

Ordinanza sulla navigazione marittima¹

del 20 novembre 1956 (Stato 1° settembre 2007)

Il Consiglio federale svizzero

visti gli articoli 5, 11, 12, 20, 21, 23, 24, 26, 30, 33, 47, 50, 62, 63, 84, 122 e 124 della legge federale del 23 settembre 1953² sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (detta qui di seguito «legge sulla navigazione marittima») e l'articolo 66 della legge federale del 28 settembre 1923³ sul registro del naviglio,⁴
decreta:

Capo primo: Organizzazione

I. Organizzazione delle autorità

1. Ufficio svizzero della navigazione marittima

Art. 1

Il Dipartimento federale degli affari esteri⁵ provvede all'organizzazione dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima; esso determina le attribuzioni e le incombenze dei funzionari e degli impiegati, in conformità alle disposizioni federali sul personale della Confederazione.

2. Ufficio svizzero del registro del naviglio

Art. 2

¹ La gestione dell'Ufficio svizzero del registro del naviglio è affidata all'ufficiale del registro fondiario del Cantone di Basilea Città.

RU 1956 1473

¹ Nuovo testo del tit. giusta il n. I dell'O del 29 giu. 1977, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1338).

² RS 747.30

³ RS 747.11

⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

⁵ Nuova denominazione giusta l'art. 1 del DCF del 23 apr. 1980 concernente l'adattamento delle disposizioni di diritto federale alle nuove denominazioni dei dipartimenti e uffici (non pubblicato). Di tale modificazione è tenuto conto in tutto il presente testo.

² L'Ufficio svizzero del registro del naviglio è sottoposto alla vigilanza del Dipartimento federale di giustizia e polizia, il quale, d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze⁶, determina l'indennità spettante all'ufficiale del registro fondiario del Cantone di Basilea Città.

3. Consolati svizzeri

Art. 3⁷

Secondo la legge sulla navigazione marittima, per consolati s'intendono anche le ambasciate, se geriscono affari consolari. Il termine «consolato» comprende i consolati generali, i consolati e le agenzie consolari; per «console» s'intende il capo della rappresentanza diplomatica o consolare o il suo mandatario.

II.⁸ Compiti di diritto civile

Art. 4

Il Dipartimento federale di giustizia e polizia emana le istruzioni necessarie ai fini dell'esecuzione dei compiti di diritto civile da parte del capitano giusta l'articolo 56 della legge sulla navigazione marittima.

Capo II: Nave svizzera⁹

I. Condizioni per la registrazione di navi svizzere e controllo da parte degli uffici di revisione¹⁰

1.¹¹ Condizioni generali

Art. 5¹²

Una nave è iscritta nel registro del naviglio svizzero se le condizioni stabilite dalla legge sulla navigazione marittima e dalla presente ordinanza sono adempiute.

⁶ Nuova denominazione giusta l'art. 1 del DCF del 23 apr. 1980 concernente l'adattamento delle disposizioni di diritto federale alle nuove denominazioni dei dipartimenti e uffici (non pubblicato).

⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 1977, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1338).

⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

2.¹³ Domicilio e sede

Art. 5a

Devono avere domicilio o sede in Svizzera:

- a. il titolare di una ditta individuale;
- b. i tre quarti dei soci o altri titolari di quote di società in nome collettivo o in accomandita o a garanzia limitata, che detengono, almeno, i tre quarti dell'attivo sociale, dell'accomandita o del capitale sociale;
- c. gli azionisti di una società anonima o in accomandita per azioni che detengono la maggioranza, almeno, del capitale azionario e i due terzi, almeno, dei voti;
- d. i due terzi dei soci di una società cooperativa, che nel contempo detengono oltre due terzi delle quote del capitale sociale.

3.¹⁴ Nazionalità e controllo

Art. 5b

¹ Le persone fisiche di cui all'articolo 5a devono essere cittadini svizzeri.

² La società commerciale o persona giuridica che partecipa all'impresa del proprietario svizzero della nave come socio, accomandante, azionista o titolare di quote sociali oppure come usufruttuario o in virtù di altri diritti deve avere carattere incontestabilmente svizzero per ciò che riguarda i suoi soci, accomandanti, azionisti o membri nonché le persone incaricate dell'amministrazione, come pure i suoi capitali.

³ Se il mantenimento del carattere svizzero dell'impresa lo esige, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può prescrivere che gli azionisti o i soci che, giusta l'articolo 24 capoverso 1 della legge mettono a disposizione dell'impresa i fondi propri necessari, siano cittadini svizzeri domiciliati in Svizzera o società commerciali o persone giuridiche svizzere ai sensi del capoverso 2.

¹³ Introdotto dal n.I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 25 ott. 1995 (RU 1995 4867).

¹⁴ Introdotto dal n.I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 25 ott. 1995 (RU 1995 4867).

4.15 Amministrazione e gestione

Art. 5c

¹ I due terzi dei membri degli organi di amministrazione e di gestione di una società anonima, in accomandita per azioni, a garanzia limitata o cooperativa devono essere cittadini svizzeri.

² Se l'amministrazione o la gestione è affidata ad una sola persona, questa deve essere domiciliata in Svizzera. Se l'organo di amministrazione o di gestione si compone di più membri, questi devono essere in maggioranza persone domiciliate in Svizzera.

³ Se la conservazione del carattere svizzero dell'impresa lo esige, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può prescrivere che altre persone partecipanti alla gestione siano cittadini svizzeri domiciliati in Svizzera.

5.16 Mezzi finanziari

Art. 5d

¹ Il proprietario della nave deve disporre di fondi propri che rappresentino almeno il 20 per cento del valore contabile delle navi iscritte a suo nome. Per ogni nave di cui è chiesta l'iscrizione, il prezzo d'acquisto è considerato come primo valore contabile.

² Se i fondi propri diminuiscono in seguito a perdite, una riduzione degli stressi fino all'8 per cento del valore contabile è ammissibile durante i cinque esercizi annui successivi alla perdita; qualora circostanze eccezionali lo giustifichino, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può prorogare questo termine di due anni al massimo.

³ Per l'acquisto di navi, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può autorizzare che i fondi propri siano inferiori a quanto previsto dal capoverso 1 se vi sono prospettive fondate che, nei prossimi cinque anni e con un andamento normale degli affari, essi possano raggiungere nuovamente il 20 per cento del valore contabile. Questi fondi non dovranno tuttavia essere inferiori all'8 per cento del valore contabile.

⁴ Il proprietario deve specificare, mediante un certificato di finanziamento completo, l'origine dei mezzi finanziari investiti nella nave. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, egli può finanziare la nave completamente con capitali mutuati, sempre che:

- a. non ne risulti pregiudicato l'influsso svizzero sull'impresa e sulla condotta della nave; e
- b. i creditori esteri siano tenuti ad accettare, su domanda dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, il rimborso immediato del debito.

¹⁵ Introdotta dal n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 25 ott. 1995 (RU 1995 4867).

¹⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

⁵ Il proprietario deve dichiarare per iscritto che la sua impresa non cela né dissimula alcun influsso straniero.

6.¹⁷ Contabilità

Art. 5^e

¹ I capitali investiti nell'impresa di un proprietario o di un armatore svizzero, con i quali egli esercita la navigazione marittima sotto bandiera svizzera, devono essere designati separatamente nel bilancio e nei libri contabili, e non possono essere iscritti tra i debiti correnti.

² Nel libro delle azioni, qualora si tratti di una società anonima, o nel libro delle quote sociali, qualora si tratti di una società cooperativa, devono essere iscritti i soci, con l'indicazione del nome, del domicilio e della cittadinanza, nonché della natura e dell'entità della loro partecipazione.

³ Sono considerati fondi propri giusta l'articolo 24 capoverso 1 della legge sulla navigazione marittima:

- a. per le società anonime, in accomandita per azioni, a garanzia limitata o cooperative:
 1. il capitale versato (capitale azione, capitale sociale);
 2. il capitale di partecipazione e gli averi di ogni azionista o socio fino a concorrenza del capitale non versato;
- b. per le società in nome collettivo o in accomandita: i versamenti di capitale e gli averi dei soci illimitatamente responsabili, come anche le quote accomandate versate;
- c. per le ditte individuali: i fondi propri del proprietario investiti nell'impresa;
- d. per tutte le imprese: le riserve palesi, compreso il riporto dell'utile e gli accantonamenti che non sono destinati alla copertura delle spese dell'esercizio in corso.

⁴ Le perdite devono essere dedotte dai fondi propri.

7.¹⁸ Ufficio di revisione

Art. 5^{f19}

¹ In qualità di ufficio di revisione ai sensi dell'articolo 26 della legge sulla navigazione marittima possono essere designate imprese di revisione abilitate in quanto periti revisori ai sensi della legge del 16 dicembre 2005²⁰ sui revisori.

¹⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU **1993** 1710).

¹⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU **1993** 1710).

¹⁹ Nuovo testo giusta il n. II 6 dell'all. all'O del 22 ago. 2007 sui revisori (RS **221.302.3**).

²⁰ RS **221.302**

² I compiti dell'ufficio di revisione sono quelli di cui all'articolo 728a del Codice delle obbligazioni²¹. L'ufficio di revisione esamina inoltre se l'impresa celi o dissimuli influssi stranieri.

³ Per il resto sono applicabili per analogia le disposizioni del Codice delle obbligazioni sull'ufficio di revisione della società anonima.

⁴ Il Dipartimento federale degli affari esteri può escludere dal controllo di determinate o di tutte le imprese di proprietari svizzeri di navi le imprese di revisione che contravvengano alle disposizioni della presente ordinanza.

7a.²² Riserva di ulteriori modificazioni

Art. 5g

Se il proprietario di una nave non adempie più le condizioni di iscrizione nel registro del naviglio svizzero a causa della modificazione delle disposizioni della presente ordinanza, si applicano le disposizioni degli articoli 27-29 della legge.

8. Armatore non proprietario²³

Art. 6

Qualora l'armatore non sia proprietario della nave, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima accerta se egli adempia le condizioni richieste dalla legge per l'armatore svizzero. Tuttavia, al pari del proprietario, l'armatore può presentare annualmente un rapporto di revisione allestito da un ufficio di revisione riconosciuto; in tal caso non ha luogo l'accertamento d'ufficio.

9.²⁴ Richiesta di registrazione

Art. 7²⁵

¹ La richiesta di iscrizione di una nave nel registro del naviglio svizzero deve indicare:

- a. il nome, la ditta e la sede del proprietario;
- b. il nome approvato della nave, le sue misure d'individuazione, il tonnellaggio o la stazza;

²¹ RS 220

²² Introdotto dal n. I dell'O del 25 ott. 1995 (RU 1995 4867).

²³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

²⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

²⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

- c. il tipo della nave la sua destinazione principale, il materiale di costruzione ed i mezzi di propulsione;
 - d. il costruttore della nave come pure la data e il luogo di costruzione;
 - e. eventualmente, la bandiera e il proprietario precedenti.
- ² Il proprietario della nave deve allegare alla richiesta:
- a. le dichiarazioni di conformità, di ammissione alla navigazione e di approvazione del nome rilasciate per la nave da iscrivere dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima, come pure i documenti comprovanti la proprietà;
 - b. la prova che la nave, qualora sia già stata iscritta nel registro di un altro Stato, è stata cancellata dal registro precedente, o che la cancellazione avverrà al momento dell'iscrizione nel registro del naviglio svizzero;
 - c. una dichiarazione scritta secondo cui egli non ha richiesto né intende richiedere l'iscrizione della nave nel registro di un altro Stato;
 - d. la prova che la nave non è gravata da alcun diritto di pegno convenzionale oppure, se esistono tali diritti, che il creditore pignoratizio acconsente all'iscrizione del suo credito nel registro svizzero, in valuta svizzera, e all'assoggettamento dello stesso credito al diritto svizzero nonché, nel caso in cui il creditore sia straniero, che il suo diritto di pegno è ammissibile giusta l'articolo 5d capoverso 4.
- ³ Ogni modificazione dei dati summenzionati deve essere comunicata senza indugio dal proprietario della nave all'Ufficio svizzero del naviglio, che a sua volta ne informa l'Ufficio della navigazione marittima.

II. Classificazione delle navi²⁶

Art. 8

¹ Le navi svizzere devono avere la classe più elevata di una società di classificazione riconosciuta dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

² Sono fatti salvi i certificati di navigabilità rilasciati per singoli viaggi.

²⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

III. Armamento delle navi e prescrizioni di sicurezza²⁷

1. Applicazione di convenzioni internazionali

Art. 9²⁸

¹ Alle navi svizzere, al loro armamento e alla loro sicurezza, come anche alla salvaguardia della vita umana in mare e alla protezione delle acque marittime, come pure alla formazione della gente di mare si applicano, nel loro ultimo tenore vigente, le seguenti convenzioni internazionali:

- a. Convenzione internazionale del 5 aprile 1966²⁹ sulle linee di carico;
- b. Convenzione internazionale del 1° novembre 1974³⁰ con protocollo del 17 febbraio 1978³¹ per la salvaguardia della vita umana in mare;
- c. Convenzione del 20 ottobre 1972³² sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare;
- d. Regolamento delle radiocomunicazioni allegato alla Convenzione internazionale delle telecomunicazioni del 6 novembre 1982³³;
- e. Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, nel tenore del Protocollo del 17 febbraio 1978³⁴;
- f. Convenzione internazionale del 7 luglio 1978³⁵ sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi;³⁶
- g.³⁷ Convenzione internazionale del 30 novembre 1990³⁸ sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi.

² Le disposizioni delle convenzioni internazionali, indicate al capoverso 1, si applicano parimente alle navi svizzere con stanza lorda inferiore a cinquecento tonnellate; l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può tuttavia accordare, in casi particolari, deroghe a tali navi, sempreché siano garantite la sicurezza necessaria e la salvaguardia della vita umana in mare.

³ E vietato immergere in mare, dal bordo di navi svizzere, rifiuti radioattivi.

²⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU **1993** 1710).

²⁸ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

²⁹ RS **0.747.305.411**

³⁰ RS **0.747.363.33**

³¹ RS **0.747.363.331**

³² RS **0.747.363.321**

³³ RS **0.784.16**. Del R delle radiocomunicazioni sono stati pubblicati nella RU solamente i n. 422 § 1 e 725 § 1 (RS **0.784.403.1**).

³⁴ RS **0.814.288.2**

³⁵ RS **0.747.341.2**

³⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 220).

³⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 9 dic. 1996, in vigore dal 1° feb. 1997 (RU **1997** 151).

³⁸ (FF **1995** IV 259)

⁴ Restano salve le prescrizioni dell'Azienda delle PTT³⁹ concernenti l'installazione e l'impiego di apparecchi radiotelegrafici e radiotelefonici a bordo delle navi in conformità della convenzione internazionale del 1° novembre 1974 e del protocollo del 17 febbraio 1978 per la salvaguardia della vita umana in mare.⁴⁰

2. Autorità competente e controllo

Art. 10

¹ Nei casi in cui una convenzione internazionale dichiarata applicabile rinvia alla competenza o alle attribuzioni del Governo o dell'amministrazione dello Stato, nei cui registri è immatricolata la nave, è competente, per le navi svizzere, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima. Sono salve le attribuzioni dell'Azienda delle PTT per quel che concerne gli impianti radiotelegrafici e radiotelefonici.

² Se una convenzione internazionale dichiarata applicabile esige che si rechino certificati, occorre verificare l'esattezza delle indicazioni ivi contenute, negli intervalli prescritti.⁴¹

3. Mezzi di caricazione

Art. 11⁴²

¹ I mezzi di caricazione di una nave svizzera devono adempiere le prescrizioni di un'organizzazione di controllo in materia di navigazione, riconosciuta a tale fine, le quali tengano conto delle disposizioni della convenzione n. 32 dell'Organizzazione internazionale del lavoro concernente la protezione contro gli infortuni dei lavoratori occupati al carico e allo scarico delle navi (riveduta nel 1932)⁴³.

² Le ispezioni periodiche dei mezzi di caricazione devono essere eseguite conformemente alle prescrizioni dell'organizzazione di controllo riconosciuta, tenendo conto delle disposizioni della convenzione suddetta. Il capitano della nave svizzera deve inoltre disporre, almeno una volta all'anno, la revisione e il controllo di tutti i mezzi di caricazione.

³ Il risultato delle ispezioni e delle revisioni dev'essere annotato in un libro specialmente predisposto a tale scopo. I certificati e il libro di controllo devono sempre essere conservati a bordo.

³⁹ Ora: Swisscom. Nuova denominazione giusta il n. 1 dell'all. della L del 21 giu. 1991 sulle telecomunicazioni RU 1992 581]. Di detta modificazione è tenuto conto in tutto il presente testo.

⁴⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁴² Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁴³ Non ratificata dalla Svizzera.

