

## Commento di Marco Cottone

### Art. 169 - Carte, libri e altri documenti

1. Le carte di bordo sono, per le navi maggiori l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza.

2. Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo (1):

a) il **certificato di stazza**; il certificato di classe o quello di navigabilità; i **certificati di bordo libero** e di galleggiabilità; i certificati di visita;

b) i documenti doganali e sanitari;

c) il **giornale nautico**;

d) gli altri libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti (2).

3. Oltre la licenza, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi e da regolamenti (3).

4. Per i pescherecci d'altura il libro giornale nautico, parte I, inventario di bordo, parte II, generale di contabilità, parte III, di navigazione, giornale di macchina sono unificati in un unico libro. I pescherecci che effettuano la pesca mediterranea e costiera possono dotarsi del giornale di pesca (4).

**Atto di nazionalità:** abilitazione della "nave maggiore" alla navigazione [v. artt. 149 e ss.], rilasciata dal direttore marittimo nella cui zona la medesima nave maggiore è immatricolata.

**Ruolo di equipaggio:** documento che completa le informazioni fornite dall'atto di nazionalità, richiesto anch'esso solo per le navi maggiori. Il ruolo d'equipaggio contiene dati inerenti l'identificazione della nave, secondo i criteri di pubblicità richiesti dalla legge, e quelli attinenti i componenti dell'equipaggio, come previsto dall'art. 357 reg. nav. mar.

**Licenza:** adempie alla stessa funzione dell'atto di nazionalità, riferito alle "navi minori" ed i "galleggianti" rilasciata dall'ufficio presso il quale la nave minore o il galleggiante vengono iscritti.

**Certificato di stazza:** documento che riporta la misura del volume interno dell'imbarcazione al fine di determinare la capacità di trasporto. Sul piano internazionale la materia è regolata dalla Convenzione Internazionale sulla stazzatura delle navi, firmata a Londra il 23 giugno 1969, resa esecutiva in Italia con L. 22 ottobre 1973, n. 958.

**Certificati di bordo libero:** documento che riporta la misura dell'altezza della murata dal piano di galleggiamento al ponte di coperta. V. certificato internazionale di bordo libero, come disciplinato dalla Convenzione sulle linee di carico, Londra 5 aprile 1966, resa esecutiva in Italia con L. 22 ottobre 1973, n. 958.

**Giornale nautico:** documento che fornisce indicazioni attinenti la navigazione e le operazioni commerciali che si riferiscono alla nave [v. Art. 173].

(1) I documenti di bordo comprendono anche il registro degli idrocarburi, nel quale sono riportate le operazioni di zavorramento, pulizia delle cisterne, discarico, versamenti accidentali etc., secondo quanto disposto dalla Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, Londra 12/05/1954, entrata in vigore in Italia con L. n. 238, del 23/02/1961.

(2) Con il d.lg. 27 luglio 1999, viene istituito il registro infortuni, che deve essere tenuto a bordo delle navi. Con tale registro si annotano gli elementi

relativi all'infortunio del lavoratore marittimo, verificatosi a bordo. Il registro è tenuto a disposizione degli organi di vigilanza (autorità marittima e Istituto assicuratore nonché Azienda sanitaria locale).

(3) Ai sensi dell'art. 374 reg. nav. mar., le navi provviste di impianto radiotelegrafico devono tenere a bordo il giornale radiotelegrafico e devono essere munite del Codice Internazionale dei segnali, approvato con D.M. 31 agosto 1958.

(4) Comma inserito con la legge 11 marzo 2006, n. 81, di "Conversione in

legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 gennaio 2006, n. 2, recante interventi urgenti per i settori dell'agricoltura, dell'agroindustria, della pesca,

nonché in materia di fiscalità d'impresa", pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 59 del 11 marzo 2006 - Supplemento Ordinario n. 58.

Il codice della navigazione con il termine "documenti di bordo" indica quel complesso di documenti che attengono sia all'identità della nave e dell'equipaggio, che a tutti gli altri elementi necessari per intraprendere la navigazione (elenco passeggeri, etc.).

L' "atto di nazionalità", il "ruolo di equipaggio" e la "licenza" costituiscono le carte di bordo, cioè le carte che attestano gli elementi di identificazione della nave (maggiore o minore o galleggiante) e della sua proprietà; i certificati tecnici di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo all'esame, invece, attestano le condizioni di navigabilità della nave; i "libri di bordo", infine, attengono alla registrazione degli eventi, ordinari e straordinari, che si verificano a bordo.

La giurisprudenza ha adottato la nozione di "ruolo di equipaggio", di cui al comma 1 dell'art. 169 in trattazione, al fine di identificare le navi "maggiori", secondo quanto disposto dall'art. 136 dello stesso codice; nella specie la Cassazione ha espresso tale orientamento al fine di applicare l'esenzione della tassa di circolazione sugli autoscafi soltanto alle navi maggiori (cfr. Cass. civ., Sez.I, 10 ottobre 1998, n.10070).

