuale o l'esercizio dei poteri del comandante, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a quattro anni. Per i promotori e gli organizzatori la pena è aumentata fino a un terzo. Il componente dell'equipaggio, che, avendo notizia dell'accordo, omette di darne avviso al comandante, è punito con la reclusione fino a un anno. Tuttavia la pena da applicare è in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

Articolo 1109 - Omesso rimpatrio di cittadini.

Il comandante di una nave diretta ad un porto della Repubblica, che senza giustificato motivo omette di ottemperare alla richiesta dell'autorità consolare per il trasporto di cittadini ai sensi dell'articolo 197, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire seicentomila (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1110 - Circostanza aggravante.

Nei casi previsti negli articoli 1105, 1106, 1107, 1108, la pena è aumentata, fino a un terzo se il fatto è commesso durante la navigazione.

Articolo 1111 - Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1104, 1105, 1108 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione. La condanna per il delitto aggravato ai sensi dell'articolo 1106 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Articolo 1112 - Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali.

Chiunque arbitrariamente ordina o fa taluna delle segnalazioni prescritte per la navigazione marittima o aerea ovvero rimuove i segnali per la detta navigazione è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire due milioni (1). Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato, omette di collocare i segnali predisposti per la sicurezza della navigazione marittima o aerea o comunque di provvedere alle misure imposte a tale scopo. Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di un aeromobile, la pena è della reclusione da uno a cinque anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1113 - Omissione di soccorso.

Chiunque, nelle condizioni previste negli articoli 70, 107, 726, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni.

Articolo 1114 - Rifiuto di servizio da parte di pilota.

Il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione (1). Se la nave è in pericolo, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1115 - Abbandono di pilotaggio.

Il pilota, che in caso di pilotaggio obbligatorio cessa di prestare la sua opera prima del momento previsto nell'articolo 92, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1116 - Abbandono abusivo di comando.

Il comandante, che senza necessità lascia la direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da persona che non ha i requisiti per sostituirlo, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire quattrocentomila a un milione

(1).

La pena è aumentata fino a un terzo, se il fatto è commesso nei casi in cui il comandante della nave ha l'obbligo di dirigere personalmente la manovra.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1117 - Usurpazione del comando di nave o di aeromobile.

Chiunque indebitamente assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Fuori del caso previsto nell'articolo 1220, se il fatto è commesso da persona provvista di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, la pena è da sei mesi a due anni.

Articolo 1118 - Abbandono del posto.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione abbandona il posto, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno.

Articolo 1119 - Componente dell'equipaggio che si addormenta.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione si addormenta, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila (1) (2).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Ai sensi e dell'art. 4, d.lg. 28 agosto 2000, n. 274, il giudice di pace è competente per i delitti, consumati o tentati, e per le contravvenzioni previsti dal presente articolo, a decorrere dal 4 aprile 2001. Tuttavia la competenza per tali reati è del tribunale se ricorre una o più delle circostanze previste dagli articoli 1 del d.l. 15 dicembre 1979, n. 625, conv. in l. 6 febbraio 1980, n. 15, 7 del d.l. 13 maggio 1991, n. 152, conv. in l. 12 luglio 1991, n. 203, e 3 del d.l. 26 aprile 1993, n. 122, conv. in l. 25 giugno 1993, n. 205.

Articolo 1120 - Ubriachezza.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi.

Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.

La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali.

Articolo 1121 - Condizioni di maggiore punibilità.

Nei casi previsti negli articoli 1112 a 1120 la pena è:

- 1) della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile;
- 2) della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto nel numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone.

Articolo 1122 - Aggravante per l'incendio, il naufragio o il disastro aviatorio.

Se un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti negli articoli 425, n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo. Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandati.

Articolo 1123 - Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio.

Chiunque per colpa cagiona danno a una nave, a un galleggiante o a un aeromobile in navigazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire un milione (1), se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave o del galleggiante ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile. Alla stessa pena soggiace chiunque, slegando o tagliando gomene od ormeggi ovvero con altra azione od omissione colposa, cagiona danno a una nave o a un galleggiante ancorati o a un aeromobile fermo, se dal fatto deriva il pericolo indicato nel comma precedente. Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1124 - Delitti colposi.

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 1112 a 1115 è commesso per colpa, le pene sono ridotte della metà.

Articolo 1125 - Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1112 a 1120; 1123, 1124, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione. La condanna per i delitti aggravati ai sensi dell'articolo 1122 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione. Se il delitto previsto nell'articolo 449 del codice penale è commesso da appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria in danno rispettivamente di una nave o di un galleggiante e di un aeromobile, la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Articolo 1126 - Documenti equiparati agli atti pubblici agli effetti della pena.

Agli effetti indicati nell'articolo 491 del codice penale, la polizza di carico, gli altri titoli rappresentativi di merci e la lettera di trasporto aereo sono equiparati all'atto pubblico.

Articolo 1127 - Falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale o nelle relazioni.

Il comandante della nave che, al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, commette alcuna delle falsità previste nell'articolo 479 del codice penale nel ruolo di equipaggio o nel giornale nautico ovvero nelle prescritte relazioni all'autorità è punito qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione da sei mesi a cinque anni. La stessa pena si applica al comandante dell'aeromobile che commette il fatto previsto dal comma precedente nel giornale di bordo (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 16, l. 13 maggio 1983, n. 213.

Articolo 1128 - Uso di atto falso.

Chiunque, senza essere concorso nella falsità, fa uso di uno degli atti falsi previsti nell'articolo 1127 soggiace alla pena ivi stabilita, ridotta di un terzo. Si applica il secondo comma dell'articolo 489 del codice penale.

Articolo 1129 - Falsa dichiarazione di proprietà o dei requisiti di nazionalità.

Chiunque si dichiara falsamente proprietario di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile, allo scopo di far ad essi attribuire la nazionalità italiana, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno e con la multa da lire quattrocentomila a un milione (1). Alla stessa pena soggiace il rappresentante di una società il quale dichiara falsamente l'esistenza dei requisiti previsti nell'articolo 751, lettera c), allo scopo di far attribuire all'aeromobile la nazionalità italiana.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1130 - Uso abusivo della bandiera o della marca di nazionalità.

Chiunque inalbera o usa su nave non nazionale la bandiera italiana ovvero usa su aeromobile non nazionale la marca di nazionalità italiana è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire centomila a lire un milione (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1131 - Uso di falso contrassegno d'individuazione.

Chiunque al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, appone sulla nave o sull'aeromobile un falso contrassegno d'individuazione è punito con la reclusione fino a un anno.

La pena è della reclusione fino a due anni e della multa fino a lire un milione (1), se il colpevole adopera le carte di bordo della nave o dell'aeromobile di cui ha usurpato il contrassegno.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1131 Bis - Marche di bordo libero abusive.

Art.					1131-bis.
Marche	di	bordo	libero		abusive.
La contraffazione o lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del codice penale (1).					

(1) Articolo aggiunto dall'art. 30, l. 5 giugno 1962, n. 616.

Articolo 1132 - Abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o di aeromobile.

Chiunque, essendo abilitato alla costruzione di navi, di galleggianti, di aeromobili o dei relativi apparati, presta il suo nome per tale costruzione a persona non autorizzata, è punito con la multa da lire duecentomila a due milioni (1).

Alla stessa pena soggiace chi si vale del nome altrui. Se la costruzione viene iniziata, la pena è aumentata fino a un terzo.

(1) Multa così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981 cit.

Articolo 1133 - Uso di libretto di navigazione.

Chiunque, al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, si vale di un documento di lavoro marittimo o aeronautico appartenente ad altra persona è punito, qualora il fatto non costituisca un altro delitto contro la fede pubblica, con la reclusione fino a un anno.

Articolo 1134 - Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1127, 1128, 1131, ovvero per alcuno dei delitti previsti nel capo III del titolo VII del libro II del codice penale, in relazione ad uno dei documenti indicati nell'articolo 1126 di questo codice, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Articolo 1135 - Pirateria.

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni.

Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà.

Articolo 1136 - Nave sospetta di pirateria.

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni. Si applica il secondo comma dell'articolo precedente.

Articolo 1137 - Rapina ed estorsione sul litorale del [regno] da parte dell'equipaggio.

Il comandante o l'ufficiale di una nave nazionale o straniera, che sul litorale della Repubblica commette alcuno dei fatti previsti negli articoli 628, 629 del codice penale, è punito a norma dell'articolo 1135 del presente codice. Si applica il secondo comma dell'articolo predetto.

Articolo 1138 - Impossessamento della nave o dell'aeromobile.

I componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, i quali se ne impossessano, sono puniti:

- 1) con la reclusione da dieci a venti anni, se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dei graduati dell'aeromobile;
- 2) con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo. Se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio, le pene sono ridotte di un terzo.

Articolo 1139 - Accordo per impossessarsi della nave o dell'aeromobile.

I componenti dell'equipaggio, che in un numero di tre o più si accordano al fine di commettere il delitto previsto nell'articolo precedente, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a tre anni.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Articolo 1140 - Falsa rotta.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto o per recare ad altri un danno, fa falsa rotta, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa fino a lire due milioni (1).

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione della nave ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è aumentata di un terzo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la perdita dell'aeromobile, la pena è della reclusione da due a dieci anni. Se la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone, la pena è della reclusione da tre a quindici anni.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1141 - Danneggiamento della nave o dell'aeromobile.

Chiunque commette il fatto previsto nell'articolo 635 del codice penale in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile ovvero delle provviste di bordo è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Se il fatto è commesso dal componente dell'equipaggio in danno della nave, del galleggiante o dall'aeromobile su cui è imbarcato, la pena è aumentata fino a un terzo; se è commesso dal comandante, la pena è aumentata fino alla metà.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Si procede in ogni caso d'ufficio (1).

(1) Vedi l'art. 54-bis, l. 10 febbraio 1992, n. 198.

Articolo 1142 - Danneggiamento del carico o di attrezzi di bordo.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che distrugge, disperde, deteriora o rende inservibili, in tutto o in parte, il carico, gli attrezzi, i macchinari e gli impianti di bordo è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire due milioni (1).

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo 1140.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1143 - Impiego abusivo della nave o dell'aeromobile.

Il comandante, che abusivamente impiega in tutto o in parte, la nave, il galleggiante o l'aeromobile a profitto proprio o di altri, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni (1).

Non è punibile il comandante che carica per proprio conto merci in piccola quantità.
(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1144 - Appropriazione indebita di danaro preso in prestito dal comandante.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, si appropria il denaro preso a prestito nei casi previsti negli articoli 307, 892, è punito con la reclusione fino a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1145 - Appropriazione indebita del carico.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, si appropria in tutto o in parte il carico è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1146 - Appropriazione indebita di relitti marittimi o aerei.

Chiunque si appropria di relitti indicati negli articoli 510, 993 nei casi in cui ha l'obbligo della denuncia è punito con la reclusione fino a tre anni ovvero con la multa fino a lire due milioni (1). Per gli appartenenti al personale marittimo e alla gente dell'aria e per le persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione ovvero che esercitano una delle attività indicate nell'articolo 68, la pena è aumentata fino a un terzo.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1147 - Impossessamento di nave naufragata o di aeromobile perduto.