IV. Composizione dell'equipaggio⁴⁴

Art. 12

¹ L'effettivo dell'equipaggio di una nave svizzera deve, per numero e qualificazioni, e considerati gli usi in vigore nella navigazione marittima, essere sufficiente a garantire la sicurezza della nave o la salvaguardia della vita umana in mare, un ordinato servizio della nave e il rispetto degli orari di lavoro, evitando nei limiti del possibile prestazioni eccessive dei componenti dell'equipaggio, dipendenti da ore di lavoro supplementare.

² L'Ufficio svizzero della navigazione marittima, in esecuzione delle risoluzioni dell'Organizzazione internazionale della navigazione marittima e dopo aver sentito le cerchie interessate, decide quale debba essere l'effettivo minimo dell'equipaggio e rilascia un certificato in merito.⁴⁵

V. Alloggio per l'equipaggio⁴⁶

1. Applicazione di convenzioni internazionali

Art. 13

¹ Per quel che concerne la disposizione, la grandezza, la costruzione, l'arredamento e il mobilio degli alloggi per l'equipaggio a bordo delle navi svizzere costruite e approntate negli anni 1953 e successivi, sono applicabili le disposizioni contenute negli articoli 6 a 17 della convenzione internazionale del 18 giugno 1949⁴⁷ concernente gli alloggi dell'equipaggio a bordo.

² ...⁴⁸

³ Le citate disposizioni della convenzione internazionale sono applicabili parimente alle navi svizzere con stazza lorda inferiore a cinquecento tonnellate, in quanto ciò possa essere ragionevolmente preteso e praticamente attuato.

2. Attribuzioni dell'autorità

Art. 14

Trattandosi di navi costruite e approntate prima del 1953, ma che siano già state iscritte, come pure di navi con stazza lorda inferiore a cinquecento tonnellate,

⁴⁴ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁴⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁴⁶ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁴⁷ All. II alla presente O.

⁴⁸ Abrogato dal n. I dell'O del 22 dic. 1988 (RU 1989 220).

l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può, in ogni singolo caso, sentiti i circoli interessati, e tenuto conto delle circostanze, ordinare le modificazioni che appaiono ragionevoli e attuabili e disporre che la nave venga adattata ai requisiti stabiliti dalla convenzione internazionale del 18 giugno 1949⁴⁹ concernente gli alloggi dell'equipaggio a bordo.

Capo III. Menzione e annotazione della locazione di nave e di noleggio⁵⁰

Art. 15

¹ La menzione della locazione di nave, prevista dall'articolo 93 della legge sulla navigazione marittima, è fatta per le navi marittime e per quelle della navigazione interna, nella colonna «Menzioni» dei fogli del mastro, con indicazione della data e del conduttore (armatore).

² Si procede alla menzione senza che debba essere presentato un documento giustificativo, qualora essa sia richiesta per iscritto dal proprietario e dal conduttore; la menzione è fatta invece su presentazione di un documento giustificativo, qualora sia richiesta da una sola delle parti. Il documento giustificativo è dato dall'originale o da copia autentica del contratto di locazione, da cui risulti il diritto di ottenere la menzione della locazione. Per le navi marittime deve essere inoltre presentata una dichiarazione dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, la quale attesti che conduttore è un armatore svizzero.

³ Si procede alla cancellazione della menzione su richiesta scritta del proprietario e del conduttore. Scaduto il contratto di locazione, il conduttore e il proprietario possono reciprocamente esigere l'uno dall'altro il consenso per la cancellazione della menzione. Tale diritto spetta al conduttore anche nel caso in cui il proprietario abbia rinunciato alla menzione.

⁴ Le disposizioni degli articoli 70, 71 e 72 del regolamento del 22 febbraio 1910⁵¹ per il registro fondiario si applicano per analogia all'annotazione di un contratto di locazione giusta l'articolo 92 capoverso 4⁵², e di un contratto di noleggio, secondo l'articolo 94 capoverso 3 della legge sulla navigazione marittima.⁵³

⁴⁹ All. II alla presente O.

⁵⁰ Nuovo testo del tit. giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

⁵¹ RS **211.432.1**

⁵² Ora: l'art. 92 cpv. 5.

⁵³ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

Capo IV. Disciplina del lavoro marittimo

I. Condizione di lavoro dei giovani

Art. 16

¹ Iscrivendo marittimi di età inferiore agli anni diciotto nel ruolo d'equipaggio, il capitano deve indicare specialmente la loro data di nascita.

² Le persone di età inferiore ai 15 anni non possono essere impiegate a bordo di una nave svizzera.⁵⁴

³ ...⁵⁵

II. Visite mediche

1. Certificato di attitudine fisica

Art. 17

¹ Può essere arruolato a bordo di una nave svizzera soltanto chi comprova mediante certificato medico di essere idoneo al lavoro previsto ed essere esente da qualsiasi malattia che potrebbe esporre a pericolo le altre persone a bordo. Il certificato medico deve essere rilasciato da un medico riconosciuto nello Stato in cui è effettuata la visita medica e designato dall'armatore.⁵⁶

² Le modalità della visita medica devono essere conformi alle prescrizioni del modulo di certificato di attitudine fisica stabilito dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima. L'Ufficio della navigazione marittima può accordare eccezionalmente deroghe a talune esigenze minime previste nel certificato di attitudine fisica, qualora non siano indispensabili per esercitare una funzione a bordo.⁵⁷

³ La prima visita medica deve precedere il primo arruolamento a bordo di una nave svizzera.

⁵⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁵⁵ Abrogato dal n. I dell'O del 22 dic. 1988 (RU 1989 220).

⁵⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁵⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 1977, in vigore dal 1° ago. 1977 (RU 1977 1338).

2. Visite periodiche

Art. 18

¹ Ciascun componente dell'equipaggio deve sottoporsi almeno ogni due anni a una visita medica. I giovani d'età inferiore ai diciotto anni devono sottoporvisi ogni anno.⁵⁸

² ...⁵⁹

³ Deve inoltre essere effettuata una nuova visita medica adeguata alle circostanze, ogni qual volta un componente dell'equipaggio sia stato colpito da grave malattia o sia stato vittima di un grave incidente, oppure il suo comportamento a bordo lasci supporre un affievolimento delle sue capacità visive, auditive e di distinzione dei colori.

3. Eccezioni e visita a spese dell'interessato

Art. 19

¹ In casi urgenti, il Consolato svizzero o, qualora non vi si potesse far capo, l'autorità locale competente, può autorizzare l'arruolamento di un marittimo senza previa visita medica, a condizione che questa sia effettuata nel primo porto successivo, toccato dalla nave.

² Qualora, in seguito a visita medica, sia stato negato a un marittimo il certificato di attitudine fisica, esso può richiedere a sue spese una nuova visita da parte di uno o più medici designati dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

III. Certificato di idoneità

1. Rilascio e condizioni

Art. 20

¹ In quanto siano adempiute le condizioni richieste, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima rilascia certificati svizzeri d'idoneità ai capitani e agli ufficiali di coperta e di macchina, alla squadra delle imbarcazioni di salvataggio, come anche ai marinai incaricati della guardia di ponte a bordo di navi svizzere; l'Azienda delle PTT procede analogamente per il rilascio dei certificati d'idoneità ai radiotelegrafisti di bordo.⁶⁰

⁵⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁵⁹ Abrogato dal n. I dell'O del 22 dic. 1988 (RU 1989 220).

⁶⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

² I certificati d'idoneità svizzeri possono essere rilasciati anche a cittadini stranieri occupati a bordo di navi svizzere, qualora sia provato che questi ultimi ne abbiano bisogno per l'esercizio della loro attività a bordo.⁶¹

³ Chi intende conseguire un certificato d'idoneità svizzero deve fornire la prova di avere raggiunta l'età minima prescritta, di avere superato l'esame richiesto e di aver prestato servizio a bordo di una nave per il tempo di navigazione prestabilito. Tali disposizioni si applicano solamente per il lungo corso. Per tragitti limitati, l'ufficio svizzero della navigazione marittima determina, per ogni singolo caso, tenendo conto delle disposizioni vigenti negli Stati in cui avviene la formazione professionale, i minori requisiti indispensabili.

⁴ In casi motivati, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può, tenendo conto delle disposizioni delle convenzioni internazionali applicabili, rilasciare un certificato d'idoneità provvisorio, di validità limitata.⁶²

2. Età minima richiesta ed esame

Art. 21

¹ L'età minima richiesta è di ventitré anni per il capitano e il primo ufficiale di macchina, di ventun anni per il primo ufficiale di coperta e il secondo ufficiale di macchina e di venti anni per tutti gli altri ufficiali dei servizi di coperta e di macchina come anche per i radiotelegrafisti.⁶³

² L'esame per la rispettiva qualifica deve essere superato presso una scuola nautica riconosciuta dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima; valgono a tali effetti le regole della scuola medesima. Per i radiotelegrafisti e per gli aiuti-radiotelegrafisti, l'esame deve invece aver luogo presso l'Azienda delle PTT.

³ Il terzo e il quarto ufficiale di macchina non devono superare esami, ma devono provare:

- a. d'aver compiuto a terra un tirocinio appropriato;
- b. di essere raccomandati da un armatore circa la loro idoneità;
- c. di aver partecipato a un corso pratico ammesso di lotta antincendio.⁶⁴

⁶¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁶² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁶³ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁶⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

3. Durata della navigazione prescritta

Art. 22

¹ La durata della navigazione a bordo di una nave marittima, necessaria per il conseguimento di un certificato d' idoneità, è determinata dalle prescrizioni dello Stato, in cui ha luogo l' esame. Se tale esame comprende per gli ufficiali di coperta, parecchi gradi, la durata della navigazione non è inferiore a:

- per il certificato d' idoneità di capitano, un anno con la qualifica di primo ufficiale di coperta oppure due anni con la qualifica di secondo ufficiale;
- per il certificato d' idoneità di primo ufficiale di coperta, un anno con la qualifica di terzo ufficiale di coperta che faccia servizio di guardia;
- per il certificato d' idoneità di secondo ufficiale di coperta, quattro anni nel personale di coperta, di cui un anno almeno con la qualifica di marinaio qualificato, o un anno e mezzo di servizio di coperta con la qualifica di aspirante ufficiale o di terzo ufficiale;
- per il certificato d' idoneità di terzo ufficiale di coperta, due anni e mezzo di servizio nel personale di coperta, di cui uno con la qualifica di marinaio qualificato o un anno di servizio di coperta con la qualifica di aspirante ufficiale.⁶⁵

² Agli ufficiali di macchina sono applicabili, per il servizio di officina e la durata della navigazione richiesta, le prescrizioni dello Stato, in cui avviene la formazione professionale o l' esame. Il terzo ufficiale deve tuttavia aver prestato servizio per almeno un anno con la qualifica di quarto ufficiale, e quest' ultimo almeno un anno con la qualifica di aiuto-macchinista, a bordo di una nave.

IV. Durata del lavoro a bordo

1. Durata normale

a. Marittimi di guardia in coperta, alle macchine e ai servizi radiotelegrafici

Art. 23

¹ Nel corso della navigazione marittima, come pure nei giorni di arrivo e di partenza, comprese le domeniche e gli altri giorni festivi legali, la durata normale del lavoro è, per gli ufficiali, il personale di coperta, di macchina e del servizio radiotelegrafico, che siano di guardia, di otto ore giornaliere. Sono considerati giorni festivi legali in mare e nei porti Capodanno, il Venerdì Santo, il Lunedì di Pasqua, l' Ascensione, il Lunedì di Pentecoste, Natale e Santo Stefano.⁶⁶

⁶⁵ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁶⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell' O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

² Le domeniche e gli altri giorni festivi riconosciuti passati a bordo come giorni lavorativi, devono essere compensati con altrettanti giorni di riposo in un porto, secondo le direttive del capitano. Qualora ciò non fosse possibile per mancanza di tempo o per altri gravi motivi, dev'essere corrisposta per ogni giorno di riposo non goduto una indennità pari a un trentesimo della retribuzione base mensile convenuta, con esclusione di indennità per alloggio e vitto.

³ In porto e alla rada, la durata normale del lavoro è, per gli ufficiali e per il personale di coperta, di macchina e del servizio radiotelegrafico, di otto ore giornalieri dal lunedì al venerdì, e di cinque ore il sabato.

⁴ Il servizio di picchetto in porto e alla rada, prestato in domenica, nei giorni festivi riconosciuti e di notte, deve essere compensato con altrettante ore di riposo o con il pagamento di un'indennità stabilita nel contratto di arruolamento.⁶⁷

⁵ Il servizio di guardia in porto e alla rada, prestato in domenica o nei giorni festivi riconosciuti, deve essere remunerato come lavoro supplementare; è parimente considerato lavoro supplementare il servizio di guardia, prestato di notte, che supera la durata normale del lavoro giusta il capoverso 3.⁶⁸

b. Marittimi non di guardia

Art. 24

¹ Nel corso della navigazione e nei giorni di arrivo e di partenza, domeniche e giorni festivi riconosciuti compresi, la durata normale del lavoro è, per gli ufficiali e per il personale di coperta e di macchina, che non siano di guardia, di otto ore giornalieri, dal lunedì al venerdì, di sei ore il sabato, e di due ore la domenica e nei giorni festivi riconosciuti.

² Per le domeniche e i giorni festivi riconosciuti passati in navigazione non spetta alcun riposo compensativo nè alcuna indennità.

³ In porto e alla rada, la durata normale del lavoro è di otto ore giornalieri dal lunedì al venerdì, e di cinque ore il sabato.

⁴ Il servizio di picchetto o di guardia in porto e alla rada, prestato in domenica, nei giorni festivi riconosciuti e di notte, è disciplinato dalle disposizioni dell'articolo 23 capoversi 4 e 5.⁶⁹

⁶⁷ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

⁶⁸ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

⁶⁹ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

c. Marittimi adibiti ai servizi complementari di bordo

Art. 25

¹ La durata normale di lavoro nei servizi complementari di bordo è di nove ore giornaliere, tanto nei giorni feriali, quanto di domenica e nei giorni festivi riconosciuti, sia che la nave si trovi in navigazione, sia che si trovi in porto o alla rada. Di domenica e nei giorni festivi riconosciuti deve tuttavia di regola, essere prestato solamente il lavoro necessario per i servizi e per il vitto dell'equipaggio e degli eventuali passeggeri.

² Il lavoro compiuto di domenica dà ai marittimi adibiti ai servizi complementari di bordo il diritto almeno a due giorni di riposo mensili. Spetta loro inoltre un giorno di riposo per ogni giorno festivo riconosciuto in cui abbiano prestato lavoro.⁷⁰

³ I giorni di riposo sono accordati nei porti, giusta le direttive del capitano. Qualora non possano essere goduti per mancanza di tempo o per altre gravi ragioni, ogni giorno di riposo è compensato con una indennità corrispondente a un trentesimo della retribuzione base mensile convenuta, con esclusione di indennità per alloggio e vitto.

2. Ripartizione del lavoro a bordo

a. Durante la navigazione e nei giorni di arrivo e di partenza

Art. 26

¹ Durante la navigazione e nel lungo corso, il servizio giornaliero degli ufficiali e del personale di coperta e di macchina è ripartito in tre turni di guardia.

² Nel grande cabotaggio, a bordo delle navi con stazza lorda non superiore a mille tonnellate, nelle quali non sia possibile disporre un terzo turno di guardia a causa della mancanza di spazio, il servizio può essere ripartito in due turni. Su tutte le navi nel grande cabotaggio come pure sulle navi con stazza lorda non superiore a 4000 tonnellate, indipendentemente dalla zona di navigazione, il capitano può essere incorporato nel servizio di guardia. È considerato grande cabotaggio la navigazione tra i porti dell'Europa e quelli del Mediterraneo e del Mar Nero nonché la navigazione d'ugual genere nelle acque d'oltremare.⁷¹

³ Durante la navigazione, i marittimi non ripartiti nei turni di guardia e quelli adibiti ai servizi complementari di bordo prestano le loro ore di lavoro in un periodo di tempo di tredici ore consecutive.

⁴ Durante la navigazione marittima, i radiotelegrafisti prestano quotidianamente un servizio di otto ore, conformemente alle disposizioni del regolamento delle radio-comunicazioni allegato alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni del

⁷⁰ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁷¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

6 novembre 1982⁷². L'Ufficio svizzero della navigazione marittima, dopo aver sentito le cerchie interessate, può liberarli dal servizio di turno se la nave è equipaggiata con apparecchi radiotelegrafici automatici supplementari. Il capitano può adibirli a lavori di scritturazione o ad altre mansioni amministrative una volta terminati gli eventuali lavori di manutenzione o di riparazione degli impianti elettronici.⁷³

b. In porto e alla rada

Art. 27

¹ In porto e alla rada, tutti i componenti dell'equipaggio lavorano, di regola, contemporaneamente tra le ore sei e le ore diciotto, eccettuati i servizi complementari di bordo, il cui lavoro è ripartito a seconda delle particolari circostanze.