L'ultimo comma dell'articolo in esame, è stato aggiunto dalla legge 11 marzo 2006, n. 81, recante all'art. 5-ter, alcune disposizioni finalizzate alla semplificazione del settore della pesca; in particolare si segnala, oltre al comma sopra citato, il punto 1 dell'art. 5-ter, che fissa nel tempo di due anni la periodicità delle visite da effettuare a bordo delle unità da pesca per la regolarità di determinati requisiti richiesti per legge (estintori a bordo, dispositivi di evacuazione ecc.).

### **Giurisprudenza art. 169**

- L'ultimo comma della nota della Tariffa E allegata al d.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39 (t.u. delle leggi sulle tasse automobilistiche), nel testo sostituito dall'art. 11, 20 aprile 1978 n. 153, deve essere interpretato nel senso che sono esenti dalla tassa di circolazione sugli autoscafi soltanto le navi soggette all'obbligo del "ruolo di equipaggio", per tali intendendosi soltanto le navi maggiori ai sensi del combinato disposto degli art. 136, comma 2, secondo periodo, e 169, comma 1, c. nav., e 302, comma 1 del regolamento esecutivo della navigazione marittima.[cfr. Cass. civ., Sez.I, 10 ottobre 1998, n.10070].

**Art. 170 - Contenuto del ruolo di equipaggio (1)**

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

- 1) il nome della nave;
- 2) il nome dell'**armatore**;
- 3) l'indicazione del **rappresentante dell'armatore** nominato ai sensi dell'articolo 267;
- 4) l'indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento **(2)**;
- 5) l'elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonché del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso;
- 6) la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.

**Armatore:** *colui che assume l'esercizio della nave, finalizzato al conseguimento di un risultato economico.*

**Rappresentante dell'armatore:** *colui presso il quale l'armatore si intende domiciliato, ai fini dell'individuazione del domicilio amministrativo.*

**(1)** V. Art. 169.

**(2)** Ai sensi dell'art. 356, reg. nav. mar., per "data di armamento" si intende il momento in cui si effettua l'imbarco dell'equipaggio, mentre per "data di disarmamento" quello dello sbarco. La funzione di tale indicazione nel ruolo di equipaggio è quella di documentare l'effettiva consistenza dell'equipaggio durante la navigazione.

La Cassazione ha ritenuto che il luogo di stipulazione del contratto di arruolamento marittimo non può identificarsi con il luogo dell'imbarco del soggetto; quest'ultimo (il luogo dell'imbarco), invece, può desumersi dalle annotazioni sul ruolo di equi-

paggio o sulla licenza, in quanto effettuati dall'autorità marittima ai sensi dell'art. 328, c.nav. [ cfr. Cass. Civ., sez. Lav., 06 giugno 1989, n. 2725].

Sempre la sezione lavoro della Cassazione, ha precisato che "Non integra il requisito della forma scritta prevista per il licenziamento dall'art. 2 l. n. 604 del 1966 l'annotazione sul libretto di navigazione della cessazione del rapporto di lavoro nautico [Cass. civ. Sez. lavoro, 30-07-2004, n. 14657].

La funzione data al "ruolo di equipaggio", così come disciplinata dal dettato di cui all'art. 357, reg. nav. mar., è quella di attestare e documentare la consistenza dell'equipaggio, registrando il luogo e la data di imbarco e sbarco di ciascun soggetto arruolato. Per tale motivo la giurisprudenza ritiene che la mancata annotazione sul ruolo di equipaggio dello sbarco temporaneo di un motorista, è idonea ad integrare il reato di cui all'art. 1178 c.nav. [cfr. Cass. Pen. 07 settembre 1974, n. 5896]

La Corte Suprema ha, infatti, ritenuto che lo sbarco temporaneo di un lavoratore marittimo incide sulla consistenza dell'organico dell'equipaggio e non è, quindi, assoggettabile alla disciplina relativa al turno di riposo.

La Corte ha sottolineato la rilevanza pubblicistica del ruolo di equipaggio, ai fini della sicurezza della navigazione, perchè strettamente connesso con l'esigenza di garantire a bordo un numero minimo di personale.

A tale riguardo, la Cassazione ha ritenuto, in sede penale, che la falsa attestazione dello sbarco di un ufficiale dell'equipaggio configura un'ipotesi di falsità in atto pubblico [cfr. Cass. Pen. 17 dicembre 1975, n. 12293].