Chiunque si impossessa di una nave o di un galleggiante abbandonati, sommersi o naufragati ovvero di un aeromobile abbandonato, caduto o perduto è punito con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire quattrocentomila a lire due milioni (1). Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo precedente la pena è aumentata fino a un terzo.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1148 - Furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio.

Per il furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile la pena è aumentata fino a un terzo.

Articolo 1149 - Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1139, 1140, 1141 secondo comma; 1142 a 1145; 1147, e per il furto aggravato ai sensi dell'articolo 1148, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1135 a 1138 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Articolo 1150 - Omicidio del superiore.

Se il fatto previsto nell'articolo 575 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è della reclusione da ventiquattro a trenta anni; se il fatto è commesso durante la navigazione, si applica la pena dell'ergastolo.

Articolo 1151 - Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore.

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 581 a 584 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Articolo 1152 - Tratta e commercio di schiavi.

La pena per il comandante o l'ufficiale della nave nazionale o straniera, che commette il delitto previsto nell'articolo 601 del codice penale o vi concorre, è aumentata fino a un terzo.

Articolo 1153 - Nave destinata alla tratta.

Il componente dell'equipaggio di nave nazionale o straniera destinata prima della partenza o in corso di navigazione, alla tratta è punito, ancorché non sia stato compiuto alcun fatto di tratta o di commercio di schiavi, con la reclusione da tre a dieci anni.

Articolo 1154 - Abuso d'autorità.

Il comandante o l'ufficiale della nave ovvero il comandante dell'aeromobile, che sottopone a misure di rigore non consentite dalla legge un dipendente, un passeggero ovvero una persona arrestata o detenuta, a lui data in consegna per la custodia o il trasporto, ovvero una persona affidatagli in esecuzione di un provvedimento dell'autorità competente, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione fino a trenta mesi. La stessa pena si applica a coloro ai quali comunque è stata data in consegna o affidata tale persona. La pena non può essere inferiore a sei mesi, quando il fatto è commesso per un motivo personale, ovvero contro persona inferma o di età minore degli anni diciotto o maggiore dei settanta, ovvero contro donne.

Articolo 1155 - Sbarco e abbandono arbitrario di persone.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori del territorio nazionale, arbitrariamente sbarca un componente dell'equipaggio o un passeggero, ovvero li abbandona impedendone il ritorno a bordo o anticipando la partenza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire duecentomila a seicentomila (1). La pena non può essere inferiore a un anno se la persona sbarcata o abbandonata è priva di mezzi necessari alla sussistenza o al ritorno in patria. La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1156 - Abbandono di componente dell'equipaggio ammalato o ferito.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, sbarcando nei casi consentiti dalla legge un componente dell'equipaggio ammalato o ferito, omette di provvederlo dei mezzi necessari alla cura e al rimpatrio, è punito con la multa da lire seicentomila a due milioni (1). La pena è della reclusione fino a sei mesi se il fatto è commesso all'estero. La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1157 - Omissione di aiuto.

Il comandante della nave, che, trovando abbandonato in paese estero, ove non siano autorità consolari, un marittimo italiano, omette senza giustificato motivo di dargli ricovero a bordo e di rimpatriarlo, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire seicentomila (1).

Se l'omissione di soccorso si riferisce a più persone, la pena è raddoppiata. Si applica il terzo comma dell'articolo precedente.

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1158 - Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo.

Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionale o straniero, che ometta di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni. La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte. Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati nel comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà.

Articolo 1159 - Mancanza di viveri necessari.

Il comandante della nave, che fa mancare i viveri necessari alle persone imbarcate, è punito con la reclusione da uno a sei anni. Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione da un mese ad un anno ovvero della multa fino a lire un milione (1).

(1) Multa, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1160 - Pene accessorie.

La condanna per delitto previsto nell'articolo 1150 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione. La condanna per i delitti previsti dall'articolo 1152, 1153, importa, per il comandante, l'interdizione perpetua dai titoli e, per gli altri componenti dell'equipaggio, l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione. Per gli altri delitti previsti dal presente capo la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

TITOLO III - Delle contravvenzioni in particolare**Capo I****Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione****Articolo 1161 - Abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata.**

Chiunque arbitrariamente occupa uno spazio del demanio marittimo o aeronautico o delle zone portuali della navigazione interna, ne impedisce l'uso pubblico o vi fa innovazioni non autorizzate, ovvero non osserva le disposizioni degli articoli 55, 714 e 716, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda fino a lire un milione, sempre che il fatto non costituisca un più grave reato. Se l'occupazione di cui al primo comma è effettuata con un veicolo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire un milione duecentomila; in tal caso si può procedere alla immediata rimozione forzata del veicolo in deroga alla procedura di cui all'articolo 54 (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 3, primo comma, l. 28 dicembre 1993, n. 561.

Articolo 1162 - Estrazione abusiva di arena o altri materiali.

Chiunque estrae arena, alghe, ghiaia o altri materiali nell'ambito del demanio marittimo o del mare territoriale ovvero delle zone portuali della navigazione interna, senza la concessione prescritta nell'articolo 51, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (1).

(1) Articolo così modificato dall'art. 10, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1163 - Impianto ed esercizio abusivo di depositi o stabilimenti.

Chiunque impianta o esercita un deposito o uno stabilimento, indicati nel primo comma dell'articolo 52 e nel primo comma dell'articolo 59, senza la prescritta concessione, ovvero non osserva le

disposizioni di polizia ivi previste, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (1). Chiunque impianta o esercita uno stabilimento o fa un deposito di sostanze infiammabili o esplosive, senza l'autorizzazione prescritta nell'ultimo comma dell'articolo 52, nel terzo comma dell'articolo 59 e nel secondo e terzo comma dell'articolo 723, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni (1).
(1) Comma così modificato dall'art. 10, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1164 - Inosservanza di norme sui beni pubblici.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo o aeronautico ovvero delle zone portuali della navigazione interna è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire sei milioni (1).
(1) Comma così modificato dall'art. 10, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1165 - Deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate.

È punito con l'ammenda fino a lire un milione (1):
1) chiunque deposita merci o altri materiali nei luoghi indicati negli articoli 50, 57, 723, primo comma, senza il permesso dell'autorità competente e il pagamento del relativo canone;
2) chiunque non esegue l'ordine di rimozione delle cose depositate.
(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1166 - Getto di materiali e interrimento dei fondali.

Chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 71, 76 è punito con l'ammenda fino a lire duecentomila (1).
(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1167 - Inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave.

È punito con l'ammenda da lire quarantamila a quattrocentomila (1):
1) chiunque non esegua le disposizioni dell'autorità competente sulla costruzione e sulla manutenzione, lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, delle opere previste nell'articolo 77;
2) chiunque senza la prescritta autorizzazione esegue un'apertura di cava di pietra o altro lavoro di escavazione lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto.
(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1168 - Pesca abusiva.

Chiunque, senza l'autorizzazione dell'autorità competente, esercita la pesca nei porti o nelle altre località di sosta o di transito delle navi è punito con l'ammenda fino al lire centomila (1).
(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1169 - Uso d'armi e accensioni di fuochi.

Chiunque non osserva le disposizioni dell'articolo 80 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).
(1) Articolo così modificato dall'art. 11, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1170 - Inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota.

Il comandante della nave, che non assume il pilota nei luoghi dove il pilotaggio è obbligatorio, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).
(1) Articolo così modificato dall'art. 11, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1171 - Abusivo esercizio d'impresa portuale, di rimorchio o di pilotaggio.

È punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni (1):

1) (Omissis) (2);

2) chiunque esercita il servizio di rimorchio, senza la concessione prescritta nell'articolo 101 o con mezzi tecnici non rispondenti alle caratteristiche determinate dall'autorità competente;

3) chiunque, fuori dei casi di urgente necessità, esercita il pilotaggio senza patente o autorizzazione.

(1) Alinea così modificato dall'art. 11, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Numero abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84 nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 1172 - Inosservanza delle norme sull'impiego delle maestranze.

(Omissis) (1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84 nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Articolo 1173 - Inosservanza di tariffe.

Chiunque richiede e riscuote mercedi superiori a quelle fissate nelle tariffe approvate dall'autorità competente è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1174 - Inosservanza di norme di polizia.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aerodromi, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).

Se l'inosservanza riguarda un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio marittimo o aeronautico, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centomila a lire seicentomila (2).

(1) Comma così modificato dall'art. 11, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Articolo così sostituito dall'art. 3, secondo comma, l. 28 dicembre 1993, n. 561.

Articolo 1175 - Sanzioni amministrative accessorie.

La violazione degli articoli 1170, 1173 e 1174 importa l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 11, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1176 - Inosservanza del divieto di mediazione.

Chiunque richiede o riceve per sé o per altri, in danaro o altra utilità, una retribuzione per procurare l'assunzione di una persona dell'equipaggio di navi o galleggianti marittimi nazionali o di aeromobili nazionali è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1177 - Aggravanti.

La pena è dell'arresto da sei mesi ad un anno e dell'ammenda da lire duecentomila a un milione (1):

1) se il fatto previsto nell'articolo precedente si riferisce all'assunzione di più persone;

2) se il colpevole è dedito a scopo di lucro al collocamento di appartenenti alla gente di mare o al personale di volo ovvero esplica abusivamente un'attività, anche indiretta, intesa a procurare o a facilitare il collocamento della gente di mare o del personale di volo;

3) se il fatto si verifica in località dove esiste un ufficio di collocamento per la gente di mare o del personale di volo;

4) se il colpevole è fornito di un titolo professionale marittimo o aeronautico. In tal caso la

condanna importa la sospensione dai titoli per la durata di un anno.
(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1178 - Irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio.

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante marittimi, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona non appartenente alla gente di mare, ovvero arruola una persona senza regolare contratto o senza la preventiva visita medica, ovvero imbarca o sbarca un componente dell'equipaggio senza far eseguire la relativa annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire trecentomila a lire tre milioni (1).

Alla stessa sanzione soggiace l'armatore o il comandante della nave o del galleggiante addetti alla navigazione interna, l' esercente o il comandante dell'aeromobile il quale, fuori dei casi previsti dalla legge, ammette a far parte dell'equipaggio una persona non iscritta rispettivamente nel personale navigante o nel personale di volo ovvero senza l'osservanza delle norme relative alle visite mediche di detto personale di volo (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 12, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1179 - Assunzione irregolare di minori.

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici (1) ovvero adibisce ai servizi di macchina una persona minore degli anni diciotto, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (2).

Alla stessa sanzione soggiace l' esercente o il comandante dell'aeromobile, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi tecnici di bordo una persona minore degli anni diciotto (2).

(1) Il limite di età per il conseguimento dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare, è stato elevato a quindici anni dall'art. 1, l. 15 maggio 1954, n. 233.