² In porto e alla rada il capitano può adibire i radiotelegrafisti a lavori di scritturazione o ad altre mansioni amministrative soltanto una volta terminati i lavori di manutenzione e di riparazione degli apparecchi radiotelegrafici o gli altri lavori riguardanti il loro servizio, ed esclusivamente nelle ore di lavoro rimaste disponibili.

c. Lavoro dei giovani

Art. 28

Le persone minori di anni sedici non possono essere adibite al lavoro notturno. È considerata notte il tempo tra le ore ventuno e le ore sei.

3. Ripartizione del lavoro fatta dal capitano

Art. 29

In quanto non le disciplini la presente ordinanza, la ripartizione e la durata del lavoro sono stabilite dal capitano.

⁷² RS **0.784.16**. Del R delle radiocomunicazioni sono stati pubblicati nella RU solamente i n. 422 § 1 e 725 § 1 (RS **0.784.403.1**).

⁷³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 220).

4. Lavoro supplementare

a. Obbligo di prestare lavoro supplementare

Art. 30

¹ In casi speciali, in particolare quando lo esiga l'interesse della nave, del carico o delle persone a bordo, il capitano può protrarre la durata del lavoro. Gli ufficiali e gli altri componenti dell'equipaggio hanno l'obbligo di prestare il lavoro supplementare richiesto loro dal capitano.

² Il lavoro supplementare deve essere evitato nei limiti del possibile e non deve superare, di regola, le quattro ore giornaliere; ciascun componente dell'equipaggio deve avere a disposizione, durante ogni ventiquattro ore, otto ore ininterrotte di riposo.

b. Obbligo d'indennità

Art. 31

¹ Il lavoro prestato fuori dell'orario normale è considerato lavoro supplementare e dà diritto all'indennità prevista all'articolo 73 della legge sulla navigazione marittima.

² Non sono considerati lavori supplementari e non danno luogo a indennità, anche se ordinati dal capitano fuori dell'orario normale, i lavori seguenti:

- i lavori urgenti, necessari per la sicurezza della nave, del carico e delle persone a bordo;
- lavori intesi a prestare soccorso o salvataggio a navi o persone in pericolo di mare;
- gli appelli e le esercitazioni necessarie concernenti l'estinzione d'incendi, il salvataggio con le imbarcazioni e ogni altra simile esercitazione fatta in conformità alle disposizioni e agli usi vigenti per la salvaguardia della vita umana in mare;
- i lavori supplementari occasionati da formalità doganali, da quarantena o da altre prescrizioni della polizia sanitaria;
- i lavori degli ufficiali intesi a determinare nel modo continuo necessario, la posizione della nave, nonchè quelli occasionati dalle osservazioni meteorologiche;
- il tempo necessario per il cambio dei turni di guardia;
- i lavori personali dei singoli componenti dell'equipaggio per la manutenzione e il riassetto del proprio alloggio, dei propri indumenti e dei propri effetti.

³ Per tutto l'equipaggio il contratto d'arruolamento può stabilire un'indennità complessiva fissa di lavoro supplementare.⁷⁴ Il maggior lavoro, di cui all'articolo 75 capoverso 1 della legge sulla navigazione marittima, è escluso da questo ordinamento.⁷⁵

⁴ La retribuzione ripartita giusta l'articolo 75 capoverso 1 della legge sulla navigazione marittima oppure quella determinante circa il calcolo dei compensi per atti d'assistenza o di salvataggio, secondo l'articolo 75 capoverso 2, è costituita dalla retribuzione di base, esclusa qualsiasi altra indennità.⁷⁶

V. Vitto dell'equipaggio a bordo

1. Installazioni e attrezzatura

Art. 32

¹ Ogni nave svizzera dev'essere dotata di una cucina installata e attrezzata in modo conveniente, pulita e grande a sufficienza, nonchè dei magazzini e dei locali frigoriferi necessari.

² Ogni nave svizzera deve avere a bordo, per la preparazione del vitto dell'equipaggio, un cuoco di professione, esperto nel suo mestiere; qualora l'equipaggio sia composto di più di venticinque persone, deve essere assunto un aiuto-cucina.

³ L'armatore deve mettere a bordo, a disposizione di tutti i componenti dell'equipaggio, le posate e le stoviglie da tavola necessarie. Ciascun componente dell'equipaggio deve aver cura degli oggetti messi a sua disposizione; in caso di perdita o di danneggiamento colposo, egli risponde verso l'armatore.

2. Approvvigionamento della nave

Art. 33

Al fini della tutela della salute e del benessere dell'equipaggio e avuto riguardo alla durata e alla natura del viaggio, l'armatore e il capitano sono tenuti a provvedere che la nave svizzera sia approvvigionata con derrate alimentari sane e sufficientemente fresche, come pure di acqua potabile fresca. Locali e installazioni appropriati devono consentire il loro immagazzinamento e la loro buona conservazione a bordo.

⁷⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁷⁵ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

⁷⁶ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

3. Genere e quantità del vitto

Art. 34

¹ Ciascun componente dell'equipaggio ha diritto di ricevere a bordo il suo vitto. Tale vitto, deve, nei limiti in cui ciò corrisponda agli usi e alle regole della navigazione marittima, essere uniforme per tutti i componenti dell'equipaggio.

² Avuto riguardo agli effettivi dell'equipaggio, alla natura e alla durata del viaggio, alle condizioni del clima nonché alla nazionalità dei componenti dell'equipaggio, il vitto deve essere sufficiente e appropriato per quantità, valore nutritivo e varietà; esso dev'essere buono e ben preparato.

³ Ogni membro componente dell'equipaggio riceve tre pasti al giorno: la prima colazione, la colazione e la cena, alle ore usuali. In caso di lavoro notturno, dev'essere somministrato un corrispondente vitto supplementare, se del caso, caldo.

4. Controllo del vitto

Art. 35

¹ Il cuoco di bordo, o altro componente dell'equipaggio designato dal capitano, deve tenere un controllo giornaliero del genere e della composizione dei pasti e dell'eventuale vitto supplementare.

² Il capitano, o un componente dell'equipaggio da lui designato, tiene un controllo del genere e della quantità degli alimenti somministrati all'equipaggio nel corso di un mese o di un viaggio. Il rapporto di controllo deve essere firmato dal capitano e dal componente dell'equipaggio che l'ha compilato.⁷⁷

³ Su richiesta dello stesso, i rapporti di controllo devono essere trasmessi per esame all'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

⁴ Il capitano è tenuto a ispezionare, almeno una volta alla settimana, lo stato della cucina, dei magazzini, dei locali frigoriferi, delle installazioni e degli oggetti destinati al vitto dell'equipaggio. Egli deve parimente vigilare sulla preparazione dei cibi. Qualsiasi manchevolezza dev'essere immediatamente eliminata. Qualora non sia in grado di provvedervi, il capitano deve informare senza indugio l'armatore; questi ha l'obbligo di prendere subito le misure necessarie.

5. Avvenimenti straordinari

Art. 36

¹ Qualora il viaggio si prolunghi più del previsto o intervengano avvenimenti straordinari, il capitano è autorizzato ad adattare il vitto alle circostanze e, se del caso, a

⁷⁷ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

ridurlo in modo da garantire nei limiti del possibile il benessere dell'equipaggio fino all'arrivo nel prossimo porto.

² Il capitano deve indicare nel giornale di bordo il motivo che lo ha indotto ad avvalersi di tale sua competenza, nonché le misure da lui ordinate.

VI. Reclami dei componenti dell'equipaggio

Art. 37

¹ I reclami dei componenti dell'equipaggio concernenti insufficienze dell'alloggio o del vitto, inosservanza delle prescrizioni sull'età minima, sulla visita medica, sulla ripartizione del lavoro, sulla sua durata e sul lavoro supplementare, devono essere presentate per iscritto al capitano. Il capitano deve annotare nel giornale di bordo tutti i reclami presentatigli e indicare i provvedimenti da lui presi per svolgere l'inchiesta e per ovviare agli inconvenienti lamentati.

² Qualora un componente dell'equipaggio ritenga che nè il capitano, nè l'armatore abbiano preso i provvedimenti necessari per eliminare gli inconvenienti, gli è data facoltà di rivolgersi all'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

VII. Diritto alle vacanze dei componenti dell'equipaggio

1. Misura

Art. 38⁷⁸

Il diritto minimo a vacanze pagate è determinato giusta l'articolo 329a del Codice delle obbligazioni⁷⁹.

2. Attuazione

Art. 39

¹ Le domeniche e i giorni festivi riconosciuti in cui non sia stato prestato lavoro, nonché le interruzioni di lavoro causate da malattia o da infortunio non possono essere considerate come giorni di vacanze.

² Le vacanze devono essere accordate a ogni componente dell'equipaggio in un porto dello Stato in cui egli fu arruolato o di cui è originario o in cui ha il suo domicilio, oppure in un porto dello Stato più vicino al suo Stato d'origine o di domicilio; deve essere scelto il porto più vantaggioso per il componente dell'equipaggio, salvo che questi non aderisca espressamente a un'altra soluzione.

⁷⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁷⁹ RS 220

³ Le vacanze sono ininterrotte; tuttavia, qualora ciò non sia possibile per gravi motivi di servizio, esse possono venire accordate al massimo in due volte, oppure riportare, tutte o in parte, all'anno successivo. Eccezionalmente, qualora intervengano circostanze straordinarie, e in quanto il marittimo rimanga al servizio dell'armatore e si dichiari d'accordo, il suo diritto alle vacanze può essere sostituito dal pagamento di un'indennità.

⁴ Il capitano determina, d'intesa con l'armatore, l'inizio delle vacanze. Deve aversi riguardo in modo equo ai desideri e agli interessi del marittimo.

3. Corresponsione della retribuzione e delle indennità

Art. 40

¹ Durante le vacanze, compresi le domeniche e i giorni festivi riconosciuti che cadono in tale periodo, il componente dell'equipaggio ha diritto alla retribuzione convenuta, esclusi i compensi per lavoro supplementare o per altro titolo, come pure a un'adeguata indennità di vitto. Qualora al momento della risoluzione del contratto d'arruolamento sia maturato un diritto alle vacanze, devono essere corrisposte al marittimo la retribuzione e l'indennità di cui sopra per i giorni di vacanza dallo stesso non goduti.

² In quanto non sia altrimenti stabilito nel contratto d'arruolamento, l'indennità giornaliera di vitto è pari al reddito giornaliero in natura nelle professioni non agricole, quale calcolato agli effetti dei contributi da versarsi all'assicurazione svizzera per la vecchiaia e per i superstiti. L'indennità di vitto deve essere corrisposta prima dell'inizio delle vacanze.

³ Il diritto alle vacanze, esistente al momento della perdita della nave a causa di naufragio, non può essere computato nel periodo di disoccupazione effettivo, durante il quale l'equipaggio ha diritto a un'indennità, giusta l'articolo 86 della legge sulla navigazione marittima. L'indennità di disoccupazione a causa di naufragio, di cui al suindicato articolo 86, corrisponde alla retribuzione di base aumentata dell'indennità di vitto.⁸⁰

VIII. Assicurazione contro le malattie e gli infortuni

1. Assicuratori

Art. 41

¹ L'assicurazione contro le malattie e gli infortuni professionali deve essere stipulata con una compagnia d'assicurazione autorizzata dal Dipartimento federale di giustizia e polizia a esercitare la propria attività in Svizzera. Qualora l'armatore di una nave svizzera abbia istituito per il proprio personale una speciale cassa-malati e detta

⁸⁰ Introdotta dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

cassa sia stata riconosciuta conformemente alla legge federale del 18 marzo 1994⁸¹ sull'assicurazione contro le malattie, essa è ammessa a praticare l'assicurazione malattie prevista dalla presente ordinanza.⁸²

² Ogni armatore d'una nave svizzera deve trasmettere una copia del contratto d'assicurazione all'Ufficio svizzero della navigazione marittima. Prima di dare la sua approvazione, tale ufficio deve consultare l'Ufficio federale delle assicurazioni private⁸³, se del caso, l'Ufficio federale della sanità pubblica⁸⁴. Le compagnie d'assicurazione sono tenute a informare l'Ufficio svizzero della navigazione marittima, mediante lettera raccomandata, della dichiarazione di recesso del contratto o della scadenza del medesimo.

2. Prestazioni minime; contratto-tipo

Art. 42

¹ Il Consiglio federale, sentiti i circoli interessati, stabilirà in un contratto-tipo le prestazioni minime e le norme particolari alle quali deve conformarsi il contratto d'assicurazione perché l'armatore adempia l'obbligo di assicurazione previsto dall'articolo 84 capoverso 3 della legge sulla navigazione marittima; il contratto-tipo è un allegato della presente ordinanza e ne è considerato parte integrante⁸⁵.

² Le prestazioni eseguite dall'assicuratore devono essere imputate a quelle eventualmente dovute dal contraente.

3. Infortuni professionali

Art. 43

Sono considerati infortuni professionali tutti gli infortuni che colpiscono l'assicurato nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio. Gli infortuni che accadono a bordo della nave, nel traffico con battello fra nave e nave e da nave a terraferma o ritorno, sono in ogni caso considerati infortuni professionali.

4. ...⁸⁶

⁸¹ RS **832.10**

⁸² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 220).

⁸³ Nuovo testo giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

⁸⁴ La designazione dell'unità amministrativa è stata adattata in applicazione dell'art. 16 cpv. 3 dell'O del 17 nov. 2004 sulle pubblicazioni ufficiali (RS **170.512.1**).

⁸⁵ All. III alla presente O.

⁸⁶ Tit. abrogato dal n. I dell'O del 22 dic. 1989 (RU **1989** 220).

Capo V⁸⁷ Limitazione della responsabilità

I. Responsabilità del vettore

Art. 44⁸⁸

¹ In applicazione dell'articolo 105 capoverso 3 della legge sulla navigazione marittima, la responsabilità del vettore è limitata a:

- a. 666.67 unità di conto per collo o per unità di carico;
- b. 2 unità di conto per chilogrammo di peso lordo della merce.

² L'unità di conto è il diritto speciale di prelievo del Fondo monetario internazionale. La conversione nella moneta nazionale si effettua nel giorno del giudizio o a una data fissata di comune accordo dalle parti.

³ Nella navigazione sul Reno, la responsabilità del trasportatore, nel caso del capoverso 1 lettera b, è limitata a un'unità di conto.

II. ...

Art. 44^a⁸⁹

Capo VI⁹⁰. Disposizioni di procedura

Sezione I.

Limitazione della responsabilità mediante la costituzione di un fondo⁹¹

I. Apertura della procedura

1. Domanda e ordinanza del giudice

Art. 45⁹²

¹ L'armatore di una nave marittima o di una nave addetta alla navigazione interna, il quale, giusta l'articolo 49 capoverso 1 o 126 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima, intenda limitare la propria responsabilità mediante costituzione di uno o più fondi di limitazione, propone al giudice una domanda per l'apertura del procedimento, indicando l'importo dei fondi di limitazione, i creditori nei confronti dei quali egli vuole giovare del beneficio della limitazione, nonché la causa e l'ammontare dei loro crediti.

⁸⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 220).

⁸⁸ Originariamente precedeva il cap. V.

⁸⁹ Abrogato dal n. I dell'O del 3 set. 1997 (RU **1997** 2186).

⁹⁰ Originario cap. V.

⁹¹ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU **1966** 1513).

⁹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU **1989** 220).

² In quanto gli sia reso credibile che sussistono i presupposti per una limitazione della responsabilità, il giudice ordina senza indugio l'apertura del procedimento, fissa i termini entro i quali devono essere costituiti i fondi di limitazione, designa i creditori, le cui ragioni rientrano, secondo la domanda, nel procedimento e nomina un commissario. Il giudice può in ogni tempo revocare e sostituire il commissario.

³ Se devono essere costituiti più fondi di limitazione, le disposizioni seguenti sono applicabili per ognuno di essi.

⁴ Le spese del procedimento, incluse quelle concernenti il commissario, sono a carico dell'armatore.

2. Effetti dell'apertura del procedimento

Art. 46

¹ Dal giorno della domanda dell'armatore sino a quello della chiusura o della sospensione del procedimento, non può essere iniziata o proseguita un'esecuzione per i crediti ai quali si riferisce il procedimento. Le azioni civili, come pure le misure d'esecuzione forzata in corso sono sospese per la stessa durata.

² I termini di prescrizione e di decadenza sono parimente sospesi fino alla chiusura o alla sospensione del procedimento.