**Giurisprudenza art 170**

- Il ruolo di equipaggio cui il compito precipuo è la continua registrazione della consistenza dell'equipaggio per ogni effetto di diritto pubblico, deve comprendere anche le annotazioni relative allo sbarco temporaneo di un membro dell'equipaggio, risolvendosi detto sbarco in una modifica dell'equipaggio stesso.  
I riposi normali (pause di lavoro quotidiane e settimanali) non devono essere annotati sul ruolo, mentre devono essere annotati i congedi determinati da esigenze del lavoratore che ne rendono necessaria la momentanea astensione dal lavoro (ferie, matrimonio, ecc.); (fattispecie relativa a contravvenzione per omessa annotazione sul ruolo si sbarco temporaneo di motorista per breve licenza accordatagli per motivi personale).- Cass. Pen. 07 settembre 1974, n. 5896.
- In base al codice della navigazione, il comandante della nave è portatore e garante di interessi pubblici e privati, gli sono attribuiti compiti dell'una e dell'altra natura, esplica funzioni talora proprie del pubblico ufficiale e talora invece di natura esclusivamente privata; ne consegue che gli atti che è tenuto a redigere possono rivestire ora la qualifica di atto pubblico, ora la qualifica di scrittura privata. La falsità del ruolo di equipaggio è da ritenersi falsità in atto pubblico perchè il ruolo di equipaggio ha l'essenziale funzione di attestare quali sono le persone preposte al governo ed in genere al servizio della nave, il che ha riflessi di natura pubblica rilevante perchè la legittimità e la sicurezza della navigazione sono strettamente condizionate dalla presenza di un minimo di personale, ad una particolare qualificazione del medesimo ed, inoltre, rapporti gerarchici e disciplinari di speciale natura si costituiscono fra i membri dell'equipaggio, dettati dalle esigenze della vita in navigazione.  
L'attestazione del comandante della nave sul giornale nautico che un ufficiale dell'equipaggio, nel corso della navigazione, è sbarcato e conseguentemente deve essere depennato dal ruolo dell'equipaggio, è da ritenersi attestazione in atto pubblico; se la dichiarazione non risponde al vero perchè nel porto indicato l'ufficiale non è sbarcato, in quanto addirittura non era stato imbarcato e contro il vero era stato segnalato nel ruolo di equipaggio, si ha una falsa attestazione ideologica in atto pubblico.- Cass. Pen. 17 dicembre 1975, n. 12293.
- In tema di controversie relative al contratto di arruolamento marittimo ed ai fini dell'applicabilità del criterio di competenza territoriale del luogo di conclusione del rapporto di lavoro ai sensi dell'art. 603 c.nav. (che prevede una pluralità di fori alternativi), occorre tener conto che il luogo della stipulazione del contratto mentre può desumersi dall'annotazione del contratto stesso sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, dovendo tale annotazione essere effettuata, a norma dell'art. 328 c.nav., dalla medesima autorità marittima ricevente l'atto pubblico nel quale il contratto di arruolamento si concreta, non può invece identificarsi con quello dell'imbarco solo in base all'annotazione dell'imbarco stesso sul libretto ai sensi dell'art. 223 del regolamento per la navigazione marittima, non essendovi necessariamente coincidenza fra luogo di stipulazione del contratto e luogo in cui il marittimo viene inviato per l'imbarco. - Cass. civ., Sez. lav., 06 giugno 1989, n.2725.
- Non integra il requisito della forma scritta prevista per il licenziamento dall'art. 2 l. n. 604 del 1966 l'annotazione sul libretto di navigazione della cessazione del rapporto di lavoro nautico. - Cass. civ. Sez. lavoro, 30 luglio 2004, n. 14657.

**Art. 171 - Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio**

1. Sul ruolo di equipaggio si annotano:

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

2. Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile **(2)**.

**(1)** IL comandante della nave è titolare di un complesso di pubblici poteri, in quanto capo della comunità viaggiante. Egli esercita funzioni di notaio quando riceve testamenti, che devono essere redatti in presenza di due testimoni e sottoscritti dal testatore, dal comandante e dai testimoni. Il testamento redatto a bordo perde efficacia tre mesi dopo lo sbarco se il testatore, in un luogo dove ciò è

possibile, non provvede a redigere il documento nelle forme ordinarie (artt. 611, 615 c.c.).

**(2)** Ai sensi dell'art. 296, c.nav., il comandante della nave esercita, altresì, funzioni di pubblico ufficiale. Egli può redigere atti civili, in caso di nascita, di morte o scomparsa in mare, può celebrare matrimoni, solo nell'ipotesi di imminente pericolo di vita.