(2) Comma così modificato dall'art. 12, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1180 - Assunzione abusiva di stranieri.

L'armatore, l' esercente o il comandante, che, fuori dei casi consentiti negli articoli 294, 319, 886, 898, ammette uno straniero a far parte dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire tre milioni (1). La stessa sanzione si applica all'armatore, all' esercente o al comandante, che non sbarca lo straniero regolarmente assunto nel termine previsto dalle disposizioni predette (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 12, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1181 - Sbarco all'estero di componente dell'equipaggio soggetto ad obblighi di leva.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori dei casi previsti negli articoli 196, 813, consente lo sbarco in territorio estero di un componente dell'equipaggio soggetto agli obblighi di leva o richiamato alle armi, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1182 - Inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, ovvero al varo della nave.

È punito con l'ammenda da lire centomila a un milione (1), qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

- 1) chiunque fa eseguire la costruzione o la riparazione di una nave o di un aeromobile o di un motore per aeromobile da persona sfornita della prescritta patente, autorizzazione o abilitazione;
- 2) chiunque, senza la prescritta patente, autorizzazione o abilitazione, inizia la costruzione o la riparazione prevista nel n. 1;

3) chiunque imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante, senza la dichiarazione prescritta nell'articolo 233, o la costruzione di un aeromobile, senza la dichiarazione e la denuncia prescritte negli articoli 848, 849;

4) chiunque esegue il varo di una nave senza la comunicazione prevista nell'articolo 243;

5) il costruttore della nave o dell'aeromobile che non osserva l'ordine di sospensione della costruzione dato ai sensi degli articoli 236, 851.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1183 - Inosservanze relative alla demolizione di nave o di aeromobile.

Il proprietario della nave o del galleggiante, che senza giustificato motivo non esegue nel termine stabilito nell'articolo 161 l'ordine dell'autorità marittima o di quella preposta all'esercizio della navigazione interna di riparare, di destinare ad altro uso o di demolire la nave o il galleggiante, è punito con l'ammenda da lire sessantamila a un milione (1).

Chiunque demolisce una nave, un galleggiante o un aeromobile nazionali, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 160, 760, è punito con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1184 - Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile.

Chiunque aliena la nave o l'aeromobile o iscriva la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 758 o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire trenta milioni a lire sessanta milioni. Non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (1).

Alla stessa sanzione di cui al comma 1 soggiace chiunque ometta le denunce prescritte dagli articoli 157 e 759 (1) (2).

(1) Comma così modificato dall'art. 13, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Articolo così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv. in l. 27 febbraio 1998, n. 30.

Articolo 1185 - Inosservanze relative alla iscrizione dell'aeromobile.

Il proprietario dell'aeromobile che ne chiede l'iscrizione oltre il termine prescritto nell'articolo 754 è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1186 - Inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili.

Chiunque non osserva le prescrizioni di questo codice, delle altre leggi e dei regolamenti o le disposizioni dell'autorità concernenti le visite e le ispezioni delle navi, dei galleggianti o degli aeromobili, è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1187 - Abusivo esercizio di servizi di navigazione interna.

Chiunque, senza la concessione prescritta nell'articolo 225, esercita un pubblico servizio di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici in navigazione interna è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione (1).

Chiunque senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 226 esercita un servizio di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, non compreso tra quelli di cui al comma precedente, è punito con l'ammenda da lire quarantamila a quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1188 - Abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo.

È punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire due milioni (1):
 1) chiunque esercita un pubblico servizio di trasporto aereo, senza la concessione prescritta nell'articolo 776;

2) chiunque effettua il trasporto aereo di passeggeri a carattere discontinuo o occasionale ovvero il servizio di lavoro aereo, senza la licenza prescritta nell'articolo 788.

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1189 - Inosservanza di norme sui servizi della navigazione interna.

Chiunque nell'esercizio di uno dei servizi di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, previsti nell'articolo 226, non osserva le modalità stabilite dall'autorità competente, ovvero richiede e riscuote prezzi superiori o inferiori alle tariffe massime o minime fissate dall'autorità medesima è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1190 - Inosservanza di norme sulle scuole di pilotaggio.

Chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo, che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso di chi esercita la potestà o la tutela, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1191 - Abusiva istituzione e cessazione dell'esercizio di aerodromi o impianti privati.

È punito con l'ammenda da lire un milione a quattro milioni (1):

1) chiunque istituisce un aerodromo o un altro impianto aeronautico privato, senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 704, ovvero ne continua l'esercizio dopo la revoca dell'autorizzazione;

2) chiunque apre al traffico aereo civile un aerodromo adibito ad usi speciali, senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 709, primo comma, ovvero ne continua l'esercizio dopo la revoca dell'autorizzazione;

3) chiunque cessa dall'esercizio di un aerodromo o di un altro impianto aeronautico privato, senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 713, ovvero prima della scadenza del termine fissato nel secondo comma del detto articolo.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1192 - Inosservanza di norme sull'uso della bandiera e del nome.

È punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1):

1) il comandante che non inalbera sulla nave la bandiera quando sia prescritto;

2) l'armatore o il comandante che non osserva le disposizioni sull'uso del nome o del numero di individuazione della nave o del galleggiante;

3) l'esercente o il comandante se l'aeromobile circola sprovvisto dei contrassegni di individuazione prescritti o porta abusivamente i contrassegni riservati agli aeromobili di Stato.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1193 - Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo.

Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (1).

Alla stessa sanzione soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1194 - Mancata rinnovazione di documenti di bordo.

L'armatore della nave o l'esercente dell'aeromobile, che non rinnova tempestivamente i documenti di bordo, è punito con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1195 - Inosservanza di formalità alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo.

Il comandante di nave o di aeromobile nazionali o stranieri, che alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo non adempie le formalità prescritte da questo codice e dal regolamento, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1196 - Inosservanza delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio.

Il comandante, che in caso di abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo non osserva le norme stabilite dal presente codice, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).

La stessa sanzione si applica al comandante, che omette di sentire il parere dei componenti dell'equipaggio, nei casi in cui tale parere è richiesto (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1197 - Rifiuto di cooperare al ricupero.

Il componente dell'equipaggio, che in caso di naufragio della nave o del galleggiante ovvero di perdita dell'aeromobile, essendone richiesto dal comandante o dall'autorità competente, rifiuta di prestare la propria opera per il ricupero dei relitti, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1198 - Omissione di dichiarazioni in caso di urto.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che in caso di urto non osserva le disposizioni del secondo comma dell'articolo 485, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1199 - Imbarco abusivo o clandestino di armi o esplosivi.

Il comandante, che imbarca sulla nave o sull'aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici o merci pericolose, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 193, 816 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni (1).

Chiunque imbarca clandestinamente su una nave o su un aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose per la nave, per l'aeromobile, per il carico o per le persone, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni. Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni (1).

Nei casi previsti dai commi precedenti non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (2).

Le disposizioni di questo articolo non si applicano se il fatto è previsto come reato da altre disposizioni di legge (2).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) I commi terzo e quarto così sostituiscono l'originario comma terzo, per effetto dell'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1200 - Abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti.

Chiunque trasporta ed usa apparecchi radiotrasmittenti, senza l'autorizzazione prescritta, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).

Alla stessa sanzione soggiace chiunque esercita il servizio di radiocomunicazioni a bordo di aeromobili, senza la concessione prescritta nell'articolo 814. Se il fatto di cui al primo comma è commesso da un componente dell'equipaggio, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire quindici milioni (1).

(1) Comma, da ultimo, così modificato dall'art. 5, d.p.r. 29 settembre 2000, n. 367.

Articolo 1201 - Inosservanze relative alla partenza e all'approdo di aeromobile.

È punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che (1):

- 1) (Omissis) (2);
- 2) parte o approda in località diversa da quelle previste negli articoli 799, 841, 844;
- 3) parte, se l'aeromobile è diretto all'estero, da un aeroporto non doganale;
- 4) approda, se l'aeromobile proviene dall'estero, in una località diversa da un aeroporto doganale o sanitario.

(1) Alinea così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Numero abrogato dall'art. 3, l. 29 gennaio 1986, n. 32.

Articolo 1201 Bis - Inosservanza dell'ordine di approdo.

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero che, sorvolando il territorio dello Stato, non ottempera all'ordine di approdo previsto nell'articolo 803, o, avendo sorvolato una zona vietata, omette di approdare nel più vicino aeroporto è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni quando si tratti di aeromobile adibito al trasporto di persone (1).

Con le stesse sanzioni è punito il comandante di un aeromobile nazionale il quale, sorvolando il territorio di uno Stato estero, non ottempera all'ordine di approdo impartito dalle competenti autorità dello Stato il cui territorio è sorvolato (1).

Ai fini di cui al comma precedente sono equiparati agli aeromobili nazionali gli aeromobili immatricolati all'estero, quando sono utilizzati da persona che abbia la residenza permanente ovvero la sede principale degli affari nel territorio dello Stato. Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (2) (3).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Comma aggiunto dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(3) Articolo aggiunto dall'art. 4, l. 29 gennaio 1986, n. 32.

Articolo 1202 - Inosservanze relative ad approdo fuori di un aeroporto.

È punito con l'ammenda fino a lire duecentomila (1):

1. il comandante di un aeromobile, il quale, nel caso di approdo in località diversa da un aeroporto, omette di dare l'avviso previsto nell'articolo 804;
2. il possessore del fondo, che, essendo a conoscenza dell'approdo, o della partenza di un aeromobile, omette di dare gli avvisi previsti negli articoli 799, 804.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1203 - Atterramento in aerodromo privato.

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che, fuori del caso di necessità, approda in un aerodromo privato, senza il consenso di chi lo esercita, è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1204 - Sorvolo di aeromobili stranieri e rotta irregolare.

Il comandante di un aeromobile straniero, che, al di fuori dei casi previsti nell'articolo 794, sorvola il territorio della Repubblica, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni (1).

Alla stessa sanzione soggiace il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che senza giustificato motivo omette di seguire, nei casi previsti nell'articolo 821, le rotte ivi prescritte (1). Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (2).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Comma aggiunto dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1205 - Inosservanza di norme sugli atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni degli articoli 195; 204 a 208; 818, 834, 835, 836, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1206 - Impedimento alla presentazione di reclami.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, impedisce a un componente dell'equipaggio o ad un passeggero di recarsi a terra per presentare reclami all'autorità, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire ventimila a un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1207 - Scarico di merci prima della verifica della relazione.

Il comandante che, fuori dei casi di urgenza, scarica le merci prima che sia stata verificata la relazione di eventi straordinari, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire dodici milioni (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1208 - Richiesta di protezione ad autorità straniera.

Il componente dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, che in paese estero, potendo ricorrere alle autorità consolari, invoca la protezione delle autorità straniere, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire tre milioni (1). Se il fatto è commesso dal comandante, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1209 - Rifiuto di trasportare condannati, imputati e corpi di reato.