³ Avvenuta la costituzione dei fondi di limitazione e anticipate le spese del procedimento, sono revocati d'ufficio i sequestri e i pignoramenti eseguiti per crediti a cui si riferisce il procedimento, in quanto non abbia ancora avuto luogo alcuna realizzazione.⁹³

3. Il commissario

Art. 47

¹ Il commissario dirama ai creditori le comunicazioni e le ingiunzioni necessarie, forma lo stato di graduazione e quello di ripartizione per ogni singolo fondo e distribuisce gli importi della responsabilità tra i creditori.⁹⁴

² Contro i provvedimenti del commissario è ammesso reclamo all'autorità di vigilanza entro il termine di dieci giorni da quello in cui il reclamante ha avuto notizia del provvedimento: sono applicabili gli articoli 17 e seguenti della legge federale dell'11 aprile 1889⁹⁵ sulla esecuzione e sul fallimento.

³ Le comunicazioni e le ingiunzioni dirette dal commissario ai creditori sono effettuate mediante lettera raccomandata. Qualora il domicilio di un creditore sia ignoto o

⁹³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁹⁵ RS 281.1

non possa aver luogo una notificazione a mezzo posta, si provvede a una notificazione pubblica nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*, nonché, al caso, in organi di pubblicazione stranieri. Qualora un creditore risieda all'estero a un indirizzo sconosciuto, il commissario comunica la notificazione pubblicata alla rappresentanza diplomatica o consolare dello Stato interessato.

4. Comunicazioni ai creditori

Art. 48

¹ L'ordinanza che dispone l'apertura del procedimento è comunicata dal commissario a tutti i creditori, alle cui ragioni si riferisce il procedimento. Il commissario indica loro la data dell'apertura.

² La comunicazione o la notificazione pubblica del commissario deve contenere:

- a. il nome e il domicilio dell'armatore, come pure il nome, la nazionalità e il luogo d'immatricolazione della nave;
- b.⁹⁶ l'ammontare e il modo di computo dei fondi di limitazione, come anche la data e la modalità della prestazione;
- c. l'avvenimento o il viaggio al quale si riferiscono le pretese dei creditori;
- d. l'ammontare del credito di ciascun creditore, secondo la domanda dell'armatore;
- e.⁹⁷ l'avvertenza che ciascun creditore può, nel termine di sessanta giorni dalla consegna alla posta della comunicazione o dalla pubblicazione della notificazione nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*, promuovere contro l'armatore un'azione volta a ottenere da quest'ultimo fondi di limitazione più elevati; in difetto che i fondi di limitazione costituiti dall'armatore si sono reputati accettati;
- f. l'invito ai creditori a pronunciarsi, entro lo stesso termine, sui loro crediti che l'armatore ha incluso nel procedimento, in difetto di che è sottoposto al procedimento l'ammontare indicato dall'armatore;
- g. il richiamo alle norme di decadenza contenute negli articoli 49 e 52 della presente ordinanza;
- h. il nome e l'indirizzo del commissario.

⁹⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁹⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

³ Su domanda dell'armatore, il commissario, in una pubblica grida, deve diffidare anche gli altri creditori, sconosciuti all'armatore o non designati da lui, ad insinuare i loro crediti, che devono essere soddisfatti con un fondo di limitazione, entro il termine previsto nel capoverso 2 lettera e, corredandoli dei mezzi di prova.⁹⁸

II. Determinazione dei fondi di limitazione⁹⁹

1. Determinazione da parte del giudice su domanda del creditore

Art. 49

¹ Entro il termine di sessanta giorni dalla consegna alla posta della comunicazione del commissario con la quale è notificata l'apertura del procedimento, oppure, per il caso che non abbia avuto luogo una comunicazione personale, dalla pubblicazione della notificazione nel Foglio ufficiale svizzero di commercio, il creditore, il cui credito sia stato incluso nel procedimento, può chiedere al giudice di stabilire fondi di limitazione più elevati di quelli costituiti dall'armatore, in difetto di che i fondi di limitazione si reputano accettati.¹⁰⁰

² Qualora il creditore che ha promosso tale azione riesca vittorioso, gli compete l'importo eccedente del fondo di limitazione, fino a concorrenza del suo credito, comprese le sue spese processuali.¹⁰¹ L'eventuale eccedenza compete agli altri creditori. Qualora l'azione sia stata promossa da più creditori congiuntamente, l'aumento conseguito è ripartito, salvo diversa pattuizione, proporzionalmente ai crediti insinuati.

³ Determinando un fondo di limitazione più elevato, il giudice stabilisce contemporaneamente la modalità e il termine della prestazione.¹⁰²

2. Modalità della costituzione e computo dei fondi di limitazione¹⁰³

Art. 50

¹ Chi intende costituire un fondo di limitazione deve, su ordine del giudice, depositarne l'ammontare presso l'istituto cantonale di deposito in modo che frutti interesse. In luogo di un deposito in contanti, il giudice può ordinare una garanzia irrevocabile

⁹⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

⁹⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

di una banca svizzera o di una società d'assicurazione a favore del tribunale. In tal caso, l'importo garantito della responsabilità è aumentato dell'interesse ottenibile in caso di deposito. Qualora ricorrano sufficienti motivi, il giudice può prorogare il termine di costituzione di un fondo di limitazione.¹⁰⁴

² Qualora un fondo di limitazione sia stabilito in franchi oro, in unità di conto speciali o in valuta straniera, esso è convertito in franchi svizzeri al corso vigente il giorno della sua costituzione.¹⁰⁵

³ Qualora le norme del diritto straniero applicabile limitino la responsabilità dell'armatore al valore della nave o dispongano la responsabilità della sola nave, agli effetti del procedimento in Svizzera deve essere determinato il valore della nave e depositato il suo ammontare.

3. Diritto ai fondi di limitazione¹⁰⁶

Art. 51¹⁰⁷

¹ Un fondo di limitazione costituito dall'armatore non può essere pignorato né sequestrato in forza di crediti che non devono essere soddisfatti con mezzi provenienti da questo fondo medesimo.

² Il fallimento dell'armatore dopo la costituzione di un fondo di limitazione o l'introduzione da parte sua di una procedura concordataria non incidono sullo svolgimento del procedimento di limitazione della responsabilità.

III. Verificazione dei crediti

1. Dichiarazione dei creditori

Art. 52

¹ Ciascun creditore, il cui credito sia sottoposto dall'armatore al procedimento deve dichiarare al commissario, entro il termine di sessanta giorni previsto dall'articolo 49, se egli intende far valere un credito maggiore o ritirare tutto o in parte il credito denunciato dall'armatore.

² In difetto d'una dichiarazione scritta del creditore entro il termine predetto, il creditore è sottoposto al procedimento per l'importo indicato dall'armatore.

¹⁰⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

³ I crediti insinuati dai creditori in virtù dell'articolo 48 capoverso 3 sono sottoposti alla stessa procedura di quelli denunciati dall'armatore, sempreché quest'ultimo non faccia opposizione nei trenta giorni dalla comunicazione del commissario.¹⁰⁸

⁴ Il creditore, il cui credito è sottoposto al procedimento, non è con ciò privato del diritto di far valere la responsabilità illimitata dell'armatore per colpa propria.¹⁰⁹

2. Scadenza e computo dei crediti

Art. 53

¹ I crediti che devono essere soddisfatti con i singoli fondi di limitazione divengono esigibili il giorno della costituzione dei fondi. In tale giorno cessano di decorrere gli interessi.¹¹⁰

² I crediti in valuta straniera sono convertiti in franchi svizzeri al corso vigente il giorno dell'apertura del procedimento.

3. Graduazione dei crediti

Art. 54

¹ Per ogni fondo di limitazione sono ammessi nello stato di graduazione soltanto i crediti che devono essere soddisfatti con il fondo, conformemente alla procedura dell'articolo 52. La graduazione dei crediti avviene secondo le disposizioni delle convenzioni internazionali applicabili secondo l'articolo 49 della legge sulla navigazione marittima.¹¹¹

² Lo stato di graduazione è depositato per sessanta giorni presso il tribunale, dove può esserne presa visione. Il commissario rende noto l'avvenuto deposito pubblicando l'avviso nel *Foglio ufficiale svizzero di commercio*; egli comunica copia dello stato di graduazione a ciascun creditore, indicandogli la data del deposito.

¹⁰⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹⁰⁹ Originario cpv. 3. Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

¹¹⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹¹¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

4. Opposizioni

Art. 55

¹ Il creditore che intende contestare il credito di un altro creditore o la sua partecipazione allo stato di graduazione, deve agire in giudizio contro tale creditore entro il termine di sessanta giorni dall'avvenuto deposito dello stato di graduazione.

² Qualora l'attore riesca vittorioso, l'ammontare della riduzione del dividendo spettante al convenuto su un fondo di limitazione serve al soddisfacimento dell'attore fino a concorrenza dell'intero suo credito, comprese le sue spese processuali.¹¹² L'eventuale eccedenza compete agli altri creditori. Qualora l'azione sia stata promossa da più creditori congiuntamente, è applicabile, per analogia, l'articolo 49 capoverso 2 periodo 2.¹¹³

³ Qualora il creditore pretenda che il credito impugnato non sia soggetto alla limitazione della responsabilità o non possa essere ammesso negli stessi fondi di limitazione, è consentito l'intervento in causa dell'armatore.¹¹⁴

⁴ La sentenza che decide dell'opposizione è vincolante nei confronti dell'armatore e di tutti i creditori partecipanti al procedimento.

5. Crediti ritirati o non insinuati

Art. 56

¹ Qualora un creditore abbia ritirato interamente o in parte il suo credito insinuato dall'armatore o abbia riconosciuto, senza l'assenso dell'armatore, la fondatezza della domanda proposta da un altro creditore ai sensi dell'articolo 55 capoverso 3, l'armatore successivamente ingiunto di pagare il credito può sempre eccepire che detto credito era soggetto alla limitazione della responsabilità e che il creditore avrebbe dovuto farlo valere nel corso del procedimento. Qualora l'armatore consegua vittoria su questo punto, il creditore è decaduto dal suo diritto.

² I crediti che l'armatore non ha incluso nel procedimento sono soggetti alla limitazione della responsabilità solo in quanto la loro causa derivi da un avvenimento per il quale sia possibile un procedimento distinto.

¹¹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹¹³ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

¹¹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

6. Compensazione con crediti dell'armatore

Art. 57¹¹⁵

¹ Le disposizioni delle convenzioni internazionali applicabili giusta l'articolo 49 della legge sulla navigazione marittima si applicano alla compensazione dei crediti reciproci nati dallo stesso evento e all'estinzione d'altri crediti, mediante compensazione, innanzi l'apertura del procedimento.¹¹⁶

² Dopo l'apertura del procedimento di limitazione, un credito inclusivo può essere compensato con un credito dell'armatore, nato da un altro evento, soltanto fino a concorrenza del dividendo attribuitogli nei fondi di limitazione. Se il credito è stato compensato, il dividendo corrispondente spetta all'armatore.¹¹⁷

³ Se il creditore, nei confronti del quale avviene la compensazione, si oppone alle pretese dell'armatore, il commissario deve depositare giudizialmente, perché venga assegnato all'avente diritto, il dividendo conteso.

IV. Ripartizione dei fondi di limitazione¹¹⁸

1. Stato di ripartizione

Art. 58

¹ Formato il giudicato su un fondo di limitazione e sulla graduatoria dei crediti ammessi, il commissario forma lo stato di ripartizione per ogni fondo di limitazione.¹¹⁹

² Lo stato di ripartizione deve essere depositato per trenta giorni presso il tribunale, dove può esserne presa visione. Il commissario informa ciascun creditore dell'avvenuto deposito e gli rimette un estratto concernente il suo dividendo.

³ Un eventuale reclamo contro lo stato di ripartizione deve essere proposto entro il termine del suo deposito.

¹¹⁵ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

¹¹⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹¹⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹¹⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹¹⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

2. Pagamento ai creditori

Art. 59

¹ Divenuto definitivo lo stato di ripartizione, il commissario paga ai creditori i loro dividendi.

² È consentito al commissario di versare ai creditori, già in precedenza, acconti proporzionali ai loro dividendi.

3. Estinzione dei crediti

Art. 60¹²⁰

¹ Il pagamento a ciascun creditore del dividendo che gli compete nei fondi di limitazione provoca l'estinzione del credito. Resta salva la responsabilità illimitata secondo le disposizioni delle convenzioni internazionali applicabili giusta l'articolo 49 della legge sulla navigazione marittima.

² L'armatore può invocare la limitazione legale della responsabilità per un credito anche fuori di questo procedimento, tenendo però conto che egli non fruirà dei vantaggi particolari offerti dalla costituzione dei fondi di limitazione.

V. Chiusura o sospensione del procedimento

Art. 61¹²¹

¹ Avvenuta la ripartizione dei fondi di limitazione, il commissario presenta al giudice una relazione conclusiva.¹²² Questi, accertato che il procedimento è stato attuato in ogni sua parte, ne dichiara la chiusura.

² Qualora l'armatore non costituisca, nel termine assegnatogli, i fondi di limitazione da lui proposti o determinati dal giudice e non provveda all'anticipazione delle spese, il giudice sospende il procedimento. Il commissario notifica la sospensione ai creditori già informati del procedimento. Se un fondo di limitazione era già stato parzialmente costituito, quanto rimane, dedotte le spese sopportate, è restituito all'armatore.¹²³

¹²⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹²¹ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

¹²² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹²³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

VI. Procedimenti simultanei all'estero

Art. 62¹²⁴

Qualora l'armatore venga contemporaneamente escusso all'estero per crediti inclusi in un procedimento aperto in Svizzera, il giudice, a richiesta dell'armatore, deve prendere le misure e le disposizioni necessarie per attuare la limitazione della sua responsabilità e per soddisfare uniformemente i creditori. Il giudice può, in particolare, ridurre un fondo di limitazione o attribuire all'armatore il dividendo spettante a un creditore, in quanto questi venga soddisfatto all'estero.¹²⁵

Sezione II. Omologazione giudiziale del regolamento d'avaria comune

I.¹²⁶ Diritto applicabile

Art. 63

In caso di avaria comune sono applicabili le regole di York e di Anversa nel tenore dell'allegato IV¹²⁷ della presente ordinanza.

II. Attuazione del regolamento d'avaria¹²⁸

Art. 63a¹²⁹

¹ In caso d'avaria comune di una nave marittima o di una nave adibita alla navigazione interna, il regolamento d'avaria è attuato da un perito (liquidatore d'avaria). Questi è nominato o dall'autorità competente del luogo ove deve procedersi al regolamento d'avaria, o dall'armatore o dal capitano, oppure d'intesa tra coloro che sono interessati al regolamento medesimo.

² Nel caso in cui il liquidatore d'avaria sia stato designato dall'armatore o dal capitano e non si tratti d'un liquidatore riconosciuto o giurato ai sensi della legislazione dello Stato in cui deve essere attuato il regolamento, è dato, a chiunque vi abbia interesse, di promuovere opposizione avanti il giudice svizzero entro il termine di dieci giorni da quello in cui ha avuto notizia della persona del liquidatore, se la legge del luogo ove deve essere attuato il regolamento d'avaria non gli consente altro rimedio giuridico.

¹²⁴ Nuovo testo giusta il n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

¹²⁵ Nuovo testo del per. 2 giusta il n. I dell'O del 22 dic. 1988, in vigore dal 1° feb. 1989 (RU 1989 220).

¹²⁶ Introdotto dal n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹²⁷ RU 1993 2284

¹²⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹²⁹ Originario art. 63.

³ In mancanza di opposizione promossa in Svizzera o all'estero entro tale termine, la designazione del liquidatore si considera accettata. Qualora reputi fondata l'opposizione, il giudice designa un altro liquidatore.

⁴ Qualora la designazione del liquidatore o l'attuazione del regolamento in Svizzera siano indebitamente ritardate, chiunque abbia interesse può chiedere al giudice la designazione d'un liquidatore o la revoca del liquidatore in ritardo.

III. Omologazione del regolamento d'avaria comune¹³⁰

1. Domanda degli interessati

Art. 64

¹ Ciascun interessato all'avaria comune ha il diritto di chiedere l'omologazione giudiziale di un regolamento d'avaria comune nei confronti di altri interessati. La domanda deve indicare nei confronti di quali altri interessati è chiesta l'omologazione giudiziale.

² Qualora non manchino manifestamente i presupposti dell'avaria comune, il giudice fissa una pubblica udienza per contraddittorio all'istante e agli altri interessati da questo designati e invita a parteciparvi anche il liquidatore. L'udienza deve aver luogo non prima di trenta giorni dalla data della convocazione.

³ La convocazione deve contenere l'avvertenza che, se l'interessato convocato non apparirà all'udienza o non farà prima di essa opposizione scritta avanti il giudice, sarà presunto il suo consenso sul regolamento d'avaria.