In merito al valore probatorio delle annotazioni contenute nel "ruolo di equipaggio", la Cassazione ha statuito che queste fanno piena prova fino a querela di falso, ai fini della dimostrazione dell'esistenza di un contratto di arruolamento [Cass. civ., Sez.lav., 18 gennaio 2002, n.2321]

**Giurisprudenza art 171**

- Le annotazioni contenute nel ruolo d'equipaggio fanno piena prova, fino a querela di falso, dell'esistenza del contratto di arruolamento e della natura subordinata del rapporto di lavoro nautico e non possono essere disattese in base, alle risultanze di prove di rango inferiore (nella specie, il giudice di merito aveva fondato la sua decisione sulle dichiarazioni rese dalle parti nell'interrogatorio libero) - Cass. civ., Sez.-lav., 18 gennaio 2002, n.2321.

**Art. 172 - Annotazioni sulla licenza**

1. Per le navi marittime minori e per i galleggianti le indicazioni di cui ai numeri 2, 3, 4, 5 dell'articolo 170 sono, a tutti gli effetti previsti dal presente codice, dalle leggi e dai regolamenti speciali, inserite nella licenza **(1)**.

2. Nella licenza delle navi marittime minori, di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, sono inserite altresì le annotazioni di cui all'articolo 171. Le annotazioni di cui ai numeri 1 e 2 del predetto articolo sono inserite anche nella licenza dei galleggianti di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate.

3. Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna le indicazioni e le annotazioni da iscrivere nella licenza sono stabilite dal regolamento **(2)**.

**(1)** V. Art. 170, in particolare orientamento della Cass. civ., Sez.lav., 06 giugno 1989, n.2725.

**(2)** Ai sensi dell'art. 68, reg. nav. int., la licenza deve essere conforme al modello approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.



**Art. 172 bis - Esenzione dalla annotazione di imbarco e sbarco**

1. Per i marittimi, arruolati con il **patto** di cui al secondo comma del successivo articolo 327 **(1)**, su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e addetti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade, o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale, l'autorità marittima può autorizzare che, in caso di **trasbordo**, non si faccia luogo alla annotazione di imbarco e sbarco **(2)** sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi **(3)**.

2. L'autorizzazione di cui al primo comma può essere concessa anche:

a) per i marittimi arruolati, a norma di contratto nazionale o con contratto cosiddetto alla parte e con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi e galleggianti appartenenti al medesimo armatore ed addetti alla **pesca costiera, locale o ravvicinata**, o agli impianti di **acquacoltura**;

b) ai proprietari armatori imbarcati su navi e galleggianti addetti alla pesca costiera, locale o ravvicinata, o agli impianti di acquacoltura.

3. L'armatore deve comunque comunicare giornalmente all'autorità marittima, con apposita nota, la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante e le successive variazioni.

4. Copia della nota, vistata dall'autorità marittima, deve essere conservata tra i documenti di bordo di tutte le navi o galleggianti interessati.

5. L'armatore può essere autorizzato dall'istituto assicuratore a tenere un'unica posizione contributiva per tutte le navi ovvero più posizioni contributive per gruppi di navi interessate alla procedura di cui ai precedenti commi.

**Patto:** consiste in una espressa disposizione nel contratto di arruolamento, avente per oggetto l'obbligo di prestare servizio su una nave non determinata.

**Trasbordo:** Impedimento, di natura definitiva o temporanea, alla prosecuzione del contratto di trasporto.

**Pesca costiera, locale o ravvicinata:** si intende quel tipo di pesca esercitata lungo le coste entro le venti miglia. Inoltre si distingue

tra pesca locale, esercitabile entro le sei miglia, e pesca ravvicinata entro le quaranta miglia [V. art. 9 d. P.R. 2 ottobre 1968 n. 1639, come modificato dall'art. 2 d.l. 30 settembre 1994 n. 561].

**Acquacoltura:** attività che rientra nella definizione di pesca marittima (art. 219 c.nav.), in quanto la sua finalità è la cattura di esemplari di specie.

**(1)** Sulla natura del rapporto di lavoro stipulato tra un lavoratore marittimo ed un'impresa di navigazione, in base del dettato di cui all'art. 327, secondo comma, c.nav., la Cassazione ha ritenuto che tale contratto può essere qualificato come un rapporto di lavoro di diritto comune [Cass. Civ., 06 giugno 1985, n.3379].

**(2)** V. art. 170, c.nav., nota 2.

**(3)** Il punto 5 dell'art. 5-ter della legge 11 marzo 2006, n. 81, prevede che "In

caso di improvvisi e temporanee indisponibilità di marittimi imbarcati a bordo di navi da pesca, il comandante del peschereccio annota l'assenza in un apposito registro vidimato dall'autorità marittima d'iscrizione della nave; in tal caso è consentito l'esercizio delle attività di pesca, purché sia assicurato il rispetto delle tabelle minime di sicurezza dell'unità".