Il comandante di nave o aeromobile, diretto a un porto della Repubblica (1), che, a richiesta dell'autorità consolare, si rifiuta senza giustificato motivo di trasportare, nei limiti prescritti dalla legge, condannati, imputati, corpi di reato o altri oggetti, atti e documenti riguardanti procedimenti penali, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (2).

(1) Testo così modificato, a seguito della mutata forma istituzionale dello Stato.

(2) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1210 - Inosservanza del divieto di asilo.

Il comandante della nave nazionale che in paese estero concede asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune, è punito con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1211 - Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica.

Il comandante della nave, che non osserva le prescrizioni dell'articolo 201, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1212 - Inosservanza di disposizioni sulla navigazione da diporto.

[Chi non osserva le disposizioni degli articoli 213, 214, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire un milione] (1) (2).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

(2) Articolo da ritenersi implicitamente abrogato dall'art. 39, l. 11 febbraio 1971, n. 50, che ha ridisciplinato la materia della navigazione da diporto.

Articolo 1213 - Inosservanza di norme di polizia di bordo.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia di bordo è punito, se il fatto con costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni (1).

(1) Comma così modificato dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1214 - Sanzioni amministrative accessorie.

La violazione degli articoli 1193, 1198, 1199, 1204, secondo comma, 1207 e 1209 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione (1).

(1) Articolo così sostituito dall'art. 14, d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507.

Articolo 1215 - Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità.

L'armatore marittimo o l'esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità, o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da lire un milione a due milioni (1).

L'armatore della navigazione interna che fa partire una nave nazionale o straniera che non si trovi in stato di navigabilità è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione (2).

L'armatore o il comandante che impiega un galleggiante marittimo o della navigazione interna nelle condizioni indicate nei comma precedenti soggiace alla pena stabilita rispettivamente nel primo e nel secondo comma.

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenute in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel primo comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1216 - Navigazione senza abilitazione.

L'armatore, che impiega una nave o un galleggiante non abilitati alla navigazione, ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire due milioni (1).

Alla stessa pena soggiace l'esercente, che impiega un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero con certificato di navigabilità o di collaudo che non sia in vigore. La stessa disposizione si applica al comandante della nave o dell'aeromobile, ma la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo.

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1217 - Caricazione oltre la marca di bordo libero.

Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 15.000 (1) per tonnellata in sovraccarico. Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale omette di esercitare il dovuto controllo per impedire l'infrazione della presente norma, è punito, a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire centocinquanta (1).

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI, capo I, libro I, parte I del presente codice (2).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

(2) Articolo così sostituito dall'art. 29, l. 5 giugno 1962, n. 616.

Articolo 1218 - Inosservanza di norme sulle segnalazioni.

Il comandante della nave e del galleggiante marittimi o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che non osserva le norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a due milioni (1). Se il fatto è commesso dal comandante della nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda da lire ventimila a quattrocentomila (2).

(1) Ammenda, così aumentata, da ultimo, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1218 Bis - Omissione di esercitazione.

Art. 1218-bis.
Omissione di esercitazione.

Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustificati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con l'arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quarantottomila (1).

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi (2).

(1) Ammenda, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

(2) Articolo aggiunto dall'art. 31, l. 5 giugno 1962, n. 616.

Articolo 1219 - Introduzione abusiva di modificazioni nella struttura della nave o dell'aeromobile.

Chiunque, senza l'autorizzazione prescritta, apporta modificazioni alla struttura dello scafo, all'apparato motore o a qualsiasi installazione di bordo, è punito con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

Alla stessa pena soggiace chiunque, senza averne fatto denuncia, introduce nella struttura di un aeromobile modificazioni che ne alterano le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità o di collaudo.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1221 - Inosservanza di norme sulla composizione e forza minima dell'equipaggio.

L'armatore o il comandante della nave, che non osserva le norme del regolamento e le disposizioni dell'autorità competente sulla composizione e forza minima dell'equipaggio è punito con l'ammenda da lire sessantamila a seicentomila (1).

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante di aeromobile che non osserva le norme sulla composizione dell'equipaggio.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1222 - Mancata direzione personale della nave.

Il comandante della nave, che non dirige personalmente la manovra nei casi in cui ne ha l'obbligo, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire un milione (1).

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1223 - Assegnazione indebita di funzioni.

L'armatore, l'esercente o il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, assegna a bordo determinate funzioni a persone che non hanno i requisiti prescritti per esercitarle, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1224 - Imbarco eccessivo di passeggeri.

Il vettore o il comandante della nave marittima o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sul numero massimo dei passeggeri, è punito con l'ammenda di lire centomila (1) per ogni passeggero imbarcato in eccedenza, se si tratta di viaggio entro il Mediterraneo, di lire duecentomila (1), se si tratta di viaggio fuori del Mediterraneo. Se il fatto è commesso dal vettore o dal comandante di nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda fino a lire quattrocentomila (1), qualunque sia il numero dei passeggeri imbarcati in eccedenza.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1225 - Omissione di provvedimenti profilattici.

Il comandante della nave, che non prende i provvedimenti necessari per tutelare la salute dell'equipaggio e dei passeggeri negli approdi dichiarati infetti, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda da lire centomila a un milione (1).

Alla stessa pena soggiace il comandante dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sulla polizia sanitaria della navigazione aerea.

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1226 - Imbarco di passeggeri infermi.

Il vettore o il comandante, che, senza l'autorizzazione dell'autorità competente o senza l'osservanza delle cautele da questa prescritte, imbarca sulla nave un passeggero manifestamente affetto da malattia grave o comunque pericolosa per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo, ovvero una persona della quale per ragioni sanitarie sia stato vietato l'imbarco dalla competente autorità, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a duecentomila (1).

Alla stessa pena soggiace il vettore o il comandante dell'aeromobile che non osserva le disposizioni dei regolamenti speciali sull'imbarco dei passeggeri infermi.

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1227 - Omessa denuncia di rinvenimento di relitti.

Chiunque, avendo rinvenuto un relitto di mare ovvero un aeromobile abbandonato o un relitto di aeromobile, omette di farne immediata denuncia all'autorità indicata negli articoli 510, 993, è punito con l'ammenda fino a lire duecentomila (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1228 - Sorvolo di centri abitati e getto da aeromobili in volo.

È punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire un milione (1):

1. il comandante di un aeromobile, che sorvola centri abitati, assembramenti di persone o aeroporti, senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente;
2. chiunque, fuori dei casi previsti nell'articolo 819, getta dall'aeromobile in volo oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare.

(1) Ammenda, da ultimo, così aumentata, dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1229 - Omessa segnalazione di ostacoli.

Chiunque, essendovi obbligato ai sensi dell'articolo 715, primo comma (1), omette di apporre i segnali alle opere, costruzioni o piantagioni, che costituiscano intralcio per la navigazione aerea, è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (2).

Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato ai sensi dell'articolo 715, secondo comma (1), omette di adottare le misure indispensabili per la sicurezza della navigazione.

(1) Ora art. 717 c. nav., per effetto delle modificazioni apportate dalla l. 4 febbraio 1963, n. 58.

(2) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1230 - Discesa o lancio col paracadute.

Chiunque fa uso del paracadute al di fuori dei casi previsti nell'articolo 820, è punito con l'ammenda fino a lire seicentomila (1).

Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena è aumentata fino a un terzo.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1231 - Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quattrocentomila (1).

(1) Ammenda, da ultimo, così modificata dall'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689.

Articolo 1232 - Pene accessorie e misura di sicurezza.

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1215 a 1218; 1222, 1228 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per la contravvenzione prevista dal secondo comma dell'articolo 1216, può essere ordinata la confisca dell'aeromobile.

Articolo 1233 - Omessa assicurazione di dipendenti.

L'esercente dell'aeromobile, che omette di contrarre a favore dei propri dipendenti l'assicurazione prevista nell'articolo 935 o che non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire due milioni (1).

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

Articolo 1234 - Omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie e di passeggeri.

L'esercente, che fa circolare l'aeromobile senza aver contratto l'assicurazione prescritta nell'articolo 798 ovvero non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito con l'ammenda fino a lire due milioni (1).

Alla stessa pena soggiace l'esercente dell'aeromobile, che trasporta passeggeri senza aver contratto l'assicurazione prescritta nell'articolo 941.

(1) Ammenda così aumentata, da ultimo, ai sensi dell'art. 113, l. 24 novembre 1981, n. 689, e trasformata in sanzione pecuniaria amministrativa a norma dell'art. 32 della l. 689/1981, cit.

TITOLO IV - Disposizioni processuali

Articolo 1235 - Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria.

Agli effetti dell'articolo 221 del codice di procedura penale (1) sono ufficiali di polizia giudiziaria:

- 1) i comandanti, gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, gli ufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti al ruolo servizi portuali, i sottufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali, i direttori e i delegati di aeroporto, i delegati di campo di fortuna, riguardo ai reati previsti dal presente codice, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto o nell'aerodromo, se in tali luoghi mancano uffici di pubblica sicurezza. Negli aerodromi in cui non ha sede un direttore di aeroporto o non risiede alcun delegato, le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria sono attribuite al direttore di aeroporto nella cui circoscrizione l'aerodromo è compreso;
- 2) i comandanti delle navi o degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione, nonché riguardo agli atti di polizia giudiziaria ordinati e alle delegazioni disposte dall'autorità giudiziaria;
- 3) i consoli, riguardo ai reati previsti da questo codice commessi all'estero, oltre che negli altri casi contemplati dalla legge consolare;
- 4) i comandanti delle navi da guerra nazionali per gli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa. I comandanti stessi vigilano sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi nazionali.

Sono agenti di polizia giudiziaria, riguardo ai reati previsti dal presente codice, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto, se in tale luogo mancano uffici di pubblica sicurezza, i sottocapi e comuni del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali. Assumono le funzioni di agenti di polizia giudiziaria i sottocapi e comuni di altre categorie del corpo equipaggi militari marittimi destinati presso le capitanerie di porto e uffici marittimi minori, i funzionari e gli agenti dell'amministrazione della navigazione interna, i funzionari e gli agenti degli aerodromi statali e privati, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Sono, inoltre, agenti di polizia giudiziaria gli agenti degli uffici di porto ovvero di aerodromo statale o privato in servizio di ronda (2).

(1) Ora art. 57 c.p.p.

(2) Articolo così sostituito dalla l. 3 febbraio 1963, n. 94.

Articolo 1236 - Obbligo di denuncia e di relazione.

I funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto, dell'amministrazione della navigazione interna e degli aerodromi statali o privati e le persone dell'equipaggio hanno l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne abbiano notizia, i reati per i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto, nell'aerodromo o a bordo, anche durante la navigazione. I comandanti delle navi e quelli degli aeromobili hanno l'obbligo di fare relazione di ciò che riguarda le loro funzioni di polizia giudiziaria al comandante del porto o al direttore dell'aeroporto di primo approdo.

Articolo 1237 - Reati in corso di navigazione.