⁴ Alle autorità svizzere spetta la competenza di omologare il regolamento d'avaria, se quest'ultimo è stato compilato in Svizzera oppure se l'interessato al regolamento d'avaria, tanto come richiedente quanto come convenuto, ha il domicilio in Svizzera.¹³¹

2. Componento amichevole delle opposizioni

Art. 65

¹ In mancanza di opposizioni contro il regolamento d'avaria il giudice lo omologa nei confronti degli interessati al procedimento.

² In caso di tempestiva opposizione da parte di un interessato, gli altri devono pronunciarsi su di essa. Qualora essi riconoscano fondata l'opposizione o si accordino in altra guisa con l'opponente, il regolamento d'avaria deve essere rettificato in conformità e omologato dal giudice. Qualora l'opposizione non possa essere definita, il regolamento deve essere omologato nella misura in cui non è toccato dall'opposizione.

¹³⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 5 mag. 1993 (RU 1993 1710).

¹³¹ Introdotto dal n. I del DCF del 4 nov. 1966, in vigore dal 1° gen. 1967 (RU 1966 1513).

³ Qualora l'opposizione concerna diritti di un interessato assente, si reputa che questi non la riconosca.

3. Risoluzione giudiziale delle opposizioni

Art. 66

¹ Qualora un'opposizione non venga riconosciuta nel corso della pubblica udienza, nè definita transattivamente, è dato all'opponente un termine di trenta giorni dal giorno dell'udienza per agire in giudizio contro gli interessati i cui diritti sono messi in causa dalla sua opposizione.

² Qualora non sia osservato il termine per agire, l'opposizione cade e il regolamento d'avaria si considera riconosciuto e omologato.

³ Passate in cosa giudicata le decisioni pronunciate sulle opposizioni, il regolamento d'avaria deve essere rettificato in conformità alle indicazioni in esse contenute, e omologato senz'altro dal giudice.

4. Azioni dell'opponente

Art. 67

¹ L'opponente può agire in giudizio contro gli interessati che non hanno riconosciuto fondata la sua opposizione, per ottenere l'accertamento del proprio diritto al rimborso oppure l'accertamento del diritto al rimborso o dell'obbligo contributivo di un altro interessato.

² Qualora l'opposizione investa i diritti di più interessati, l'opponente deve chiamare in giudizio tutti costoro quali litisconsorti. Qualora agiscano in giudizio più interessati, il giudice deve riunire le cause.

5. Effetti della sentenza

Art. 68

¹ L'omologazione giudiziale del regolamento d'avaria ha effetti soltanto per i rapporti giuridici reciproci di coloro che sono parti del procedimento. Nei loro confronti il regolamento omologato passato in cosa giudicata costituisce titolo per il rigetto definitivo dell'opposizione nella procedura esecutiva.

² Qualora il giudice accerti nel corso di un giudizio promosso da un opponente che non vi è stata avaria comune e che non sussiste alcun obbligo contributivo, la sentenza non produce effetti per gli altri interessati, che abbiano riconosciuto il regolamento d'avaria.

6. Spese

Art. 69

¹ Le spese del procedimento d'omologazione sono a carico dell'istante, qualora non sia stata fatta opposizione. Se tuttavia un interessato ha ricusato il proprio contributo all'avaria comune, senza peraltro promuovere opposizione nel corso del procedimento, il giudice può mettere le spese a suo carico.

² Qualora le opposizioni siano state definite nel corso dell'udienza oppure decise con sentenza, il giudice statuisce equamente, secondo l'esito dell'opposizione, sulla ripartizione delle spese del procedimento di omologazione.

Sezione III. Disposizioni comuni

I. Norme integrative

Art. 70

¹ In quanto la legge sulla navigazione marittima e la presente ordinanza non prevedano disposizioni particolari di procedura, si applicano le disposizioni della legge federale dell'11 aprile 1889¹³² sulla esecuzione e sul fallimento, e quelle contenute nelle ordinanze e nelle istruzioni che la integrano.

² Il termine «armatore», usato per il procedimento di limitazione della responsabilità mediante la costituzione di fondi di limitazione, è applicabile per analogia a qualsiasi persona che, conformemente agli articoli 49 e 126 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima e alle convenzioni internazionali ivi menzionate, può invocare la limitazione della responsabilità.¹³³

II. Autorità giudiziarie competenti

Art. 71

¹ Il Cantone di Basilea Città designa le autorità giudiziarie competenti a pronunciare le decisioni e le ordinanze attribuite al giudice dalla presente ordinanza. Esso emana le norme di procedura necessarie e la tariffa delle tasse.

² Le violazioni, nel corso di una procedura esecutiva, degli articoli 46 e 51 devono essere fatte valere mediante reclamo ai sensi dell'articolo 17 e seguenti della legge federale dell'11 aprile 1889¹³⁴ sulla esecuzione e sul fallimento.

¹³² RS 281.1

¹³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 3 set. 1997, in vigore dal 1° nov. 1997 (RU 1997 2186).

¹³⁴ RS 281.1

III. Arbitrato

Art. 72

¹ Le azioni previste dagli articoli 49, 55 e 66 possono essere promosse avanti tribunali arbitrali.

² Sono osservati i termini processuali, qualora entro il termine stabilito per agire in giudizio, sia stato stipulato il compromesso in arbitri, l'attore abbia proceduto alla nomina del suo arbitro e il convenuto sia stato invitato a nominare il proprio oppure abbia chiesto la designazione di un arbitro unico. Decorre da tale momento un nuovo termine di trenta giorni, entro il quale la domanda deve essere presentata al tribunale arbitrale in difetto di che, si reputa scaduto il termine per agire.

Capo VII¹³⁵. Disposizioni finali

Entrata in vigore

Art. 73

La presente ordinanza entra in vigore, insieme con la legge federale del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, il 1° gennaio 1957.

¹³⁵ Originario cap. VI.

Allegato I
(Art. 9 cpv. 1 O)

Regole per prevenire gli abbordi in mare¹³⁶

¹³⁶ RS 0.747.363.321

Allegato II
(Art. 13 O)

Traduzione dai testi originali francese e inglese¹³⁷

Alloggi dell'equipaggio a bordo

(Art. 6 a 17 della Conv. n. 92 concernente gli alloggi dell'equipaggio a bordo, riveduta nel 1949, adottata dalla 32a sessione della Conferenza internazionale del lavoro)

Art. 6

1. L'ubicazione, i mezzi d'accesso, la costruzione e la disposizione degli alloggi dell'equipaggio in relazione alle altre parti della nave devono garantire adeguata sicurezza, protezione contro le intemperie e il mare, e isolamento del calore, dal freddo, dai rumori eccessivi e dagli odori o emanazioni provenienti da altre parti della nave.
2. È vietata ogni apertura diretta che metta in comunicazione i dormitori con i compartimenti destinati al carico, con la sala macchine, con i locali delle caldaie, con le cucine, con la lampisteria, con i depositi di vernici, con i magazzini di coperta e delle macchine, con i magazzini generali, con gli essiccatoi, con i lavatoi o con le latrine. Le paratie che separano tali locali dai dormitori e le paratie esterne di questi ultimi devono essere costruite convenientemente in acciaio o con altro materiale approvato ed essere impermeabili all'acqua e ai gas.
3. Le pareti esterne dei dormitori e dei refettori devono essere opportunamente isolate. I cassoni delle macchine e le paratie delle cucine o degli altri locali in cui viene irradiato calore, devono essere opportunamente isolati, qualora tale calore possa riuscire molesto nei locali e nei corridoi contigui. Devono parimente essere prese disposizioni intese a proteggere contro il calore che si sviluppa dalle condutture di vapore e di acqua calda.
4. Le paratie interne devono essere costruite con materiale approvato, tale da non poter offrire ricetto ai parassiti.
5. I dormitori, i refettori, i locali di ricreazione e i corridoi situati nella parte della nave destinata agli alloggi dell'equipaggio devono essere opportunamente isolati, in modo da evitare qualsiasi condensazione o qualsiasi calore eccessivo.
6. Le condutture principali per il vapore e quelle di scarico dei verricelli e degli altri attrezzi simili non devono passare attraverso i locali dell'equipaggio, nè, in quanto ciò sia tecnicamente possibile, attraverso i corridoi che a essi conducono. Qualora fosse necessario farle passare attraverso i corridoi, le condutture medesime devono essere opportunamente isolate e rivestite.
7. I pannelli e i fasciami interni devono essere fatti con materiale, la cui superficie possa mantenersi facilmente pulita. Sono vietati i rivestimenti sagomati o altri modi di costruzione che possano offrire ricetto ai parassiti.

¹³⁷ Il testo originale francese è pubblicato nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

8. L'autorità competente decide quali disposizioni intese a prevenire gli incidenti o a ritardarne la propagazione debbano essere prese nella costruzione degli alloggi dell'equipaggio.
9. Le pareti e i soffitti dei dormitori e dei refettori devono poter essere mantenuti facilmente puliti; in quanto pitturati, lo devono essere con colori chiari; è vietato l'impiego d'intonachi fatti con calcina.
10. La pittura delle pareti interne deve essere rifatta o ripassata quando ve ne sia bisogno.
11. I materiali e il modo di costruzione dei rivestimenti di coperta di tutti gli alloggi dell'equipaggio devono essere approvati; detti rivestimenti devono essere impermeabili all'umidità e tali da potersi facilmente mantenere puliti.
12. Qualora i rivestimenti di coperta siano fatti di materiale composto, i raccordi con le pareti devono essere arrotondati, in modo da evitare che si formino fessure.
13. Devono essere previsti adeguati dispositivi per lo scolo dell'acqua.

Art. 7

1. I dormitori e i refettori devono essere opportunamente ventilati.
2. Il sistema di ventilazione deve essere regolabile, in modo da mantenere l'aria in condizioni soddisfacenti e da assicurarne un'adeguata circolazione con ogni tempo e in ogni clima.
3. Le navi adibite regolarmente alla navigazione in zone tropicali o nel golfo Persico devono essere provviste di mezzi meccanici di ventilazione e di ventilatori elettrici; tuttavia potrà essere installato uno solo di tali mezzi in quelle parti della nave in cui esso sia sufficiente ad assicurare una ventilazione adeguata.
4. Le navi adibite alla navigazione fuori delle zone tropicali devono essere provviste di un sistema di ventilazione meccanica o di ventilatori elettrici. L'autorità competente potrà dispensare dall'osservanza di tale norma le navi adibite normalmente alla navigazione nei mari freddi dell'emisfero settentrionale o meridionale.
5. La forza motrice necessaria per il funzionamento dei sistemi di ventilazione di cui ai paragrafi 3 e 4 deve essere disponibile, nella misura in cui ciò sia possibile, per tutto il tempo in cui l'equipaggio sia a bordo e sia così richiesto dalle circostanze.

Art. 8

1. Eccettuate le navi adibite esclusivamente alla navigazione nelle zone tropicali o nel golfo Persico, deve essere previsto a bordo di ogni nave un adeguato impianto di riscaldamento per gli alloggi dell'equipaggio.
2. L'impianto di riscaldamento deve funzionare, per quanto possibile, permanentemente, quando l'equipaggio è a bordo e sia così richiesto dalle circostanze.
3. A bordo di ogni nave che debba essere munita di un impianto di riscaldamento, questo deve funzionare mediante vapore, acqua o aria calda o elettricità.

4. A bordo di ogni nave, in cui il riscaldamento sia attuato con stufe, devono essere prese disposizioni perché queste abbiano dimensioni sufficienti, siano opportunamente sistemate e protette e l'aria non ne risulti viziata.

5. L'impianto di riscaldamento deve poter mantenere la temperatura negli alloggi dell'equipaggio a un livello soddisfacente nelle condizioni atmosferiche e climatiche, in cui la nave viene normalmente a trovarsi nel corso della navigazione; l'autorità competente emana le norme relative.

6. I radiatori e gli altri apparecchi di riscaldamento devono essere ubicati in modo da evitare il rischio d'incendio e la possibilità di divenire fonte di pericoli o di molestie per gli occupanti dei locali. In quanto necessario, essi devono essere muniti di uno schermo di protezione.

Art. 9

1. Salve le deroghe speciali che possono essere accordate per le navi da passeggeri, i dormitori e i refettori devono ricevere adeguata luce naturale, e disporre inoltre di un'opportuna illuminazione artificiale.

2. Tutti gli alloggi dell'equipaggio devono essere adeguatamente illuminati. Nei locali di abitazione, la luce naturale deve consentire a una persona con acutezza visiva normale di leggere, con tempo chiaro e in pieno giorno, in ogni parte del locale ove si possa circolare, un comune giornale. Qualora non sia possibile ottenere luce naturale sufficiente, deve essere disposto un impianto d'illuminazione artificiale che dia lo stesso risultato.

3. Ogni nave deve essere munita di un impianto che consenta d'illuminare elettricamente gli alloggi dell'equipaggio. Qualora non esistano a bordo due sorgenti autonome di elettricità, deve essere previsto un sistema supplementare di illuminazione per casi di bisogno, mediante lampade o apparecchi d'illuminazione di tipo appropriato.

4. L'illuminazione artificiale deve essere disposta in modo da assicurare ai suoi utenti il massimo beneficio.

5. Nei dormitori, ogni cuccetta deve essere munita in testata di una lampada elettrica.

Art. 10

1. I dormitori devono essere situati al di sopra della linea di galleggiamento, al centro o a poppa.

2. Qualora ogni altra sistemazione non fosse ragionevole o praticamente attuabile per via del tipo della nave, delle sue dimensioni o del servizio al quale essa è adibita, l'autorità competente può eccezionalmente consentire che i dormitori vengano ubicati a prora, in nessun caso però oltre la paratia d'abbordaggio.

3. A condizione che vengano prese disposizioni adeguate per assicurare l'illuminazione e la ventilazione, l'autorità competente può consentire che a bordo delle navi da passeggeri i dormitori siano ubicati sotto la linea di galleggiamento, in nessun caso però immediatamente sotto i corridoi di servizio.

4. La superficie dei dormitori per il personale di bassa forza non deve, per ogni occupante, essere inferiore a:
- 1,85 m² (o 20 piedi quadrati) a bordo delle navi con stazza inferiore a 800 tonnellate;
 - 2,35 m² (o 25 piedi quadrati) a bordo delle navi con stazza pari o superiore a 800 tonnellate, ma inferiore a 3000 tonnellate;
 - 2,78 m² (o 30 piedi quadrati) a bordo delle navi con stazza pari o superiore a 3000 tonnellate.

Tuttavia, a bordo delle navi da passeggeri dove sono alloggiati nello stesso dormitorio più di quattro membri del personale di bassa forza, la superficie minima per occupante può essere di 2,22 m² (o 24 piedi quadrati).

5. Qualora una nave richieda a bordo personale di bassa forza in misura notevolmente superiore a quella abituale, l'autorità competente può ridurre la superficie per occupante dei dormitori a esso riservati, purché
- la superficie totale dei dormitori medesimi non sia minore di quella che sarebbe stata assegnata, qualora non si fosse reso necessario l'aumento dell'effettivo;
 - la superficie minima per occupante dei dormitori sia di almeno:
 - 1,67 m² (o 18 piedi quadrati) nelle navi con stazza inferiore a 3000 tonnellate;
 - 1,85 m² (o 20 piedi quadrati) nelle navi con stazza pari o superiore a 3000 tonnellate.

6. Lo spazio occupato dalle cuccette, dagli armadi, dai cassettoni e dalle sedie deve essere compreso nel computo della superficie. Non vi sono invece compresi gli spazi esigui o di forma irregolare, che non aumentano effettivamente lo spazio utile per circolare o nel quale non possano essere sistemati mobili.

7. L'altezza libera dei dormitori deve essere di almeno 1,90 m (o 6 piedi e 3 pollici).

8. I dormitori devono essere in numero sufficiente perché ogni categoria dell'equipaggio disponga di uno o più dormitori distinti; tuttavia l'autorità competente può accordare deroghe a questa prescrizione per navi di piccolo tonnellaggio.

9. Il numero di persone autorizzate a occupare un singolo dormitorio non deve essere superiore a:

- ufficiali capi servizio, ufficiali di coperta e di macchina che presiedono al servizio di guardia, primi ufficiali od operatori radiotelegrafisti: un occupante per camera;
- altri ufficiali: un occupante per camera, in quanto possibile; in nessun caso più di due;
- sottufficiali; uno o due occupanti per dormitorio, in nessun caso più di due;
- personale di bassa forza: due o tre occupanti per dormitorio, in quanto possibile; in nessun caso più di quattro.