**Giurisprudenza art 172 bis**

- Il rapporto di lavoro a tempo indeterminato con un'impresa di navigazione marittima, che abbia ad oggetto, oltre all'attività di riparazione e manutenzione a bordo di navi (mansioni tipiche del rapporto di cosiddetta comandata disciplinato dalla speciale normativa prevista per il lavoro nautico), anche e prevalentemente ulteriori diverse attività non direttamente finalizzate a servizio della nave, si qualifica come rapporto di diritto comune soggetto tra l'altro alla disciplina dettata, in tema di recesso, dalla l. n. 604 del 1966 e dallo statuto dei lavoratori. - Cass. civ., 06 giugno 1985, n.3379



**Art. 173 - Giornale nautico**

Il giornale nautico è diviso nei libri seguenti:

- a) inventario di bordo **(1)**;
- b) giornale generale e di contabilità **(2)**;
- c) giornale di navigazione **(3)**;
- d) giornale di carico **(4)** o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

**(1)** Ai sensi dell'art. 369, reg. nav. mar., con l'inventario di bordo si elencano gli attrezzi, strumenti e altri oggetti in dotazione della nave; ogni sua variazione di contenuto deve essere annotata. Il documento è sottoscritto dal comandante della nave e vistato dall'autorità marittima.

**(2)** L'art. 370, reg. nav. mar., disciplina il contenuto del giornale generale e di contabilità; esso deve contenere informazioni riguardanti le entrate e le spese inerenti l'equipaggio e la nave ed inoltre vi devono essere annotati gli

avvenimenti straordinari e la quantità e qualità del carico etc.

**(3)** Nel giornale di navigazione si trascrivono tutti i dati che si riferiscono alla navigazione in senso stretto, come la rotta seguita, le osservazioni geografiche e meteorologiche (art. 371, reg. nav. mar.).

**(4)** Il giornale di carico, c.d. "giornale di boccaporto", documenta tutte le operazioni inerenti il carico e scarico di merci e le informazioni ad essi collegate (nome del caricatore/scaricatore, luogo di consegna e destinatario) (art. 372, reg. nav. mar.).

Un orientamento ormai consolidato in dottrina (Righetti), è quello che si riferisce alla fondamentale importanza del giornale nautico. Esso è considerato il libro più importante sia per il suo carattere funzionale ai documenti di bordo, che per la sua finalità informativa sulle svariate e complesse attività della nave, offrendo così un quadro completo delle vicende che si verificano a bordo e che coinvolgono la "comunità viaggiante".

**Art. 174 - Contenuto del giornale nautico**

1. Nell'inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave.
2. Sul giornale generale e di contabilità **(1)** sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti, nonché gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile **(2)**, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento.
3. Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione **(3)**.
4. Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna **(4)**.
5. Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

**(1)** La Cassazione Penale ha ritenuto che le iscrizioni nel libro generale di contabilità delle spese riguardanti l'intero equipaggio, costituiscono prova privilegiata a favore o contro l'armatore [cfr. Cass. Pen. 22 aprile 1985, n. 3791].

**(2)** V. art. 171, nota 2.

**(3)** Quanto dettato dal terzo comma dell'articolo in esame, è stato confermato dall'orientamento della Cassazione che ha statuito che le annotazioni contenute nel giornale della navigazione si sottraggono alle limitazioni

previste per le scritture contabili delle imprese, e fanno prova dei fatti inerenti la navigazione [cfr. Cass. civ., Sez.lav., 28 aprile 1992, n.5070].

**(4)** In tema di responsabilità del vettore marittimo per avaria delle merci trasportate, il Tribunale di Roma ha statuito che le annotazioni fatte sul giornale nautico, ed in particolare sul giornale di carico, sono considerate di rango inferiore alla relazione peritale di parte [cfr. Trib. Roma, 07 giugno 1981].

**Giurisprudenza art 174**

- L'iscrizione dei marittimi come passeggeri- e non nel ruolo di equipaggio- integra il reato di false attestazioni sui libri nautici, in quanto annotazioni non estranee a quelle che, per legge o regolamento, ne costituiscono lo specifico contenuto. Basti rilevare che nel libro generale di contabilità devono, tra l'altro, essere annotate le spese riguardanti l'intero equipaggio e che tali annotazioni costituiscono prova privilegiata a favore, o contro, l'armatore. - Cass. Pen. 22 aprile 1985, n. 3791.
- Le annotazioni sul giornale nautico, a differenza delle annotazioni sugli altri documenti di bordo, si sottraggono alle limitazioni previste per le scritture contabili delle

imprese e fanno prova, tra l'altro, dei fatti inerenti - anche soltanto in via indiretta - alla navigazione. - Cass. civ., Sez.lav., 28 aprile 1992, n.5070.