Quando è stato commesso un reato in corso di navigazione, il comandante della nave o dell'aeromobile, prima della partenza dal luogo di primo approdo e comunque entro ventiquattro ore da tale approdo, consegna le persone che siano in istato di arresto o di fermo, le denunce, le querele, i rapporti, gli altri atti compilati, i referti e i corpi di reato all'autorità marittima o a quella preposta alla navigazione interna o all'autorità aeronautica locale della Repubblica; ovvero, all'estero, all'autorità consolare o, in mancanza, ai comandanti delle navi da guerra che si trovino nel luogo. Dell'eseguita consegna le dette autorità redigono processo verbale, che trasmettono immediatamente, insieme con gli atti e i corpi di reato, al competente procuratore della Repubblica.

Le autorità medesime inoltre, dispongono che le persone in istato di arresto o di fermo siano custodite nelle carceri giudiziarie. Il comandante di nave da guerra nazionale, che ha in consegna persone imputate o indiziate di reati ovvero atti processuali o corpi di reato, al primo approdo in un porto della Repubblica, è tenuto a consegnarli all'ufficiale di polizia giudiziaria. Se approda in un paese estero, provvede d'accordo con l'autorità consolare.

Articolo 1238 - Competenza per le contravvenzioni.

Salvo i casi in cui appartiene all'autorità consolare, la cognizione delle contravvenzioni previste dal presente codice in materia di navigazione marittima appartiene ai comandanti di porto capi di circondario.

Per il relativo procedimento si applicano le disposizioni del codice di procedura penale relative al procedimento di competenza del pretore, esclusa l'assistenza del pubblico ministero nel giudizio. L'appello contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui è ammesso dal codice di procedura penale, è portato a cognizione del tribunale. Esso va proposto nei termini e secondo le forme stabiliti nel codice predetto. Contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui non è ammesso l'appello, può proporsi ricorso per cassazione ai sensi del codice di procedura penale (1).

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 9 luglio 1970, n. 121, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

Articolo 1239 - Oblazione nelle contravvenzioni marittime.

Nelle contravvenzioni, per le quali il presente codice stabilisce la sola pena dell'ammenda, il contravventore può, prima dell'apertura del dibattimento ovvero prima del decreto di condanna, presentare domanda di oblazione al comandante di porto competente. Il comandante di porto determina, discrezionalmente ed entro i limiti dell'ammenda stabilita dalla legge, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese e stabilisce il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione. Il provvedimento del comandante di porto è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale l'ufficiale di porto che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento. Il pagamento della somma stabilita per l'oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato. Nei casi di competenza dell'autorità consolare, la domanda di oblazione è diretta a tale autorità, la quale provvede a norma dei comma precedenti.

Articolo 1240 - Competenza per territorio.

La competenza territoriale per i reati, previsti dal presente codice, commessi all'estero ovvero fuori del mare o dello spazio aereo territoriale appartiene al giudice del luogo in cui, dopo che è stato commesso il reato, avviene nella Repubblica il primo approdo della nave o dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato. Se, prima dell'approdo nella Repubblica, ha avuto luogo la presentazione del rapporto, della denuncia o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra, ovvero se tali autorità hanno espletato funzioni di polizia giudiziaria, ovvero se la competenza non può essere determinata nel modo indicato nel comma precedente, la competenza appartiene al giudice del luogo d'iscrizione della nave o di abituale ricovero dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato. Nei casi di competenza dell'autorità consolare, se, al momento della partenza della nave o dell'aeromobile dal luogo nel quale risiede tale autorità non è stata ancora pronunciata la sentenza di merito, la competenza passa al giudice competente per territorio a norma dei comma precedenti. Gli atti istruttori compiuti dall'autorità consolare conservano pieno valore anche avanti il giudice competente.

Articolo 1241 - Conclusioni dell'inchiesta formale sui sinistri.

Se la commissione per l'inchiesta formale sui sinistri marittimi esprime il parere che il fatto è avvenuto per dolo o per colpa, il verbale d'inchiesta è inviato al procuratore della Repubblica. Il verbale d'inchiesta ha valore di rapporto.

Articolo 1242 - Decreto di condanna.

Nei casi previsti nell'articolo 506 del codice di procedura penale il comandante di porto può pronunciare la condanna con decreto senza procedere al dibattimento. Si osservano gli articoli 506 a 510 del codice di procedura penale. Sull'opposizione decide il comandante di porto. La sentenza che decide sull'opposizione è impugnabile nei casi, coi mezzi e con le forme previsti dal codice di procedura penale. L'appello, nei casi in cui è ammesso, viene portato a cognizione del tribunale (1).

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 9 luglio 1970, n. 121, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

Articolo 1243 - Dichiarazione di opposizione e di impugnazione.

Le dichiarazioni di opposizione e di impugnazione nei procedimenti di competenza dei comandanti di porto sono ricevute dal cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Le parti private, quando hanno diritto alla notificazione, possono, dopo avvenuta la notificazione, fare la dichiarazione nella forma e nei termini stabiliti dal codice di procedura penale, anche davanti il cancelliere dell'ufficio di porto o del pretore del luogo in cui si trovano, se tale luogo è diverso da quello in cui fu emesso il provvedimento; ovvero avanti l'autorità consolare all'estero. L'ufficiale che riceve l'atto lo trasmette immediatamente al cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato (1).

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 9 luglio 1970, n. 121, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

Articolo 1244 - Computo speciale di termini.

Nei procedimenti per reati previsti dal presente codice a carico di persone che si trovano in navigazione marittima o aerea, non si computa, agli effetti della decorrenza dei termini perentori, il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo approdo della nave o dell'aeromobile in un porto o in un aerodromo della Repubblica ovvero di località estera ove si trovi un'autorità consolare.

Articolo 1245 - Letture permesse di deposizioni testimoniali.

Oltre i casi indicati nell'articolo 462 del codice di procedura penale (1), nei giudizi relativi ai reati previsti dal presente codice può essere data lettura, anche senza il consenso delle parti, delle deposizioni testimoniali ricevute, quando i testimoni non comparsi sono in navigazione, purché siano indicati nelle liste.

(1) Ora artt. 511, 512 c.p.p.

Articolo 1246 - Esercizio dell'azione civile.

Nei procedimenti di competenza dell'autorità marittima è ammessa la costituzione di parte civile nei casi e secondo le forme e i termini stabiliti dal codice di procedura penale. Tale autorità decide sulla liquidazione dei danni, se questa non supera le lire diecimila; in caso contrario, o se ritiene di non poter decidere allo stato degli atti, rimette le parti davanti il giudice indicato nel secondo comma dell'articolo 489 del codice di procedura penale. In ogni caso, l'autorità predetta deve, anche in mancanza della costituzione di parte civile, procedere agli opportuni accertamenti istruttori sull'ammontare del danno prodotto dai reati di sua competenza (1).

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 9 luglio 1970, n. 121, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

Articolo 1247 - Conversione delle pene pecuniarie.

Alla conversione delle pene pecuniarie inflitte dal comandante di porto provvede, a norma dell'articolo 586 del codice di procedura penale, il pretore della circoscrizione, nella quale ha sede

l'ufficio portuale che ha emesso la condanna (1).
 (1) La Corte costituzionale, con sentenza 9 luglio 1970, n. 121, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

Articolo 1248 - Notificazioni ai passeggeri ed alle persone dell'equipaggio.

Ai fini delle notificazioni, per i passeggeri e per le persone dell'equipaggio la nave è considerata come casa di abitazione dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco. Le notificazioni all'imputato, ai testimoni e alle persone offese dal reato che siano componenti dell'equipaggio o passeggeri sono fatte, quando la consegna personale non è possibile, mediante consegna della copia al comandante.

LIBRO SECONDO

Disposizioni disciplinari

TITOLO I - Infrazioni e pene disciplinari

Articolo 1249 - Potere disciplinare nella navigazione marittima e interna.

In materia di navigazione marittima o interna il potere disciplinare è esercitato:

- 1) dal comandante della nave sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri, ancorché non siano cittadini italiani;
- 2) dai comandanti di porto marittimo sugli appartenenti al personale marittimo e sulle persone indicate nell'articolo 68;
- 3) dai comandanti di porto della navigazione interna sugli appartenenti al personale della navigazione interna;
- 4) dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale sulle imprese, sui datori di lavoro nei porti e sui lavoratori portuali;
- 5) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio;
- 6) dai comandanti delle navi da guerra nazionali sui componenti dell'equipaggio quando la nave, su cui sono imbarcati, è in corso di navigazione o in un paese estero nel quale non risiede un'autorità consolare.

Articolo 1250 - Potere disciplinare aeronautico.

In materia di navigazione aerea il potere disciplinare è esercitato:

- 1) dal direttore dell'Ente nazionale della gente dell'aria, sulla gente dell'aria;
- 2) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio.

Articolo 1251 - Infrazioni disciplinari.

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per gli appartenenti al personale marittimo o della navigazione interna, per le persone indicate nell'articolo 68, per le imprese e i datori di lavoro nei porti e per gli appartenenti alla gente dell'aria, quando non siano puniti come reati a norma del presente codice:

- 1) il rifiuto o il ritardo di obbedienza ad un ordine del comandante o di altro superiore e l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo;
- 2) l'inosservanza delle disposizioni che disciplinano l'esercizio dell'attività dei porti;
- 3) la negligenza nell'adempimento delle proprie mansioni;
- 4) l'assenza da bordo senza autorizzazione;
- 5) l'abbandono della nave o dell'aeromobile;
- 6) la mancanza di rispetto verso superiori ovvero verso ufficiali e funzionari delle capitanerie di porto o funzionari della navigazione interna o degli aerodromi, ovvero verso comandanti di navi da guerra, autorità consolari e altre autorità dello Stato all'estero;
- 7) i disordini a bordo;

8) ogni comportamento tale da turbare l'ordine o la disciplina della nave o dell'aeromobile, ovvero comunque non rispondente alle esigenze dell'ordine o della disciplina;
 9) la cattiva condotta, ogni altra mancanza ai propri doveri e ogni atto incompatibile con la dignità della bandiera nazionale.

Articolo 1252 - Pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o interna.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

- 1) la consegna a bordo da uno a cinque giorni;
- 2) l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni;
- 3) la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire;
- 4) l'inibizione dall'esercizio della professione marittima per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;
- 5) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione interna sono quelle indicate nei numeri 3, 4 e 5.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonché dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti nell'articolo 1248, nn. 5 e 6 (1).

La pena indicata nel n. 3 è applicata dal comandante del porto. Le pene indicate nei nn. 4 e 5 sono applicate dal ministro [per le comunicazioni] (2).

(1) Il riferimento deve intendersi fatto all'art. 1249.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1253 - Pene disciplinari per l'equipaggio dell'aeromobile.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio dell'aeromobile sono:

- 1) la censura;
- 2) la ritenuta dello stipendio da uno a trenta giorni;
- 3) l'inibizione dall'esercizio della professione aeronautica per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;
- 4) la cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo.

Le dette pene sono applicate dal direttore dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

Articolo 1254 - Pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo, al personale della navigazione interna e alla gente dell'aria.