10. Allo scopo di assicurare una sistemazione soddisfacente e più confortevole, l'autorità competente può, sentite le associazioni professionali degli armatori o gli armatori e le associazioni professionali interessate della gente di mare, riconosciute *bona fide*, consentire che in determinate navi da passeggeri siano alloggiati nello stesso dormitorio non più di dieci componenti dell'equipaggio.
11. In ogni dormitorio il numero massimo di persone che possono alloggiarvi deve essere indicato in modo leggibile e indelebile in luogo ben visibile.
12. I componenti dell'equipaggio devono disporre di cuccette individuali.
13. Le cuccette non possono essere sistemate l'una accanto all'altra in modo che, per accedere all'una, si debba passar sopra all'altra.
14. È vietata la sovrapposizione di più di due cuccette. Qualora le cuccette siano disposte lungo la murata della nave, è vietata la loro sovrapposizione laddove un portellino si trovi sopra una cuccetta.
15. In caso di sovrapposizione, la cuccetta inferiore deve essere ubicata a un'altezza di almeno 0,30 m (o 12 pollici) dal pavimento; la cuccetta superiore deve essere ubicata a circa metà altezza tra il ripiano della cuccetta inferiore e la parte inferiore delle traverse del soffitto.
16. Le dimensioni interne minime delle cuccette devono essere 1,90 m per 0,68 m (o 6 piedi e 3 pollici per 2 piedi e 3 pollici).
17. L'intelaiatura delle cuccette e l'eventuale loro bordo rialzato devono essere costruite con materiale approvato, duro, liscio, inossidabile e tale da non poter offrire ricetto ai parassiti.
18. Qualora siano utilizzate per la costruzione delle cuccette intelaiature tubolari, le medesime devono essere interamente chiuse e senza aperture che possano offrire ricetto ai parassiti.
19. Ogni cuccetta deve essere munita di una rete elastica o di un saccone a molle e di un materasso imbottito di materia approvata. È vietato per l'imbottitura l'impiego della paglia o di altra materia che possa dare ricetto ai parassiti.
20. In caso di sovrapposizione delle cuccette, deve essere disposto sotto il saccone a molle della cuccetta superiore un fondo che non lasci passare la polvere, fatto di legno o tela o altra materia adatta.
21. Ogni dormitorio deve essere disposto e arredato in modo da agevolarne il riassetto e da offrire ai suoi occupanti condizioni ragionevoli di comodità.
22. L'arredamento deve comprendere un armadio per ogni occupante. Esso deve essere alto almeno 1,52 m (o 5 piedi) e avere una sezione trasversale di 19,30 dm² (o 300 pollici quadrati); deve inoltre essere munito di una scansia e di un dispositivo di chiusura mediante lucchetto. Il lucchetto deve essere fornito dall'occupante.
23. Ogni dormitorio deve contenere un tavolo o uno scrittoio, di tipo fisso, ribaltabile o retrattile, nonché sedie confortevoli, secondo il bisogno.
24. Il mobilio deve essere costruito con materiale liscio e duro, indeformabile e inossidabile.

25. Ogni occupante deve avere a sua disposizione un cassetto o uno spazio equivalente avente una capacità di almeno 0,56 m³ (o 2 piedi cubi).
26. I portellini dei dormitori devono essere provvisti di cortine.
27. Ogni dormitorio deve essere provvisto di uno specchio, di piccole mensole per gli oggetti di toeletta, di un palchetto per libri e di un numero adeguato di attaccapanni.
28. In quanto possibile, le cuccette devono essere ripartite in modo da separare i turni di guardia ed evitare che un marittimo che svolga servizio di giorno alloggi nello stesso dormitorio occupato da un marittimo del servizio di guardia.

Art. 11

1. A bordo di ogni nave devono essere sistemati refettori sufficienti.
2. A bordo delle navi con stazza inferiore a 1000 tonnellate, devono essere disposti refettori distinti per:
 - a. il capitano e gli ufficiali;
 - b. i sottufficiali e il personale di bassa forza.
3. A bordo delle navi con stazza pari o superiore a 1000 tonnellate devono essere disposti refettori distinti per:
 - a. il capitano e gli ufficiali;
 - b. i sottufficiali e il personale di bassa forza di coperta;
 - c. i sottufficiali e il personale di bassa forza di macchina.Tuttavia:
 - (i) l'uno dei due refettori previsti per i sottufficiali e il personale di bassa forza può essere adibito per i sottufficiali, e l'altro per il personale di bassa forza;
 - (ii) può essere disposto un refettorio unico per i sottufficiali e il personale di bassa forza di coperta e di macchina, qualora gli armatori, o le loro associazioni professionali, e le associazioni professionali interessate della gente di mare, riconosciute *bona fide*, preferiscano questa soluzione.
4. Disposizioni adeguate devono essere previste per il personale dei servizi complementari di bordo, sia sistemando per esso un refettorio distinto, sia accordandogli il diritto di fruire dei refettori destinati alle altre categorie; a bordo delle navi con stazza pari o superiore a 5000 tonnellate che imbarchino più di cinque marittimi appartenenti ai servizi complementari di bordo, deve essere presa in considerazione l'installazione di un refettorio separato.
5. Le dimensioni e l'arredamento di ogni refettorio devono essere sufficienti per il numero probabile di persone che lo utilizzeranno contemporaneamente.
6. Ogni refettorio deve essere provvisto di tavoli e di sedie approvati in quantità sufficiente per il numero probabile di persone che li utilizzeranno contemporaneamente.

7. All'autorità competente è consentito di accordare deroghe alle disposizioni di cui sopra concernenti la sistemazione dei refettori, nella misura in cui lo richiedano le condizioni speciali esistenti a bordo delle navi da passeggeri.

8. I refettori devono essere separati nettamente dai dormitori e disposti il più vicino possibile alla cucina.

9. Qualora i locali di disimpegno della cucina non siano direttamente accessibili dai refettori, devono essere previsti un'istallazione adeguata per il lavaggio delle stoviglie e un numero sufficiente di armadi per riporvi le medesime.

10. La superficie superiore dei tavoli e delle sedie deve essere di materia resistente all'umidità, senza crepe e tale da potersi pulire facilmente.

Art. 12

1. A bordo di ogni nave, sopra un ponte aperto, devono essere previsti, tenuto conto delle dimensioni della nave e dell'effettivo dell'equipaggio, uno o più spazi liberi, di superficie adeguata, ai quali abbiano accesso, fuori servizio, i componenti dell'equipaggio.

2. Per gli ufficiali e il personale subalterno devono essere previsti locali per la ricreazione ubicati in luogo appropriato e convenientemente arredati. Qualora a tal fine siano adibiti i refettori, questi devono essere disposti e arredati in modo da adempiere anche alla funzione ricreativa.

Art. 13

1. A bordo di ogni nave devono essere disposte installazioni igieniche adeguate, comprendenti lavandini, bagni o docce.

2. Deve essere previsto il seguente numero minimo di latrine separate:

- a. a bordo di navi con stazza inferiore a 800 t: tre;
- b. a bordo di navi con stazza pari o superiore a 800 t, ma inferiore a 3000 t: quattro;
- c. a bordo di navi con stazza pari o superiore a 3000 t: sei;
- d. a bordo di navi sulle quali gli ufficiali od operatori radiotelegrafisti abbiano alloggi isolati, devono essere previste installazioni igieniche contigue o poste in prossimità.

3. La ripartizione delle latrine tra le diverse categorie dell'equipaggio è determinata dalla legislazione nazionale; sono fatte salve le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo.

4. Per i componenti dell'equipaggio che non dispongono di alloggi con installazioni igieniche particolari, sono previste, con riferimento a ogni singola categoria dell'equipaggio, le seguenti installazioni igieniche:

- a. un bagno o una doccia per non più di otto persone;
- b. una latrina per non più di otto persone;
- c. un lavandino per non più di sei persone.

Tuttavia, qualora il numero di appartenenti a una categoria superi di meno della metà del numero indicato un multiplo di tale numero, è consentito, agli effetti della presente disposizione, di non tener conto del residuo.

5. Qualora l'equipaggio si componga di più di 100 persone o si tratti di navi da passeggeri che effettuano viaggi d'una durata non superiore a quattro ore, l'autorità competente può emanare disposizioni speciali o stabilire una riduzione del numero delle installazioni igieniche prescritte.

6. Tutti i locali comuni destinati ai servizi igienici devono essere provvisti di acqua dolce, calda e fredda o di mezzi per riscaldare l'acqua. L'autorità competente, sentite le associazioni professionali degli armatori o gli armatori e le associazioni professionali interessate della gente di mare, riconosciute *bona fide*, può determinare la quantità massima d'acqua dolce, che l'armatore è tenuto a fornire giornalmente a ogni persona.

7. I lavandini e i bagni devono avere dimensioni sufficienti ed essere costruiti con materiale approvato, a superficie liscia, tale da non potersi crepare, scheggiare o arrugginire.

8. L'aerazione delle latrine deve avvenire mediante collegamento diretto con l'aperto ed essere indipendente da quella delle altre parti degli alloggi.

9. Le latrine devono essere di tipo approvato e provviste di un sistema di lavaggio potente, utilizzabile in ogni momento e azionabile individualmente.

10. Le condutture di deflusso e di scarico devono avere dimensioni sufficienti ed essere installate in modo da ridurre al minimo i rischi d'intasamento e da agevolare la pulizia.

11. Le installazioni igieniche destinate a essere utilizzate da più di una persona devono conformarsi alle seguenti prescrizioni:

- a. i pavimenti devono essere costruiti con materiale durevole approvato, facile da pulire e impermeabile all'umidità; essi devono essere provvisti di un sistema efficace per lo scolo dell'acqua;
- b. le paratie devono essere costruite in acciaio o con altro materiale approvato ed essere stagne fino all'altezza di almeno 0,23 m (o 9 pollici) partendo dal pavimento;
- c. i locali devono essere adeguatamente illuminati, riscaldati e aereati;
- d. le latrine devono essere ubicate in luogo facilmente accessibile dai dormitori e dai locali destinati alla pulizia personale, ma ne devono essere separate; esse non devono consentire un accesso diretto ai dormitori o a un passaggio che verrebbe a collegare esclusivamente i dormitori con le latrine; tuttavia quest'ultima prescrizione non si applica alle latrine situate tra due dormitori, il cui numero complessivo di occupanti non sia superiore a quattro;

- e. qualora in uno stesso locale siano installate più latrine, esse devono essere isolate l'una dall'altra mediante opportune pareti.
12. A bordo di ogni nave devono essere previsti, in misura corrispondente all'effettivo dell'equipaggio e alla durata del viaggio, mezzi per lavare e per asciugare il bucato.
13. Il materiale per lavare deve comprendere vasche sufficienti, provviste di dispositivo per lo scolo dell'acqua; esse possono essere installate nei locali destinati alla pulizia personale, qualora non sia ragionevolmente possibile istituire una lavanderia separata. Le vasche devono poter essere sufficientemente alimentate con acqua dolce, calda o fredda. In mancanza d'acqua calda, devono essere predisposti mezzi per riscaldare l'acqua.
14. Per asciugare il bucato deve essere previsto un locale separato dai dormitori e dai refettori, convenientemente aerato, riscaldato e provvisto di corde per stendere la biancheria o di altri mezzi adatti a tal uopo.

Art. 14

1. A bordo di ogni nave con un equipaggio pari o superiore a quindici uomini, adibita a viaggi di durata superiore a tre giorni, deve essere disposta un'infermeria separata. L'autorità competente può accordare deroghe a tale norma per le navi adibite alla navigazione costiera.
2. L'infermeria deve essere ubicata in modo che il suo accesso sia agevole, che i suoi occupanti siano alloggiati confortevolmente e possano ricevere, in ogni condizione atmosferica, le cure necessarie.
3. L'ingresso, le cuccette, l'illuminazione, la ventilazione, il riscaldamento e l'impianto dell'acqua devono essere sistemati in modo da garantire condizioni confortevoli e agevolare la cura dei ricoverati.
4. Il numero delle cuccette da installare nell'infermeria è determinato dall'autorità competente.
5. Per l'uso esclusivo dei ricoverati nell'infermeria, devono essere previste latrine particolari, facenti parte dell'installazione dell'infermeria stessa o poste in sua immediata prossimità.
6. È vietato adibire l'infermeria a scopo diverso dalla cura dei malati.
7. Ogni nave che non disponga di un medico di bordo deve essere provvista di una cassetta di medicinali di tipo approvato con le relative istruzioni facilmente comprensibili.

Art. 15

1. Per stendere gli indumenti incerati devono essere previsti locali sufficienti e convenientemente aerati; essi devono essere ubicati all'esterno dei dormitori, ma essere facilmente accessibili dai medesimi.

2. A bordo delle navi con stazza superiore a 3000 tonnellate devono essere disposti e arredati due locali da adibirsi, rispettivamente, l'uno a ufficio del servizio di coperta, l'altro a ufficio del servizio di macchina.
3. A bordo delle navi che fanno regolarmente scalo in porti ove abbondano le zanzare, devono essere prese disposizioni al fine di proteggere gli alloggi dell'equipaggio; devono in particolare essere provvisti di opportune zanzariere i portellini, le aperture di ventilazione e le porte che danno su un ponte aperto.
4. Le navi adibite regolarmente alla navigazione in zone tropicali o nel golfo Persico o che vi sono dirette, devono essere provviste di tende da installarsi sui ponti aperti situati immediatamente al di sopra degli alloggi dell'equipaggio, come pure sulla parte o sulle parti del ponte aperto che servono da posto di ricreazione.

Art. 16

1. Per le navi di cui al paragrafo 5 dell'articolo 10, l'autorità competente può modificare, per quel che concerne i componenti dell'equipaggio ivi considerati, le norme disposte negli articoli precedenti, nella misura in cui ciò sia necessario per tener conto delle abitudini e degli usi nazionali; essa potrà, in particolare, emanare prescrizioni speciali concernenti il numero delle persone da alloggiare nei dormitori e l'arredamento dei refettori e delle installazioni igieniche.
2. Modificando le norme così determinate, l'autorità competente è tuttavia tenuta a osservare le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 10 e a rispettare le superficie minime richieste per tale personale dal paragrafo 5 dell'articolo 10.
3. A bordo delle navi sulle quali una categoria qualsiasi dell'equipaggio sia composta di persone aventi abitudini e usi nazionali assai differenti, devono essere disposti dormitori e locali di soggiorno separati e adeguati, nella misura corrispondente ai bisogni dei differenti gruppi.
4. A bordo delle navi menzionate nel paragrafo 5 dell'articolo 10, le infermerie, i refettori e le installazioni igieniche devono essere disposti e mantenuti, per quel che concerne il loro numero e la loro utilizzazione, in modo analogo a quanto è prescritto sulle altre navi di tipo affine, immatricolate nello stesso Stato.
5. Nel procedere all'elaborazione di regolamenti speciali, in conformità alle disposizioni del presente articolo, l'autorità competente deve sentire le associazioni professionali interessate della gente di mare, riconosciute *bona fide*, e le associazioni professionali degli armatori o gli armatori da cui dipende detta gente di mare.

Art. 17

1. Gli alloggi dell'equipaggio devono essere mantenuti in stato di pulizia e in condizioni di adeguata abitabilità; non devono esservi immagazzinate merci o approvvigionamenti che non siano di proprietà personale dei loro occupanti.
2. Il capitano o un ufficiale da lui delegato a tal uopo, accompagnato da uno o più componenti dell'equipaggio, deve ispezionare, a intervalli di una settimana al massimo, tutti gli alloggi dell'equipaggio; del risultato dell'ispezione deve essere fatta menzione per iscritto.

Allegato III
(Art. 42 O)

Contratto tipo per l'assicurazione degli equipaggi delle navi marittime¹³⁸

Approvato dal Consiglio federale il 23 novembre 1965

A. Campo d'applicazione

I. Cerchie delle persone assicurate

Art. 1

¹ Conformemente all'articolo 84 della legge federale del 23 settembre 1953¹³⁹ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera e all'articolo 42 dell'ordinanza del 20 novembre 1956, l'intero equipaggio della nave è assicurato contro le malattie e gli infortuni professionali.

² Appartengono all'equipaggio il capitano e gli altri marittimi che hanno un'occupazione a bordo e che come tali sono iscritti nel ruolo.

II. Estensione dell'assicurazione

Art. 2

¹ L'assicurazione copre le conseguenze di infortuni professionali e di malattie.

² L'assicurazione contro le malattie è subordinata a una visita medica d'accettazione.

Art. 3 1. Assicurazione contro gli infortuni

¹ Sono considerati infortuni professionali:

- tutti gli infortuni che colpiscono l'assicurato nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio;
- gli infortuni che accadono a bordo della nave o nel traffico con battello fra nave e nave e da nave a terraferma e ritorno;
- gli infortuni che accadono durante il viaggio diretto fatto dall'assicurato dal suo domicilio al porto d'imbarco per cominciare il lavoro, o, per contro, durante il viaggio diretto fatto dall'assicurato dal porto al suo domicilio dopo aver abbandonato il lavoro; sono esclusi gli infortuni avvenuti nella casa stessa dove l'assicurato abita o nei dintorni immediati.