- Ai fini della dichiarazione di responsabilità del vettore marittimo per avaria delle merci trasportate la relazione peritale di parte, ove i fatti in essa esposti non siano contestati, prevale sulle annotazioni, di contenuto incerto, effettuate sul giornale nautico e le sue risultanze non sono contrastabili con la preesistente verifica di navigabilità effettuata dal Rina prima della partenza della nave: in sede di sopralluogo per l'accertamento delle cause dell'avaria delle merci trasportate a nulla rileva che il comandante, presente, non abbia la rappresentanza dell'armatore. - Trib. Roma, 07 giugno 1981.

**Art. 175 - Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico**

1. Le navi maggiori a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina (1).
2. Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico (2).

- (1) Il giornale di macchina consta di una parte descrittiva, c.d. premessa, che riporta informazioni riguardanti aspetti tecnici del motore e di altri apparecchi ausiliari e di due parti narrative, ovvero il quaderno di macchina, contenente notizie relative ai dati di funzionamento delle macchine, e di un secondo documento dove si annotano le riparazioni, avarie e visite di revisione (art. 373, reg. nav. mar.).
- (2) L'art. 374 del reg. nav. mar., disciplina il contenuto del giornale radiotelegrafico, che deve indicare gli avvenimenti e i dispacci intercettati; esso è scritto dal marconista e vistato dal comandante (V. art. 169, nota 2). Interessante è l'orientamento del Tribunale di Roma in tema di imprese

concessionarie dei servizi radioelettrici a bordo di navi. La sentenza del giudice romano, prende in considerazione la natura dei crediti che le società concessionarie vantano nei confronti degli armatori in considerazione del servizio reso. In conclusione la Corte ha statuito che il credito relativo al canone per servizio radiotelefonico e telegrafico a bordo di nave, non può considerarsi credito privilegiato in quanto non assimilabile ad un tributo reso in conseguenza di un servizio svolto in regime di esclusiva [cfr. Trib. Roma 23 ottobre 1989].

**Giurisprudenza art. 175**

- Una società concessionaria non esclusiva dell'impianto e dell'esercizio di stazioni radioelettriche a bordo di navi agisce quale sostituto d'imposta quando anticipa il versamento delle tasse di telecomunicazione per conto dell'armatore della nave; pertanto a norma dell'art. 2758 c. c. il relativo credito ha natura privilegiata verificandosi una ipotesi di surrogazione legale ai sensi dell'art. 1203, n. 3, c. c. Il credito relativo a canoni per servizio radiotelefonico e telegrafico a bordo di nave non ha carattere privilegiato perché tale canone non può considerarsi tributo in quanto il servizio non viene svolto in regime di esclusiva o di monopolio. - Trib. Roma, 23 ottobre 1989.

**Art. 176 - Libri di bordo delle navi minori**

1. Le navi minori e i galleggianti marittimi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso, devono essere provvisti dell'inventario di bordo, ad eccezione delle unità da pesca **(1)**.

2. Le navi e i galleggianti della navigazione interna, indicati a tal fine dal regolamento **(2)**, devono essere provvisti dell'inventario; le navi, quando siano adibite a servizio pubblico, devono inoltre essere provviste del giornale di bordo, formato con le modalità stabilite dal regolamento **(3)**.

**(1)** Comma modificato dalla legge 11 marzo 2006, n. 81 (vedi sopra art. 169).

**(2)** V. art 83 reg. nav. int.

**(3)** Ai sensi dell'art. 81, reg. nav. int., il giornale di bordo di cui al secondo comma dell'art. 176, deve contenere dati relativi alla navigazione e all'equipaggio.

**Art. 177 - Norme per la tenuta dei libri di bordo**

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

La disciplina relativa alla tenuta dei libri di bordo, che richiama quanto disposto dagli articoli 362 e ss., reg. nav. mar., impone il rispetto di determinate formalità da seguire. Infatti, prima della loro compilazione, i libri di bordo devono essere numerati e bollati con il timbro dell'ufficio del porto e vistati dal comandante del porto (o dal console se la nave si trova in un porto straniero). L'art. 363, reg. nav. mar., vieta la presenza di vuoti o cancellazioni poco chiare nelle pagine dei libri, proprio per assicurare una precisa e non equivoca comprensione delle informazioni contenute. Data la particolare natura di atto pubblico delle scritture contenute nei libri di bordo prevista dal codice, nel caso di annotazioni di stato civile, il legislatore ha voluto disciplinare la materia dei reati di falso in documenti di bordo, seguendo un criterio di specialità, assoggettando quindi tali documenti ai medesimi effetti penali previsti per gli atti pubblici.

**Art. 178 - Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti della nave**

Ferme per le rimanenti annotazioni sui documenti della nave le disposizioni degli articoli 2700, 2702 del codice civile (1), le annotazioni sul giornale nautico relative all'esercizio della nave fanno prova anche a favore dell'armatore, quando sono regolarmente effettuate (2); fanno prova in ogni caso contro l'armatore, ma chi vuol trarne vantaggio non può scinderne il contenuto.