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo e al personale della navigazione interna sono:

- 1) la ritenuta di una quota di salario da venti a trecento lire;
- 2) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;
- 3) la cancellazione dai registri professionali.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante del porto e, per i lavoratori portuali, dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. La pena indicata nel n. 3 è applicata dal ministro [per le comunicazioni] (1).

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti alla gente dell'aria sono:

- 1) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;
- 2) la cancellazione dai registri professionali.

Dette pene sono applicate dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1255 - Pene disciplinari per le persone che esercitano un'attività professionale nell'interno dei porti.

Alle persone che esercitano un'attività prevista nell'articolo 68 può essere inibito dal comandante del porto, per infrazioni disciplinari, l'esercizio dell'attività nell'interno dei porti o nel litorale marittimo ovvero nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna fino a un anno.

Nei casi più gravi, il comandante del porto, se si tratta di persone iscritte nei registri previsti nel secondo comma del detto articolo, può ordinare la cancellazione dai medesimi. Ai datori di lavoro nei porti ed alle imprese portuali può essere inflitta una pena disciplinare pecuniaria da lire cinquanta a diecimila dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Articolo 1256 - Infrazioni disciplinari dei passeggeri.

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per i passeggeri:

- 1) la mancanza di rispetto verso il comandante, gli ufficiali o i sottufficiali della nave ovvero verso il comandante o i graduati dell'aeromobile;
- 2) il recare molestia agli altri passeggeri o all'equipaggio;
- 3) il turbare in qualsiasi modo il buon ordine della nave o dell'aeromobile;
- 4) l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo.

Articolo 1257 - Pene disciplinari per i passeggeri.

Le pene disciplinari per i passeggeri sono:

- 1) l'ammonizione semplice;
- 2) l'ammonizione pubblica;
- 3) l'esclusione dalla tavola comune da uno a cinque giorni;
- 4) la proibizione, per i passeggeri delle navi, di stare in coperta oltre due ore al giorno per un periodo non superiore a cinque giorni;
- 5) lo sbarco per i passeggeri della navigazione interna al prossimo porto di approdo in territorio nazionale.

Tali pene sono applicate dal comandante della nave o dell'aeromobile.

Articolo 1258 - Pene disciplinari per reati non previsti dal presente codice.

Alle persone iscritte nelle matricole o nei registri del personale marittimo o del personale della navigazione interna ovvero negli albi o nel registro della gente dell'aria è inflitta la pena disciplinare della cancellazione se riportano una condanna che determina l'incapacità alla iscrizione nelle matricole, negli albi o nel registro. La riabilitazione importa la cessazione della pena disciplinare (1).

Alle medesime persone può essere inflitta, rispettivamente dal ministro [per le comunicazioni] (2) e dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, l'inibizione dell'esercizio della professione fino a due anni in seguito a condanna per alcuno dei reati indicati nel regolamento o in leggi speciali.

(1) La Corte Costituzionale, con sentenza 1° giugno 1995, n. 220, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente comma nella parte in cui prevede la pena disciplinare della cancellazione come effetto automatico di una condanna che determini la incapacità all'iscrizione, anziché sulla base di una valutazione da parte dell'amministrazione competente.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1259 - Potere disciplinare in caso di perdita della nave o dell'aeromobile.

Nel caso di perdita della nave o dell'aeromobile coloro che ne componevano l'equipaggio restano soggetti alle norme disciplinari fino a quando sono alle dipendenze del comandante per le operazioni di ricupero.

Articolo 1260 - Divieto di cumulo delle pene disciplinari.

Le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente. In caso di concorso si applica solo la più grave.

Articolo 1261 - Destinazione delle somme ritenute.

Le somme ritenute, a titolo di pene disciplinari, sui salari o sulle quote di utili degli appartenenti al personale marittimo o a quello della navigazione interna o alla gente dell'aria sono devolute rispettivamente alla cassa nazionale per la previdenza marinara, alle casse di soccorso per il

personale della navigazione interna o alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria (1). I proventi delle pene pecuniarie inflitte ai lavoratori portuali, ai datori di lavoro ed alle imprese sono devoluti al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali.

(1) Ora Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea, ai sensi dell'art. 1, l. 13 luglio 1965, n. 859.

Articolo 1262 - Sospensione in pendenza di processo penale.

Procedimento disciplinare in caso di proscioglimento. Nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria per un delitto a carico di persona appartenente al personale marittimo o della navigazione interna ovvero alla gente dell'aria, l'imputato può essere, con provvedimento preso rispettivamente dal ministro [per le comunicazioni] (1) o dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, sospeso dall'esercizio della professione fino all'esito del processo penale, salva l'applicazione provvisoria delle pene accessorie. Il proscioglimento dell'imputato salvo il caso che non sia pronunciato perché il fatto non sussiste o perché l'imputato non lo ha commesso, non impedisce l'inizio o la prosecuzione del procedimento disciplinare.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo II - Disposizioni Processuali

Articolo 1263

Contestazione degli addebiti.

I provvedimenti d'inibizione dall'esercizio della professione e di cancellazione dalle matricole, dagli albi o dai registri devono essere preceduti, a pena di nullità, dalla contestazione degli addebiti. Il provvedimento di cancellazione dalle matricole della gente del mare o del personale navigante della navigazione interna deve essere preceduto, a pena di nullità, dal parere delle associazioni sindacali interessate (1).

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Articolo 1264

Provvedimenti disciplinari per il personale addetto ai servizi pubblici della navigazione interna. Le disposizioni per l'applicazione delle pene disciplinari al personale della navigazione interna addetto ai servizi pubblici di linea o di rimorchio sono stabilite con leggi e regolamenti speciali.

Articolo 1265

Ricorso degli appartenenti alla gente dell'aria.

Contro i provvedimenti disciplinari che applicano alla gente dell'aria le pene previste nei numeri 2 e 3 dell'articolo 1253 e nel terzo comma dell'articolo 1254, è ammesso ricorso ad una commissione dei reclami.

La composizione ed il funzionamento di tale commissione, nonché le forme e i termini del ricorso, sono stabiliti dal regolamento.

PARTE IV

Disposizioni transitorie e complementari

Capo I

Organi di Attività Amministrativa della Navigazione

Articolo 1266

Enti portuali.

Restano in vigore, in quanto compatibili con le disposizioni del codice, le disposizioni relative alla costituzione e all'ordinamento del Consorzio autonomo del porto di Genova, del Provveditorato al porto di Venezia, dell'Ente autonomo del porto di Napoli, delle aziende dei magazzini generali di Trieste [e di Fiume] (1).

(1) Il riferimento a Fiume deve ritenersi venuto meno per effetto delle disposizioni contenute nel Trattato di pace tra l'Italia e le potenze alleate ed associate firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e reso esecutivo con d.lg.c.p.s. 28 novembre 1947, n. 1430.

Articolo 1267

Ordinamento della direzione del Lazio e navigazione sul Tevere.

La navigazione sul Tevere tra Roma e il mare continua ad essere regolata dalla legge 6 maggio 1906, n. 200.

(Omissis) (1).

(1) Comma abrogato dall'art. 1, d.lg.lgt. 24 maggio 1945, n. 336.

Articolo 1268

Delega provvisoria ai comuni.

Nelle località non collegate per via navigabile con località ove siano uffici di porto della navigazione interna, le attribuzioni spettanti a tali uffici sono esercitate dai comuni fino a quando non sia diversamente stabilito dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1269

Magistrato alle acque.

La competenza del magistrato alle acque continua a essere regolata dalla legge 5 maggio 1907, n. 257, dal decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853 convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191 (1) e dalle altre leggi relative.

(1) Ai sensi dell'art. 31, secondo comma, l. 5 marzo 1963, n. 366 le norme della legge stessa sostituiscono quelle del r.d.l. 18 giugno 1936, n. 1853, nelle citazioni che figurano nel presente articolo e nell'art. 515 regol. cod. nav.

Articolo 1270

Servizi di navigazione lagunare di Venezia.

Rimangono attribuiti alla competenza dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1) i servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia.

(1) Ora direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi dell'art. 1, l. 31 ottobre 1967, n. 1085. Per il riordino degli uffici della Motorizzazione civile, vedi art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112. Vedansi altresì le competenze regionali in materia di navigazione interlagunare, esercitate ex art. 117 Cost. e correlate norme attuative.

Articolo 1271

Ufficio del lavoro portuale di Ferrara.

A decorrere dal 21 aprile 1942 l'ufficio del lavoro portuale di Ferrara viene inquadrato nell'amministrazione della navigazione interna.

Articolo 1272

Comitato superiore della navigazione interna.

Presso il Ministero [per le comunicazioni] (1) è istituito un comitato superiore della navigazione interna, quale organo consultivo per le materie relative alla navigazione stessa, per le quali non sia richiesto dalle disposizioni vigenti il parere di altro organo consultivo. La composizione e la competenza del comitato superiore sono stabilite con decreto del presidente della Repubblica.

(1) Ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 1273

Ispettorati di traffico aereo e delegati di campo di fortuna.

Fino a quando non saranno istituiti gli ispettorati di traffico aereo e nominati i delegati di campo di fortuna, le relative attribuzioni sono esercitate rispettivamente dal ministro [per l'aeronautica] (1) e dai custodi dei campi di fortuna.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1274

Occupazione di zone portuali.

Coloro, che al momento della delimitazione delle zone portuali della navigazione interna occupano senza concessione beni pubblici situati in tali zone, devono presentare domanda di concessione entro il termine fissato dal decreto di delimitazione.

Articolo 1275

Soppressione della Cassa depositi della gente di mare.

Con l'entrata in vigore del codice è soppressa la Cassa depositi della gente di mare. Il ministro [per le comunicazioni] (1) di concerto con quello [per le finanze] (2), stabilisce le norme per la liquidazione della cassa.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Ora Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Capo II

Polizia e Servizi dei Porti

Articolo 1276 - Rimozione di cose sommerse.

Le disposizioni sulla rimozione di materiali, navi e aeromobili di cui agli articoli 72, 73, 729 si applicano anche nel caso in cui la sommersione o la caduta sia avvenuta in data anteriore all'entrata in vigore del codice.

Articolo 1277 - Regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio.

Fino all'emanazione dei regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio, previsti nell'articolo 95, secondo comma, e nell' articolo 100, continuano ad applicarsi le norme dei regolamenti attualmente in vigore in quanto compatibili.

Articolo 1278 - Contributi dello Stato per il pilotaggio.

Nel caso di pilotaggio obbligatorio, quando i proventi non siano sufficienti al mantenimento di una corporazione di piloti, il ministro [per le comunicazioni] (1) può concedere un assegno annuo a carico del bilancio del suo ministero.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1279 - Contributi per il lavoro portuale.

(Omissis)

(1).

(1) Articolo abrogato dall'art. 27, l. 28 gennaio 1994, n. 84 nel testo modificato dall'art. 2, d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv. in l. 23 dicembre 1996, n. 647.