¹³⁸ RU 1965 1013

¹³⁹ RS 747.30

² Sono determinanti per definire l'infortunio le disposizioni particolareggiate sull'assicurazione contro gli infortuni obbligatoria e la prassi dell'Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni (detto qui di seguito «Istituto nazionale»). L'assicurazione degli infortuni professionali si estende pure alle malattie professionali e alle malattie causate dal lavoro che l'Istituto nazionale riconosce come conferenti diritto alle prestazioni.

Art. 4 2. Assicurazione contro le malattie

¹ Sono assicurati tutti i casi di malattia, eccezione fatta delle restrizioni contenute nel seguente capoverso.

² Sono esclusi dall'assicurazione:

- le malattie, gli stati morbosi e loro conseguenze esistenti già al momento dell'entrata in vigore dell'assicurazione;
- le malattie che si manifestano nei 20 giorni successivi all'inizio dell'assicurazione, o dopo la fine di questa, a meno che si provi che l'assicurato è stato colpito dalla malattia quando era al beneficio dell'assicurazione;
- le malattie causate dall'uso abituale di stupefacenti o di calmanti; quelle dovute all'abuso abituale di tabacco o di alcool, oppure ad atti punibili commessi dall'assicurato;
- le malattie mentali di ogni sorta, nonchè qualsiasi malattia nervosa come p. es., la nevrasenia e l'isterismo;
- gli stati di affaticamento o esaurimento dovuti a cause mentali o a strapazzi fisici, come pure a choc psichici;
- le malattie professionali e le malattie causate dal lavoro che l'Istituto nazionale riconosce come conferenti diritto alle prestazioni e che, di conseguenza, sono coperte dall'assicurazione contro gli infortuni (art. 3).

III. Inizio e durata dell'assicurazione

Art. 5

¹ L'assicurazione entra in vigore per il singolo assicurato col primo giorno in cui egli ha diritto alla retribuzione, ma al più tardi col giorno del suo imbarco, e ha termine il giorno del suo licenziamento come pure 48 ore dopo essere stato fatto prigioniero, internato o sbarcato da una potenza straniera.

² Per i membri dell'equipaggio che non sono arruolati al porto d'imbarco, l'assicurazione contro gli infortuni entra in vigore nel momento in cui salgono, al loro luogo di domicilio, nel mezzo di trasporto che deve condurli a tale porto.

³ Per i membri dell'equipaggio che, dopo il loro licenziamento, iniziano immediatamente il viaggio di ritorno a domicilio, l'assicurazione contro gli infortuni ha termine non appena abbandonato il mezzo di trasporto utilizzato per questo viaggio, a

meno che essa non abbia già avuto termine precedentemente perché l'assicurato è stato fatto prigioniero, internato o sbarcato.

⁴ L'assicurazione cessa inoltre di diritto al momento in cui la Svizzera sia coinvolta in una guerra; qualora la nave si trovi in mare, l'assicurazione resta nondimeno in vigore sino alla fine del viaggio iniziato, ossia sino alla sua entrata nel porto di destinazione, o in un porto di rifugio, che in tal caso è considerato porto di destinazione.

B. Prestazioni

I. Assicurazione contro gli infortuni

Art. 6

¹ L'importo delle prestazioni assicurative è determinato esclusivamente dalle disposizioni della legge federale del 13 giugno 1911¹⁴⁰ sull'assicurazione contro le malattie e gli infortuni (detta qui di seguito «LAMI»), riservato il capoverso 2 seguente. Per i casi che non sono chiaramente regolati dalla legge, è determinante la prassi dell'Istituto nazionale.

² In deroga:

- a. all'articolo 74 della LAMI¹⁴¹, l'indennità di malattia è pari al 100 per cento della mercede presa in considerazione conformemente alla lettera d;
- b. all'articolo 77 della LAMI¹⁴², la rendita d'invalidità è pari, nel caso di totale incapacità al lavoro, al 100 per cento del salario preso in considerazione conformemente alla lettera d. Nel caso d'incapacità parziale al lavoro, la rendita è diminuita in proporzione;
- c. agli articoli 84 a 87 della LAMI¹⁴³, la rendita della vedova o del vedovo ammonta al 40 per cento, la rendita d'orfano semplice al 20 per cento, la rendita d'orfano doppio al 35 per cento e le rendite degli ascendenti e dei fratelli e sorelle insieme al 25 per cento del salario preso in considerazione conformemente alla lettera d. Le rendite ai superstiti non possono, in totale, superare il 90 per cento di tale salario;
- d. agli articoli 74 capoverso 2, e 78 della LAMI¹⁴⁴, si considera salario solo la mercede di base, cui vanno aggiunti gli importi da dichiarare all'assi-

¹⁴⁰ [CS 8 273; CS 2 193 in fine n.. Il art. 6 n.. 2 disp. fin. e trans. tit. X; RU 1959 876, 1964 981, 1968 65, 1977 2249 n. I 611, 1982 196 2184 art. 114, 1990 1091, 1991 362 n.. II 412, 1992 288 allegato n.. 37, 1995 511, 1998 3125 allegato n. 4. RU 1995 1328 allegato n. I]. Vedi ora la LF del 20 mar. 1981 sull'assicurazione contro gli infortuni (RS 832.20).

¹⁴¹ Ora: agli art. 16 e 17 della LF del 20 mar. 1981 sull'assicurazione contro gli infortuni (RS 832.20).

¹⁴² Ora: all'art. 20 della LF del 20 mar. 1981 sull'assicurazione contro gli infortuni (RS 832.20).

¹⁴³ Ora: agli art. 28 a 33 della LF del 20 mar. 1981 sull'assicurazione contro gli infortuni (RS 832.20).

¹⁴⁴ Ora: agli art. 15 e 17 della LF del 20 mar. 1981 sull'assicurazione contro gli infortuni (RS 832.20).

curazione vecchiaia e superstiti (detta qui di seguito «AVS») per il mantenimento e l'alloggio, fino a concorrenza dell'importo massimo del guadagno annuale valido per l'assicurazione contro gli infortuni obbligatoria.

II. Assicurazione contro le malattie

Art. 7¹⁴⁵

Le prestazioni sono le seguenti:

- In caso di morte: rimborso delle spese di funerale fino a concorrenza di 600 franchi. Questa somma sarà versata all'armatore nella misura in cui si è assunto le spese di funerale.
- In caso d'incapacità temporanea al lavoro: un'indennità giornaliera corrispondente al 100 per cento del guadagno giornaliero determinante secondo l'articolo 6 capoverso 2 lettera d, durante 180 giorni al massimo.
- Inoltre: rimborso dell'80 per cento delle spese di cura fino a concorrenza di 8000 franchi per caso; la partecipazione alle spese da parte del componente dell'equipaggio non deve tuttavia essere superiore alla metà d'una retribuzione base mensile.

Art. 8

¹ Se l'assicurato si trova a bordo, egli ha diritto a un'indennità giornaliera per la durata della sua incapacità al lavoro e in proporzione di questa ultima.

² Se l'assicurato si trova a terra, egli ha diritto all'indennità giornaliera totale, anche durante un periodo d'incapacità parziale al lavoro, a meno che non eserciti un'attività lucrativa. In questo caso, l'indennità giornaliera è ridotta proporzionalmente al grado d'incapacità constatato dal medico curante.

³ La durata e il grado dell'incapacità al lavoro vengono stabiliti in base al certificato del capitano, del medico curante o del medico della compagnia.

⁴ Per cura di convalescenza, l'indennità giornaliera viene pagata solamente se il medico della compagnia ritiene la cura necessaria alla guarigione dalle conseguenze della malattia.

Art. 9

¹ Sono considerate come spese di cura le spese necessarie per il medico, i medicinali, l'ospedale e per altre cure fino a concorrenza dell'importo massimo previsto nell'articolo 7, e per la durata di un anno dall'inizio della malattia. Queste condizioni valgono pure per le spese derivanti dalla sostituzione artificiale di un arto (spese di protesi).

¹⁴⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O dell 10 dic. 1973 (RU 1974 73).

² In caso di degenza in un ospedale, l'assicurato ha diritto all'alloggio e vitto in rapporto al suo grado, a spese della compagnia; durante la sua permanenza all'ospedale l'indennità giornaliera è ridotta dell'80 per cento degli importi che devono essere dichiarati all'AVS per il vitto e l'alloggio.

³ Per le cure dentarie vengono assunte soltanto le spese delle estrazioni.

C. Obblighi in caso d'infortunio

Art. 10

¹ In caso d'infortunio che possa provocare la morte dell'assicurato o un'invalidità permanente, il capitano deve presentare rapporto al Consolato svizzero viciniore e più facilmente raggiungibile o, in sua mancanza, alle autorità del porto viciniore, e far stendere un processo verbale sui fatti, possibilmente con l'assistenza di testimoni oculari dell'infortunio. Questa dichiarazione dovrà fornire indicazioni conformi alla verità circa la causa e le circostanze, il luogo e il momento dell'infortunio, la natura e le conseguenze presunte delle lesioni, l'attività dell'assicurato al momento dell'infortunio e i nomi delle persone che possono essere citate quali testimoni. Una copia autenticata di questa dichiarazione deve essere inoltrata senza indugio alla compagnia.

² In caso di morte a seguito di un infortunio, sopravvenga essa immediatamente o più tardi, la compagnia deve essere avvertita immediatamente per telegramma. Non appena il capitano è a conoscenza della morte dell'assicurato, egli deve avvertirne telegraficamente la compagnia. Se i superstiti rifiutano o impediscono sia l'autopsia richiesta dalla compagnia, sia l'assistenza di un medico di sua scelta, la compagnia ha la facoltà di declinare ogni prestazione, in quanto, secondo il giudizio medico, entrino in linea di conto altre cause di morte, estranee all'infortunio, o l'influsso di malattia o d'infermità.

³ Per gli infortuni con sola incapacità temporanea al lavoro, come pure per i casi di malattia, il capitano dovrà compilare sul modulo consegnato dalla compagnia, una denuncia di sinistro che illustri le circostanze dell'infortunio o della malattia (verbale firmato dal capitano o estratto del giornale di bordo) e spedirla alla compagnia subito dopo l'arrivo nel prossimo porto.

Art. 11

L'assicurato è tenuto a fornire alla compagnia, entro 14 giorni, a pena di decadenza da ogni diritto in caso di omissione o di rifiuto, ogni informazione, richiesta per iscritto e sotto comminatoria delle conseguenze del ritardo, sull'infortunio e sul decorso della guarigione, come pure sul suo stato di salute presente e passato; è inoltre obbligato a sottoporsi alla visita del medico della compagnia e, in quanto necessario, a sottostare a un periodo di osservazione in un ospedale. Egli deve parimente autorizzare tutti i medici che l'hanno assistito, sia in occasione dell'infortunio, sia per altri infortuni o malattie, o in occasione della visita sanitaria d'accettazione, a fornire alla compagnia tutti i ragguagli da essa richiesti.

Art. 12

¹ Qualora l'assicurato o, in sua vece, il capitano o il suo sostituto non fossero in grado di adempiere agli obblighi precitati, il loro adempimento incombe alle persone che avanzano pretese di indennità.

² Tutte le predette comunicazioni alla compagnia possono pure essere trasmesse alla contraente, la quale si obbliga a inoltrarle immediatamente alla compagnia.

D. Disposizioni finali*Art. 13*

Qualora la compagnia receda dal contratto, fondandosi sull'articolo 42 della legge federale del 2 aprile 1908¹⁴⁶ sul contratto d'assicurazione, la sua garanzia cessa 14 giorni dopo la notifica alla contraente. Se la nave si trova ancora in mare, il contratto resta in ogni modo in vigore sino alla fine del viaggio iniziato, cioè sino all'arrivo nel porto di destinazione o in un porto di rifugio, nel qual caso il porto di rifugio è considerato come porto di destinazione.

Art. 14

Le comunicazioni della compagnia agli assicurati o agli aventi diritto sono valide legalmente se inviate all'ultimo indirizzo ad essa noto.

Art. 15

Per ogni controversia relativa al presente contratto, sono competenti esclusivamente i tribunali svizzeri. In linea di principio, il foro della compagnia è quello della sua sede principale in Svizzera, la compagnia riconosce la competenza dei tribunali del domicilio svizzero dell'assicurato o degli aventi diritto, come pure del domicilio svizzero della contraente.

Art. 16

Valgono inoltre le disposizioni della legge federale del 2 aprile 1908¹⁴⁷ sul contratto d'assicurazione.

¹⁴⁶ RS 221.229.1

¹⁴⁷ RS 221.229.1

*Allegato IV*¹⁴⁸
(art. 63)

Regole di York e di Anversa del 1974 concernenti l'avaria comune

Stabilite dal Comitato marittimo internazionale (Conferenza di Amburgo 1974)

Regole di interpretazione

Nel regolamento di avaria comune devono essere applicate le regole seguenti, distinte con lettere e numeri, a esclusione di qualsiasi norma di legge o di qualsiasi uso con esse incompatibile.

Salvo quanto disposto nelle regole distinte con numeri, l'avaria comune deve essere regolata secondo le regole distinte con lettere.

Regola A

Si ha un atto di avaria comune quando, e soltanto quando, volontariamente e ragionevolmente, un sacrificio straordinario o una spesa straordinaria siano fatti per la comune salvezza, allo scopo di preservare da un pericolo i beni impegnati in una spedizione marittima comune.

Regola B

I sacrifici e le spese di avaria comune debbono essere sopportati dai vari interessi che, secondo le norme qui di seguito determinate, sono chiamati a contribuire.

Regola C

Solo i danni, le perdite e le spese direttamente causati dall'avaria comune sono ammessi in avaria comune.

La perdita o il danno subiti dalla nave o dal carico in seguito a ritardo sia nel viaggio, sia successivamente (quale il periodo di controstailla) e ogni qualsiasi perdita indiretta (quale una svalutazione di mercato) non sono ammessi in avaria comune.

Regola D

Qualora l'evento che ha cagionato il sacrificio o la spesa sia dovuto a colpa di una delle parti interessate nella spedizione, la contribuzione ha luogo, ma restano salve le azioni e le difese che possono concernere parte in colpa.

Regola E

L'onere della prova che la perdita o la spesa reclamata sono da ammettere in avaria comune, incombe alla parte che reclama la contribuzione.

¹⁴⁸ Originario allegato IX della LF sulla navigazione marittima (vedi RU 1993 2284).

Regola F

Qualsiasi spesa suppletiva incorsa in luogo o vece di un'altra spesa che sarebbe stata ammissibile in avaria comune deve essere considerata avaria comune e come tale ammessa, senza tener conto dell'eventuale economia realizzata per gli altri interessi, ma soltanto fino all'ammontare dell'evitata spesa di avaria comune.

Regola G

Il regolamento d'avaria comune dev'essere fatto, tanto per le perdite quanto per le contribuzioni, sulla base dei valori correnti nel momento e nel luogo in cui ha termine la spedizione.

Questa regola non deve influenzare la determinazione del luogo in cui il regolamento di avaria deve essere fatto.

Regola I Getto del carico

Il getto del carico deve essere ammesso in avaria comune soltanto nel caso in cui questo sia stato trasportato in conformità degli usi commerciali riconosciuti.

Regola II Danno derivante dal getto del carico e dal sacrificio per la comune salvezza

Il danno arrecato alla nave e al carico, o a uno di essi, da, o in conseguenza di un sacrificio fatto per la comune salvezza, o dall'acqua introdottasi nella nave dai boccaporti aperti o da qualsiasi altra apertura praticata allo scopo di fare un getto per la comune salvezza, è considerato avaria comune.

Regola III Estinzione di incendio a bordo

Il danno arrecato alla nave e al carico, o a uno di essi, dall'acqua o altrimenti, compreso il danno nel fare arenare o affondare una nave in fiamme, allo scopo di estinguere il fuoco a bordo, è considerato avaria comune. Tuttavia, nessun compenso è accordato per danni cagionati dal fumo o dal calore, indipendentemente dalla causa.

Regola IV Taglio dei relitti

La perdita o il danno sopportati con il taglio di relitti o di parti della nave, asportate o effettivamente perdute in accidenti di mare, non sono considerati avaria comune.

Regola V Arenamento volontario

Quando una nave viene deliberatamente fatta arenare per la comune salvezza, indipendentemente se essa sarebbe o no stata trascinata a riva, le perdite o i danni risultanti sono considerati avaria comune.

*Regola VI*¹⁴⁹ Assistenza

- a) Le spese incorse per l'assistenza delle parti intervenute, sia per contratto sia altrimenti, sono considerate avaria comune nella misura in cui le operazioni di assistenza abbiano perseguito lo scopo di preservare da pericoli le proprietà impegnate in un'operazione marittima comune.