(1) Il richiamo effettuato dal legislatore alle norme del Codice civile in materia di efficacia dell'atto pubblico (art. 2700 c.c.), e di efficacia della scrittura privata (art. 2702 c.c.), si riferisce nel primo caso alle annotazioni effettuate dal comandante in veste di pubblico ufficiale (atti di stato civile, testamenti etc.), nella seconda ipotesi alle annotazioni, vistate dal comandante, sugli eventi della navigazione, che hanno valore di scrittura privata. Questo è l'orientamento della giurisprudenza della Cassazione che, chiamata a pronunciarsi sul valore probatorio delle annotazioni di cui all'art. 178, c.nav., ha riconosciuto efficacia di

scrittura privata, facente piena prova fino a querela di falso, alle annotazioni relative ad un evento verificatosi durante la navigazione [cfr. Cass. 22 luglio 1976, n. 2899].

Inoltre, con riguardo alla efficacia di atto pubblico, la Cassazione, nella sezione lavoro, ha riconosciuto valore probatorio ex art. 2700, c.c., alle risultanze contenute nel ruolo di equipaggio, relative al contratto di arruolamento, al fine di stabilire la fondatezza delle pretese contributive [cfr. Cass. civ., Sez.lav., 06 marzo 2001, n.3241].

(2) Per la tenuta dei libri di bordo v. art. 177.

Particolare valore probatorio ricoprono le annotazioni effettuate nel giornale nautico aventi ad oggetto dati relativi la gestione commerciale e l'amministrazione della nave. Il legislatore, infatti, ha attribuito a questa categoria di atti un'efficacia probatoria che rappresenta una deroga al disposto di cui all'art. 2710, c.c., relativamente ai libri per le imprese soggette a registrazione.

In particolare quanto previsto dal codice civile, si esplica nella possibilità di attribuire ai libri delle imprese, regolarmente tenuti, efficacia probatoria solo tra imprenditori, con riguardo ai rapporti inerenti l'impresa. Al contrario l'art. 178, c.nav., data la particolare natura ed il regime al quale è sottoposta la tenuta del giornale nautico, prevede che i libri di bordo fanno prova sia contro che a favore dell'armatore, non soltanto quindi nei confronti di altri imprenditori, ma essi sono fruibili *erga omnes*.

La speciale disciplina appena delineata trova la sua spiegazione nella Relazione Ministeriale al c.nav. n. 111 ; infatti, sottolineando la particolarità dei libri tenuti dal comandante, sottoposti ad un rigoroso regime, si afferma che l'esercizio della impresa di navigazione investe interessi plurimi.

La giurisprudenza ha concretato tale orientamento, riconoscendo efficacia probatoria alle annotazioni sul giornale nautico, in materia di infortunio di un lavoratore marittimo [cfr. Cass. civ., Sez.lav., 28 aprile 1992, n.5070].

**Giurisprudenza art. 178**

- Qualora il fatto riportato sul giornale nautico non costituisca un avvenimento straordinario ed imprevedibile che richieda per essere provato, la verifica prevista dall'art. 584, c.nav., l'evento deve ritenersi provato in virtù dell'annotazione sul giornale nautico. – Cass. Civ. 22 luglio 1976, n. 2899.



- Le risultanze del ruolo di equipaggio possono rivestire efficacia probatoria ex art. 178 c. nav. e il contenuto del contratto di arruolamento stipulato per atto pubblico ex art. 328 c. nav. può fare piena prova ex art. 2700 c.c., per cui nel giudizio instaurato dall'istituto previdenziale per ottenere il pagamento di contributi assicurativi non deve essere omessa la valutazione delle risultanze e del contenuto di tali prove documentali al fine di stabilire la fondatezza, o meno, delle relative pretese contributive. - Cass. civ., Sez.lav., 06 marzo 2001, n.3241.
- La particolare efficacia probatoria che l'art. 178 c.nav. attribuisce alle annotazioni sul giornale nautico si esplica anche relativamente a fatti che, inerenti solo indirettamente alla navigazione, siano afferenti alla <occasione di lavoro> - quale requisito indefettibile dell'infortunio indennizzabile - considerato che questa può realizzarsi anche nel caso in cui l'evento lesivo si verifichi in circostanze inerenti a tutto ciò che sia, comunque, connesso con l'attività lavorativa, anche se non riconducibile al rischio tipico delle prestazioni (nella specie, alla stregua del principio di cui in massima, la suprema corte ha cassato la sentenza con la quale i giudici del merito avevano omesso di esaminare se dal detto giornale risultasse l'intenzione del marittimo, deceduto per infortunio presso uffici portuali, di recarsi a terra per telefonare all'armatore per motivi di servizio tale quindi da costituire l'occasione di lavoro ai fini della indennizzabilità dell'infortunio). - Cass. civ., Sez.lav., 28 aprile 1992, n.5070.