Capo III

Personale della Navigazione Marittima, Interna ed Aerea

Articolo 1280 - Iscrizione del personale della navigazione interna.

Coloro che esercitano la professione della navigazione interna devono presentare all'ispettorato di porto, entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice, domanda di iscrizione nelle matricole, corredata dai documenti stabiliti dal regolamento, nonché da una dichiarazione dell'armatore, nella quale sia attestato da quanto tempo il richiedente esercita alle sue dipendenze la professione

anzidetta e con quali mansioni. Il richiedente stesso può altresì presentare analoghe dichiarazioni relative al servizio precedentemente prestato presso altri armatori. L'ispettorato di porto rilascia al richiedente un certificato provvisorio che lo abilita all'esercizio della navigazione interna. Il periodo di validità di tale certificato è stabilito dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministro dei trasporti e della navigazione.

Articolo 1281 - Personale delle costruzioni aeronautiche.

Il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche deve, entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice, presentare domanda per l'iscrizione nell'albo nazionale previsto nell'articolo 735.

Articolo 1282 - Titoli professionali marittimi.

Le modalità per il cambiamento delle patenti e degli altri documenti relativi ai titoli professionali, rilasciati in base alle disposizioni anteriormente vigenti, con le patenti e gli altri documenti relativi ai titoli previsti dal codice sono stabilite dal ministro [per le comunicazioni] (1). I marittimi in possesso delle patenti di grado, delle qualifiche o abilitazioni conseguite in base alle disposizioni anteriormente vigenti possono continuare ad esercitare le attività alle quali erano abilitati in base alle disposizioni stesse. Con decreto del presidente della Repubblica su proposta del ministro [per le comunicazioni] (1), è stabilito con quali titoli e abilitazioni rilasciate secondo le disposizioni anteriormente vigenti e con quali requisiti sia ammesso il conseguimento del titolo di meccanico navale previsto nell'articolo 123 del presente codice.

(1) Ora Ministro dei trasporti e della navigazione.

Articolo 1283 - Norme fiscali relative all'immatricolazione del personale.

Le domande, i documenti e tutti gli atti relativi all'iscrizione del personale marittimo, del personale della navigazione interna e della gente dell'aria sono esenti da qualsiasi tassa.

Capo IV

Regime amministrativo delle Navi e degli Aeromobili

Articolo 1284 - Società proprietarie di navi e navi in comproprietà.

Le società che anteriormente all'entrata in vigore del codice abbiano in proprietà navi italiane debbono entro il 31 dicembre 1942 presentare domanda al Ministero [per le comunicazioni] (1) per ottenere l'autorizzazione prevista negli articoli 143 e 144. Per le comproprietà navali, che all'entrata in vigore del codice si trovino nelle condizioni previste nell'articolo 158 il termine per la cessione delle quote in detto articolo fissato decorre dal 1° gennaio 1943.

Per le comproprietà che all'entrata in vigore del codice si trovino nelle condizioni previste nell'art. 159 l'autorizzazione a dismettere la bandiera a norma del predetto articolo viene promossa a datare dal 1° gennaio 1943.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1285 - Società proprietarie di aeromobili.

Le società proprietarie di aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale o nel matricolare della [Reale unione nazionale aeronautica] (1), che alla data dell'entrata in vigore del codice non si trovino nelle condizioni stabilite nell'articolo 751, sono tenute a conformarsi alle disposizioni ivi contenute entro sei mesi dalla data predetta.

(1) Ora Aero Club d'Italia.

Articolo 1286 - Iscrizione di navi e galleggianti della navigazione interna.

I proprietari di navi o galleggianti della navigazione interna devono presentare all'ispettorato di porto, entro un anno dall'entrata in vigore del codice, domanda di iscrizione nei registri delle navi e dei galleggianti corredata dei documenti prescritti dal regolamento. L'ispettorato di porto rilascia al richiedente un certificato provvisorio che abilita la nave o il galleggiante alla navigazione. Il periodo di validità di tale certificato è stabilito dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1287 - Licenza delle navi minori.

La licenza di cui sono munite le navi minori ai sensi dell'articolo 153, è equiparata alle carte di bordo delle navi maggiori anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza, quando si tratti di navi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate ovvero di navi con apparato motore superiore ai venticinque cavalli asse o trenta cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario.

Articolo 1288 - Annotazioni sul certificato di collaudo agli alianti liberatori.

Il proprietario di aliante libratore ammesso alla navigazione a norma del regolamento abrogato ai sensi dell'articolo 1329 deve, entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice chiedere l'annotazione sul certificato di collaudo prevista nell'articolo 755, secondo comma.

Articolo 1289 - Navigabilità della nave e libri di bordo nella navigazione interna.

Con decreto del ministro [per le comunicazioni] (1) sono stabiliti i termini entro i quali le navi della navigazione interna costruite prima dell'entrata in vigore del codice devono essere sottoposte a prima visita per l'accertamento delle condizioni di navigabilità, ed essere provviste delle dotazioni di bordo e dei certificati di navigabilità. Con decreto del ministro [per le comunicazioni] (1) sono altresì stabiliti i termini entro i quali le navi anzidette devono essere provviste dei libri di bordo stabiliti dal codice.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1290 - Perdita presunta.

Per le navi e gli aeromobili, dei quali le ultime notizie risalgono ad un momento anteriore alla data dell'entrata in vigore del codice, il termine per la presunzione di perdita, previsto negli articoli 162 e 761, decorre dalla data stessa, a meno che a tale data il termine che rimane ancora a decorrere, secondo le disposizioni delle leggi anteriori, sia più breve.

Capo V**Navigazione da diporto, Pesca, esercizio della Navigazione Interna****Articolo 1291 - Tasse per le abilitazioni della navigazione da diporto.**

Il ministro [per le comunicazioni] (1) di concerto con quello per le finanze, determina i diritti dovuti per il conseguimento delle abilitazioni previste negli articoli 213 e 214.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1292 - Antiche concessioni di pesca.

I titolari di antiche concessioni di diritti esclusivi di pesca, che ne abbiano ottenuto o ne ottengano il riconoscimento definitivo a norma delle leggi speciali continuano ad esercitarle nei modi e nei limiti di tale riconoscimento. Dette concessioni, per motivi di pubblico interesse, possono in ogni tempo essere revocate, con pagamento di una indennità. I provvedimenti che riconoscono o revocano le concessioni di cui al comma precedente ovvero ne dichiarano l'estinzione o la decadenza sono presi con decreto del ministro [per le comunicazioni] (1).

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano ai diritti esclusivi di pesca attualmente spettanti ad amministrazioni dello Stato.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1293 - Servizi soggetti a concessione.

Coloro che esercitano servizi pubblici di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici in navigazione interna, se non sono già concessionari, devono presentare al Ministero [per le comunicazioni] (1) entro un anno dall'entrata in vigore del codice domanda di concessione, corredata dei documenti stabiliti dal regolamento. Il ministro [per le comunicazioni] (1) può rilasciare al richiedente un'autorizzazione provvisoria alla prosecuzione del pubblico servizio.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1294 - Servizi soggetti ad autorizzazione.

Coloro che esercitano servizi di trasporto o di rimorchio per conto di terzi ovvero servizi di traino con mezzi non meccanici in navigazione interna, devono presentare all'ispettorato compartimentale, entro un anno dall'entrata in vigore del codice, domanda di autorizzazione corredata dei documenti stabiliti dal regolamento.

L'ispettorato compartimentale può rilasciare al richiedente una autorizzazione provvisoria per la prosecuzione del servizio.

Articolo 1295 - Trasporto per conto proprio.

La nave provvista del certificato provvisorio di cui all'articolo 1286 può essere adibita al trasporto o al rimorchio per conto proprio con annotazione apposta dall'ispettorato di porto sul certificato medesimo.

Articolo 1296 - Validità dei documenti provvisori.

La durata delle autorizzazioni provvisorie di cui agli articoli 1293, 1294 è stabilita dal ministro [per le comunicazioni] (1).

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Capo VI

Proprietà e armamento delle navi e degli aeromobili

Articolo 1297 - Responsabilità del costruttore.

Le disposizioni degli articoli 240, 855 si applicano anche ai contratti anteriori all'entrata in vigore del codice se l'opera o singole parti di essa siano compiute o comunque alla loro consegna si addivenga dopo l'entrata in vigore del codice. Quando la consegna sia stata effettuata anteriormente a tale epoca, la prescrizione prevista nelle norme predette decorre dalla data di entrata in vigore del codice, a meno che, secondo le disposizioni della legge anteriore, l'azione sia già prescritta a tale data o il termine ancora utile sia più breve di due anni.

Articolo 1298 - Pubblicità.

Le disposizioni degli articoli 257, 571, 871, 1034 si applicano anche per le trascrizioni e annotazioni eseguite anteriormente all'entrata in vigore del codice, salvi i diritti acquisiti dai terzi in base alle leggi anteriori.

Articolo 1299 - Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile.

Le disposizioni di questo codice e del codice civile relative alla pubblicità si applicano anche agli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà e degli altri diritti reali sull'aeromobile di data anteriore a quella dell'entrata in vigore del presente codice e non resi pubblici anteriormente alla data stessa.

Articolo 1300 - Dichiarazione di esercente.

Chi ha assunto l'esercizio di aeromobili alla data dell'entrata in vigore delle norme del codice è tenuto a fare la dichiarazione prescritta nell'articolo 874 entro sei mesi dalla data stessa.

Articolo 1301 - Limitazione del debito dell'armatore.

Se, anteriormente all'entrata in vigore del codice l'armatore ha dichiarato di volersi valere della limitazione, si applicano le disposizioni della legge 25 maggio 1939, n. 868.

Articolo 1302 - Obbligo di assicurazione per danni a terzi sulla superficie.

La disposizione dell'articolo 772 entra in vigore il 1° gennaio 1943. Quando anteriormente a questa data, l'aeromobile non sia stato assicurato per danni a terzi sulla superficie, la responsabilità per tali danni è regolata a norma delle disposizioni fin'ora vigenti.

Articolo 1303 - Arruolamento a tempo indeterminato.

Le disposizioni dell'articolo 326 si applicano anche ai contratti di arruolamento stipulati anteriormente all'entrata in vigore del codice, quando l'arruolato abbia continuato a prestare ininterrottamente servizio, ai sensi delle disposizioni stesse, successivamente a tale epoca.

Articolo 1304 - Norme applicabili al personale arruolato.

Nei confronti del personale arruolato su navi rimane in vigore l'articolo 1 del R.D.L. 6 febbraio 1936, n. 337.

Articolo 1305 - Risoluzione dei contratti di arruolamento e di lavoro.

Le disposizioni degli articoli 343, 914 si applicano anche ai contratti di arruolamento e di lavoro stipulati anteriormente all'entrata in vigore del codice, quando successivamente a tale epoca sia avvenuto il fatto che ha determinato la risoluzione del contratto.

Articolo 1306 - Beneficiari dell'assicurazione contro i rischi di volo.