Le spese considerate avaria comune includono qualsiasi remunerazione di assistenza per la cui fissazione sono calcolate l'abilità e gli sforzi degli assistenti per prevenire o limitare i danni all'ambiente, come enunciati nell'articolo 13 capoverso 1 lettera b della Convenzione Internazionale del 1989 sull'assistenza.

- b) L'indennità speciale dovuta all'assistente da parte dell'armatore, ai sensi dell'articolo 14 della Convenzione citata, alle condizioni stabilite dal paragrafo 4 del detto articolo o di qualsiasi altra disposizione di analogia portata, non sarà considerata avaria comune.

Regola VII Danno alle macchine e alle caldaie

Il danno causato alle macchine e alle caldaie di una nave che è arenata e in posizione di pericolo, negli sforzi per farla rigalleggiare, è compreso nell'avaria comune quando sia provato che esso deriva dall'effettiva intenzione di far galleggiare la nave per la comune salvezza con rischio di tale danno. Trattandosi invece di nave galleggiante (non incagliata), nessuna perdita o danno causato dal funzionamento dell'apparecchio di propulsione e dalle caldaie può, in nessuna circostanza, essere considerato avaria comune.

Regola VIII Spese e danni incontrati per alleggerire una nave arenata

Quando una nave sia arenata e il carico e il combustibile e le provviste della nave, o uno di essi, siano scaricati in circostanze tali che il provvedimento costituisca un atto di avaria comune, il costo straordinario di alleggerimento, il fitto dei mezzi di alleggio, le spese di ricarica incorse e i conseguenti danni e perdite sostenuti sono considerati avaria comune.

Regola IX Materiali di bordo e provviste consumate per combustibile

Gli oggetti di bordo e le provviste, o uno di essi, necessariamente consumati come combustibile per la comune salvezza in un momento di pericolo, sono considerati avaria comune soltanto quando sia stata fatta una larga provvista di combustibile. Ma la quantità di combustibile che, secondo valutazione, si sarebbe consumata, calcolata in base al prezzo corrente nell'ultimo porto di partenza della nave e alla data della sua partenza, è accreditata in avaria comune.

¹⁴⁹ Modificata dal Comitato marittimo internazionale (Conferenza di Parigi 1990).

Regola X Spese nel porto di rilascio, ecc.

- a) Qualora una nave sia entrata in un porto o in luogo di rilascio o abbia fatto ritorno al porto o luogo di caricazione in conseguenza di sinistro, sacrificio o altri avvenimenti straordinari che abbiano reso quanto sopra necessario per la comune salvezza, le spese di entrata in tale porto o in tale luogo sono considerate come avaria comune. Qualora la nave sia partita da questo porto o luogo con il suo carico originale o con parte di esso, le corrispondenti spese di partenza da tale porto o luogo conseguenti alla predetta entrata o al predetto ritorno, sono ugualmente ammessi in avaria comune.

Quando una nave è in porto o in luogo di rifugio e viene necessariamente trasferita in un altro porto o luogo perché le riparazioni non possono essere effettuate nel primo porto o luogo, le disposizioni di questa regola sono applicate al secondo porto o luogo come se questo fosse un porto o luogo di rifugio e il costo del trasferimento, comprese le riparazioni provvisorie e la rimorchiatura, è considerato avaria comune.

Le disposizioni della regola XI si applicano al prolungamento del viaggio provocato da tale trasferimento.

- b) Le spese di manutenzione del carico a bordo o per lo sbarco del carico, del combustibile o delle provviste, sia in un porto, sia in un luogo di caricazione, di scalo o di rilascio, sono considerate avaria comune se la manutenzione o la scaricazione siano state necessarie per la comune salvezza o per rendere possibile la riparazione dei danni causati alla nave dal sacrificio o dal sinistro in quanto le riparazioni siano state necessarie per la sicura prosecuzione del viaggio, salvo se le avarie alla nave siano accertate in un porto o luogo di caricazione o di scalo senza che siano prodotti, in corso di viaggio, nessun accidente o altra circostanza straordinaria in rapporto con dette avarie.

Le spese di manutenzione a bordo o di scarico, il combustibile o le provviste non sono ammessi in avaria comune, qualora siano stati incorsi unicamente per rimediare a un distivaggio avvenuto in corso di viaggio, a meno che siffatto provvedimento risulti necessario per la comune salvezza.

- c) Ogni qualvolta le spese di manutenzione o di scaricazione del carico, del combustibile, o delle provviste siano considerate come avaria comune, le spese del loro magazzinaggio (inclusa l'assicurazione, se ragionevolmente stipulata), della loro ricarica e del loro stivaggio sono ugualmente considerate avaria comune.

Ma qualora la nave sia dichiarata innavigabile o non prosegua nel suo viaggio originario, le spese di magazzinaggio sono considerate avaria comune solo fino alla data della dichiarazione di innavigabilità o dell'abbandono del viaggio oppure fino alla data del completamento della discarica nel caso d'innavigabilità della nave o l'abbandono del viaggio prima di questa data.

Regola XI Retribuzione e mantenimento dell'equipaggio e altre spese sostenute nel porto di rilascio e per raggiungere questo, ecc.

- a) Le spese di retribuzione e di mantenimento del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio ragionevolmente sostenute, come pure il combustibile e le provviste consumate durante il prolungamento del viaggio causato dal fatto che la nave sia entrata in un porto o luogo di rilascio oppure sia ritornata nel porto o luogo di caricazione, sono considerati avaria comune quando le spese di entrata in questo porto o luogo siano computabili in avaria comune ai sensi della regola X a).
- b) Quando, in conseguenza di sinistro, sacrificio o altro evento straordinario, le esigenze della comune salvezza o delle riparazioni (essenziali alla sicura prosecuzione del viaggio) dei danni subiti hanno costretto una nave a entrare o a trattarsi in un porto, le spese per la retribuzione e il mantenimento del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio ragionevolmente sostenute durante il periodo straordinario di permanenza in detto porto o luogo fintanto che la nave sia o dovrebbe essere pronta a proseguire il viaggio, sono considerate avaria comune.

Nondimeno, se le avarie sono accertate in un porto o luogo di carico o di scalo senza che siano prodotti, in corso di viaggio, accidenti o altre circostanze straordinarie in rapporto con dette avarie, le spese per la retribuzione e il mantenimento del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio, il combustibile e le provviste, consumate durante il periodo straordinario di permanenza per le necessità della riparazione delle avarie così accertate, non sono considerati avaria comune anche se la riparazione risulta necessaria per la prosecuzione del viaggio in sicurezza.

Se la nave è dichiarata innavigabile o non prosegue il viaggio originario, le spese per la retribuzione e il mantenimento del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio nonché il combustibile e le provviste consumati sono considerati avaria comune soltanto fino alla data della dichiarazione d'innavigabilità o dell'abbandono del viaggio oppure del completamento della discarica nel caso d'innavigabilità della nave o di abbandono del viaggio prima di questa data.

Il combustibile e le provviste consumate durante il periodo straordinario di permanenza sono considerati avaria comune, a eccezione del combustibile o delle provviste che siano consumati nell'effettuare riparazioni non ammissibili in avaria comune.

I diritti portuali pagati durante il periodo straordinario di permanenza sono del pari ammessi in avaria comune, eccetto quei diritti pagati unicamente per le riparazioni non ammissibili in avaria comune.

- c) Agli effetti di questa e di altre regole, le retribuzioni comprendono tutti i pagamenti fatti al capitano, agli ufficiali e all'equipaggio o a loro vantaggio, sia che i pagamenti stessi siano imposti agli armatori dalla legge, sia che vengano effettuati in esecuzione delle clausole del contratto di lavoro.

- d) Nel caso che si corrisponda compenso per lavoro supplementare al capitano, agli ufficiali o all'equipaggio per la manutenzione della nave o per le sue riparazioni, il costo di questi compensi non è ammesso in avaria comune. Questi compensi per lavoro supplementare sono ammessi in avaria comune soltanto nei limiti del risparmio delle spese che si sarebbero dovute sostenere e ammettere in avaria, se il lavoro straordinario di cui sopra non fosse stato effettuato.

Regola XII Danni causati al carico nella scaricazione, ecc.

Il danno causato al carico, al combustibile e alle provviste e la loro perdita durante le operazioni di manutenzione, di scarica, di magazzinaggio, di ricarica e di stivaggio sono ammessi in avaria comune solo quando il costo di queste operazioni sia rispettivamente ammesso alla contribuzione come avaria comune.

Regola XIII Deduzioni delle spese di riparazione

Le riparazioni da considerarsi avaria comune non soggiacciono alle deduzioni per differenza fra il «vecchio» e il «nuovo» quando il vecchio materiale viene totalmente o parzialmente sostituito da materiale nuovo a meno che la nave abbia più di quindici anni; in siffatto caso la deduzione è pari a un terzo.

Le deduzioni sono determinate dall'età della nave a contare dal 31 dicembre dell'anno di completamento della costruzione fino alla data dell'atto d'avaria comune; fanno eccezione gli isolanti, le barche di salvataggio e simili, le attrezzature di girobussola, apparecchi r. t., radiogoniometro, ecometro e apparati consimili, le macchine e caldaie, per i quali le deduzioni sono determinate in base all'età degli oggetti particolari a cui le deduzioni stesse si riferiscono.

Le deduzioni sono operate solo sul costo del materiale nuovo o delle sue parti al momento in cui è stato fabbricato ed è pronto per essere montato sulla nave.

Nessuna deduzione è ammessa sulle provviste, materie consumabili, ancore e catene.

I diritti di bacino e di scali di alaggio e le spese di spostamento della nave sono ammesse per l'intero loro ammontare.

Le spese di pulitura, pitturazione o verniciatura della carena non sono considerate avaria comune, a meno che la carena sia stata pitturata o verniciata nei dodici mesi precedenti la data dell'atto d'avaria comune. In siffatto caso, queste spese sono considerate per la metà.

Regola XIV Riparazioni provvisorie

Se vengono eseguite riparazioni provvisorie a una nave in un porto di caricazione, di scalo o di rilascio per la salvezza comune oppure riparazioni provvisorie di avarie causate da un sacrificio di avaria comune, il costo di queste riparazioni è considerato avaria comune.

Se riparazioni provvisorie di avarie conseguenti da sinistro siano state eseguite allo scopo di condurre a termine la spedizione, il costo di tali riparazioni è considerato avaria comune senza tener conto della eventuale economia realizzata a vantaggio di

altri interessi, ma solo fino a concorrenza delle somme risparmiate sulla spesa che sarebbe stata incontrata e ammessa in avaria comune se queste riparazioni non fossero state quivi eseguite.

Non è fatta alcuna deduzione fra «nuovo e vecchio» dal costo delle riparazioni provvisorie dei danni da ammettersi in avaria comune.

Regola XV Perdita di nolo

La perdita di nolo derivante da danno o perdita del carico è ammessa in avaria comune, sia quando venga causata da un provvedimento costituente avaria comune, sia quando il danno o la perdita del carico siano ammessi alla contribuzione.

Dall'ammontare del nolo lordo perduto sono dedotte le spese che il proprietario di esso nolo avrebbe incontrato per guadagnarlo ma che non ha effettivamente incontrato in conseguenza del sacrificio di avaria comune.

Regola XVI Valutazione del carico perduto o danneggiato per sacrificio

La somma da considerare avaria comune per danno o perdita di carico sacrificato equivale al valore della perdita subita, calcolato sulla base del prezzo al momento dello scarico, verificato secondo la fattura commerciale consegnata al destinatario oppure, se manca la fattura, secondo il valore imbarcato. Il prezzo al momento dello scarico comprende i costi d'assicurazione e di noleggio, salvo se quest'ultimo non è a rischio del carico.

Qualora la merce così danneggiata sia venduta e l'ammontare del danno non sia stato altrimenti determinato, la perdita da considerare come avaria comune è data dalla differenza fra il ricavo netto della vendita e il valore netto allo stato inalterato, sul fondamento del calcolo secondo il primo paragrafo della presente regola.

Regola XVII Valore contribuente

La contribuzione in avaria comune è calcolata sul valore netto effettivo delle proprietà alla fine del viaggio, salvo il valore del carico, che corrisponde al prezzo al momento della scarica, verificato secondo la fattura commerciale consegnata al destinatario oppure, se manca una tale fattura, secondo il valore imbarcato. Il valore del carico comprende le spese d'assicurazione e di noleggio, purché il noleggio non sia a rischio del carico previa deduzione delle perdite o dei danni subiti dal carico prima o dopo la scarica. Il valore della nave è valutato senza tener conto dei vantaggi o degli svantaggi del noleggio a viaggio o a tempo, cui può essere subordinata la nave.

A questi valori è aggiunto l'importo considerato avaria comune delle proprietà sacrificate. Dal nolo e dal prezzo di passaggio in rischio sono dedotte le spese e le remunerazioni dell'equipaggio che non sarebbero state incorse per guadagnare il nolo se la nave e il carico fossero andati completamente persi al momento del provvedimento di avaria comune e che non siano state ammesse in avaria comune. Dal valore dei beni devono pure essere dedotte tutte le pertinenti spese complete, posteriori

all'evento che apre l'avaria comune, ma solo nella misura in cui non siano considerate avaria comune.

Un carico, se è venduto in corso di viaggio, deve contribuire al ricavo netto di vendita, aumentato della somma considerata avaria comune.

I bagagli dei passeggeri e gli effetti personali non imbarcati con polizza di carico sono esentati dall'obbligo di contribuire all'avaria comune.

Regola XVIII Danni alla nave

La somma considerabile avaria comune, per danno o perdita subiti dalla nave, dall'apparato motore e/o dagli attrezzi in seguito a un atto di avaria comune, è la seguente:

- a) nel caso di riparazione o sostituzione, il costo effettivo e ragionevole della riparazione o della sostituzione del danno o della perdita, con riserva delle deduzioni di cui alla regola XIII;
- b) nel caso contrario, un ragionevole deprezzamento a cagione del danno o della perdita non eccedente il costo presunto delle riparazioni.

Quando però vi sia perdita totale oppure qualora il costo delle riparazioni del danno superasse il valore della nave riparata, la somma considerabile avaria comune è costituita dalla differenza tra il valore di stima della nave allo stato sano, previa deduzione del costo presunto di riparazione del danno non considerabile avaria comune e il valore della nave nello stato di avaria, tenuto conto che quest'ultimo può essere eventualmente determinato dal ricavo netto della vendita.

Regola XIX Carico non dichiarato o dichiarazione falsa

Le avarie o le perdite cagionate a merci caricate all'insaputa dell'armatore o del suo agente o alle merci dichiarate volutamente in modo inesatto all'atto della loro caricazione, non sono ammesse in avaria comune, ma devono contribuire all'avaria comune se salvate.

Le avarie o perdite causate a merci che sono state erroneamente dichiarate all'atto dell'imbarco con un valore inferiore al loro valore reale, sono ammesse in avaria comune per il valore dichiarato, ma contribuiscono per il loro valore effettivo.

Regola XX Provvista di fondi

Una commissione del 2 per cento sugli esborsi di avaria comune, eccettuati le retribuzioni e il mantenimento del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio, e le spese per il combustibile e le provviste non sostituite durante il viaggio, è ammessa in avaria comune; qualora i fondi non siano forniti da uno degli interessi contribuenti, le spese necessarie per ottenere i fondi richiesti a mezzo di prestito o cambio marittimo o altrimenti, o la perdita sopportata dal proprietario delle merci vendute a tal fine, sono ammesse in avaria comune.

Il costo dell'assicurazione delle somme anticipate per gli esborsi di avaria comune è pure ammesso in avaria comune.

Regola XXI Interessi sulle perdite ammesse in avaria comune

Sulle spese, i sacrifici e gli anticipi imputati in avaria comune è consentito un interesse del 7 per cento all'anno fino alla data di regolamento dell'avaria comune, tenuto il debito conto di eventuali rimborsi parziali fatti nel frattempo da parti contribuenti o prelevati dal fondo di deposito per l'avaria comune.

Regola XXII Trattamento dei depositi in contanti

Qualora siano stati costituiti depositi in contanti in relazione alla responsabilità del carico per l'avaria comune, per spese di salvataggio o speciali, tali depositi sono versati senza indugio in un conto speciale intestato congiuntamente ai nomi di un rappresentante nominato per conto dell'armatore e di un rappresentante nominato per conto dei depositanti in una banca di gradimento di ambedue. La somma così depositata, unitamente agli eventuali interessi maturati, è tenuta a garanzia del pagamento agli aventi diritto, in base all'avaria comune, delle spese di salvataggio o delle speciali spese pagabili dal carico, in vista delle quali i depositi sono stati raccolti. I pagamenti in acconto o i rimborsi di depositi possono essere effettuati, se autorizzati per iscritto dal liquidatore di avaria. Questi depositi, pagamenti o rimborsi sono effettuati senza pregiudizio per la definitiva responsabilità delle parti.