Le disposizioni dell'articolo 936 si applicano anche quando il contratto di assicurazione sia stato concluso anteriormente alla data dell'entrata in vigore del codice, sempre che la morte dell'assicurato sia avvenuta successivamente a tale data.

Articolo 1307 - Norme fiscali relative al contratto di lavoro.

I contratti di arruolamento della gente di mare e quelli di lavoro del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo, nonché tutti gli atti ad essi relativi, sono esenti dalle tasse di bollo e di registro.

Capo VII**Obbligazioni relative all'esercizio della navigazione****Articolo 1308 - Clausole di esonero da responsabilità.**

Le clausole di esonero da responsabilità e quelle limitative che fossero invalide secondo le disposizioni delle leggi anteriori, ma valide secondo le disposizioni del codice, sono soggette alle norme di quest'ultimo se il fatto a cui si ricollega la responsabilità si è avverato posteriormente all'entrata in vigore del codice stesso.

Articolo 1309 - Riconsegna delle merci trasportate.

Le disposizioni del secondo comma dell'articolo 435 si osservano anche se il contratto di trasporto per acqua o per aria sia anteriore all'entrata in vigore del codice.

Articolo 1310 - Contribuzione alle avarie comuni.

Le disposizioni degli articoli 469 a 480 non si applicano quando i contratti di noleggio o di trasporto relativi al viaggio contributivo siano stati conclusi anteriormente all'entrata in vigore del codice.

Articolo 1311 - Assistenza e salvataggio.

Le disposizioni degli articoli 494, 499, 986, 991 si applicano anche ai fatti di assistenza o salvataggio avvenuti anteriormente all'entrata in vigore del codice quando, per gli articoli 499, 991 la determinazione del compenso sia fatta successivamente a tale epoca. Le disposizioni degli articoli 497, 989 si applicano anche ai fatti di assistenza o di salvataggio anteriori all'entrata in vigore del codice quando la ripartizione della spesa sia compiuta in epoca posteriore.

Articolo 1312 - Contratto di assicurazione.

La disposizione del secondo comma dell'articolo 534 si applica anche ai contratti di assicurazione in corso all'entrata in vigore del codice per i sinistri verificatisi posteriormente.

Articolo 1313 - Privilegi.

Le disposizioni del codice relative ai diritti dei creditori privilegiati, all'ordine dei privilegi e all'efficacia di questi rispetto al pegno, alla ipoteca e agli altri diritti reali si osservano anche per i privilegi sorti anteriormente all'entrata in vigore del codice medesimo.

Articolo 1314 - Prescrizione.

Quando il codice stabilisce un termine di prescrizione più breve di quello stabilito dalle leggi anteriori, la prescrizione si compie nel termine più breve, il quale decorre dall'entrata in vigore del codice, salvo che per il compimento della prescrizione, secondo le disposizioni delle leggi anteriori, rimanga a decorrere un termine minore.

Capo VIII**Disposizioni Processuali****Articolo 1315 - Inchiesta formale.**

Alle inchieste formali in corso presso le commissioni costituite prima dell'entrata in vigore delle norme del codice, si applica il regio decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1819. Nei casi in cui prima dell'entrata in vigore delle norme del codice, sia stata disposta la inchiesta

formale, ma non siano state ancora iniziate le operazioni di inchiesta, si applicano gli articoli 581 a 583.

Articolo 1316 - Procedimento avanti i comandanti di porto.

Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice, non sia costituita almeno una delle parti, si applicano gli articoli 591 a 609. Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice, non sia stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, si applicano gli articoli 595, quarto e quinto comma; 596 a 598; 604 a 609. Ai giudizi avanti i comandanti di porto, nei quali, all'entrata in vigore delle norme del codice sia stata pronunciata ordinanza istruttoria o sentenza interlocutoria, si applicano gli articoli 5, 6, primo a quarto comma della legge 31 dicembre 1928, n. 3119. I comandanti di porto debbono, nel termine di sei mesi dall'entrata in vigore delle norme del codice, disporre la comunicazione alle parti, con lettera raccomandata con avviso di ricevimento, del dispositivo delle sentenze interlocutorie o definitive, non ancora passate in giudicato alla data dell'entrata in vigore delle norme del codice. Il soccombente, al quale non sia stata notificata la sentenza a istanza di parte, dopo la entrata in vigore delle norme del codice, può, a seconda dei casi, formulare riserva di appello ovvero proporre appello o regolamento di competenza entro quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata.

Articolo 1317 - Controversie di competenza degli enti portuali.

L'esercizio delle funzioni giurisdizionali conferite al presidente del Consorzio del porto di Genova dal T.U. 16 gennaio 1936, n. 801 è regolato dalle disposizioni del presente codice, anche per quanto concerne l'impugnazione delle sentenze (1).

(1) La Corte costituzionale, con sentenza 15 maggio 1974, n. 128, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo, nella parte in cui consente che il presidente del consorzio autonomo del porto di Genova decida sulla legittimità di provvedimenti amministrativi adottati dall'ente di cui lo stesso presidente è capo.

Articolo 1318 - Liquidazione delle avarie comuni.

Alle operazioni peritali in corso all'entrata in vigore delle norme del codice si applica l'articolo 568 secondo comma del codice di commercio. I chirografi stipulati anteriormente all'entrata in vigore delle norme del codice conservano piena efficacia secondo le disposizioni anteriori.

Articolo 1319

Espropriazione non ancora iniziata di nave e di aeromobile.

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice sia stato soltanto notificato il precetto e questo non sia ancora divenuto inefficace, il creditore deve, a pena di inefficacia del precetto stesso, dare inizio alla espropriazione secondo le norme del codice, entro novanta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette.

Articolo 1320 - Espropriazione iniziata di nave.

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice sia stato eseguito il pignoramento ma non si trovi iscritta a ruolo la causa di autorizzazione alla vendita, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, procedere alla trascrizione e all'annotazione del verbale di pignoramento entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette. L'espropriazione forzata segue secondo le norme del codice.

Articolo 1321 - Espropriazione iniziata di aeromobile.

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice sia stato eseguito il pignoramento, ma non sia stata ancora proposta istanza per l'autorizzazione alla vendita, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, procedere alla trascrizione e all'annotazione del verbale di pignoramento entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette. L'espropriazione forzata segue secondo le norme del codice.

Articolo 1322 - Cause di autorizzazione alla vendita di nave.

Se all'entrata in vigore delle norme del codice la causa di autorizzazione alla vendita sia iscritta a ruolo, ma non si trovi in decisione, il creditore deve, a pena di estinzione del processo esecutivo, fare domanda per la nomina del giudice dell'esecuzione entro trenta giorni dall'entrata in vigore delle norme predette. Se a quell'epoca la causa di autorizzazione alla vendita si trova in decisione, il giudice adito deve nominare il giudice dell'esecuzione, e rimettere avanti ad esso le parti. L'espropriazione forzata prosegue secondo le norme del codice.

Articolo 1323 - Sentenze di autorizzazione alla vendita di nave.

Se all'entrata in vigore delle norme del codice il giudice adito ha pronunciato la sentenza di autorizzazione alla vendita, la espropriazione forzata prosegue secondo le norme delle leggi precedenti.

Articolo 1324 - Istanza di vendita di aeromobile.

Se prima dell'entrata in vigore delle norme del codice è stata già proposta istanza per l'autorizzazione alla vendita, il processo prosegue secondo le disposizioni della legge precedente.

Articolo 1325 - Autorizzazione per l'esercizio provvisorio della nave pignorata.

Se all'entrata in vigore delle norme del codice la sentenza, che ai sensi dell'articolo 882 del codice di commercio autorizza l'esercizio provvisorio della nave pignorata, non sia stata trascritta ed annotata, si applica il disposto dell'articolo medesimo.

Articolo 1326 - Spese per l'inchiesta formale.

Le spese per l'inchiesta formale, di cui agli articoli 579 a 583; 827 a 829 quando l'inchiesta è stata disposta di ufficio, ovvero ad istanza delle associazioni sindacali (1) o delle persone indicate nel secondo comma dell'articolo 583, restano a carico dell'erario.

(1) Le associazioni sindacali fasciste sono state soppresse con il d.lg.lgt. 23 novembre 1944, n. 369.

Capo VIII**Disposizioni finali.****Articolo 1327 - Laghi internazionali.**

Fino a quando la convenzione e il regolamento internazionale approvati con regio decreto 26 settembre 1925, n. 2074, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, non siano modificati in relazione alle norme del codice, continuano ad applicarsi, per il lago Maggiore e per il lago di Lugano, le disposizioni della convenzione e del regolamento anzidetti.

Articolo 1328 - Applicazione delle norme del codice.

Le disposizioni del codice che richiedono per la loro applicazione l'emanazione di particolari norme regolamentari non entrano in vigore sino a quando dette norme non sono emanate.

Articolo 1329 - Abrogazione delle norme contrarie e incompatibili.

Con l'entrata in vigore delle norme del codice sono abrogate le disposizioni del codice per la marina mercantile, approvato con regio decreto 24 ottobre 1877, n. 4146, del regolamento per la marina mercantile approvato con regio decreto 20 novembre 1879, n. 5166, del libro secondo del codice di commercio approvato con regio decreto 31 ottobre 1882, n. 1062, del regio decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, convertito in legge 31 gennaio 1926, n. 753 del regolamento per la navigazione aerea approvato con regio decreto-legge 11 gennaio 1925, n. 356, nonché le altre disposizioni concernenti le materie disciplinate dal codice della navigazione, contrarie o incompatibili col codice stesso.

Articolo 1330 - Delega legislativa.

Il governo del re è autorizzato ad emanare entro il 21 aprile 1945 norme aventi forza di legge in materia di navigazione interna, in quanto non sia provveduto dal presente codice e dal relativo regolamento per le parti relative alle zone portuali, all'ordinamento dei porti e approdi, alla organizzazione amministrativa, alla previdenza e all'assistenza del personale, al regime amministrativo delle navi e alle modalità di intervento dello Stato nella costruzione di esse, alle concessioni e autorizzazioni relative a servizi di trasporto, di rimorchio e di traino, alla polizia della navigazione, coordinando tali norme con la legislazione vigente per le materie affini. Al riguardo sarà provveduto con decreti reali, sentito il parere di una commissione consultiva composta di rappresentanti dei Ministeri di grazia e giustizia [della giustizia], dei lavori pubblici, [delle comunicazioni] (1) e [delle corporazioni] (2), nonché di esperti in materia di legislazione e di usi della navigazione interna.

La commissione di cui al precedente comma è nominata con decreto [reale] (3) su proposta del ministro [per le comunicazioni] (1) di concerto con gli altri ministri interessati.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Ora Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

(3) Ora del Presidente della Repubblica.

Articolo 1331 - Disposizioni per l'esecuzione del codice.

Oltre alle speciali norme di cui è autorizzata l'emanazione da disposizioni del presente codice, con decreto del presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il consiglio di Stato, sono emanate le disposizioni necessarie per il completamento e l'esecuzione del

codice

stesso.