**Art. 179 - Nota di informazioni all'autorità marittima (1)**

1. All'arrivo della nave in porto (2) e prima della partenza, il comandante della nave o il **raccomandatario marittimo (3)** o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante devono far pervenire, anche in formato elettronico, al comandante del porto o all'**autorità consolare** i formulari in appresso indicati, di cui alla **Convenzione FAL dell'IMO** adottata il 9 aprile 1965, come recepita dalla **direttiva 2002/6/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002:

**Formulario FAL dell'IMO** n. 1 Dichiarazione generale;

Formulario FAL dell'IMO n. 3 Dichiarazione delle provviste di bordo;

Formulario FAL dell'IMO n. 4 Dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio;

Formulario FAL dell'IMO n. 5 Ruolo dell'equipaggio;

Formulario FAL dell'IMO n. 6 Elenco dei passeggeri per le navi certificate per trasportare un massimo di 12 passeggeri.

2. All'arrivo in porto il comandante della nave comunica inoltre al comandante del porto, con separata dichiarazione, il nome dell'armatore e indica la sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose (4), nonché gli altri elementi richiesti in base a disposizioni legislative o regolamentari o eventualmente determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (5). Prima della partenza il comandante della nave comunica al comandante del porto una dichiarazione integrativa relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico. In ogni caso sono annotati, a margine del formulario FAL dell'IMO n. 6 insieme ai dati anagrafici dei passeggeri imbarcati, che non siano cittadini di Stati membri, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato.

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

4. Il ministro dei trasporti e della navigazione può, con proprio decreto, stabilire norme speciali per le navi addette ai **servizi locali**, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.

**Raccomandatario marittimo:** ausiliario dell'armatore, presente nei porti dove la nave approda, che svolge operazioni di natura amministrativa e commerciale.

**Autorità consolare:** organo dello Stato distaccato all'estero, che svolge attività di na-

tura amministrativa su questioni riguardanti i propri concittadini. Nel caso in cui la comunicazione sia consegnata all'autorità consolare, il comandante della nave deve far pervenire, entro 24 ore, all'autorità locale un certificato attestante l'avvenuto deposito.

**Convenzione FAL dell'IMO:** Convenzione sulla facilitazione al Traffico Marittimo Internazionale, firmata a Londra il 9 aprile 1965 e resa esecutiva in Italia con legge. n. 831, dell'8 maggio 1971. La suddetta normativa internazionale ha l'obiettivo di predisporre delle procedure uniformi per

l'espletamento delle formalità da compiere da parte delle navi in arrivo o in partenza da un porto, attraverso l'adozione di una serie di modelli di formulari (sei tipologie) aventi ad oggetto tutte le informazioni inerenti la nave e la navigazione (carico, equipaggio, attrezzature, passeggeri etc.)

**Direttiva 2002/6/CE:** Direttiva comunitaria sulle formalità di dichiarazione delle

**Formulario FAL dell'IMO:** Formulari di facilitazione informativa predisposti in sede IMO, previsti dalla Convenzione FAL del 1965. La Convenzione prevede sei formulari così intitolati: Formulario n.1, "Dichiarazione

**Servizi locali:** navi che hanno un contatto frequente con un determinato porto, per il tipo di servizio cui sono adibite. Per questa categoria di navi si prevede che la comunicazione di cui al primo e la secondo

- (1) Modificato dal Decreto legislativo 24 dicembre 2004, n. 335.
- (2) La dizione usata al primo comma "all'arrivo della nave", sembra essere di difficile collocazione temporale rispetto alla originaria previsione dell'art. 181, c.nav., che individuava come momento identificativo per la trasmissione della comunicazione al comandante del porto l'attimo "subito dopo l'arrivo" della nave. Si ritiene comunque che la comunicazione debba essere effettuata prima che si intraprendano le operazioni commerciali che interessano la nave.
- (3) Sulle informazioni relative all'indicazione del raccomandatario, il Tribunale di Bari ha statuito che l'autorità marittima deve negare il rilascio della spedizione nel caso in cui il comandante della nave non presenti, unitamente alla comunicazione ex art. 179, una dichiarazione sottoscritta dal raccomandatario a garanzia delle obbligazioni assunte per l'approdo della nave (cfr. Trib. Bari 3 settembre 1998). La questione richiama la disciplina prevista dalla l. 4 aprile 1977, n. 135, art. 3, sulla responsabilità del raccomandatario di navi straniere.

navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità, pubblicata in Gazzetta Ufficiale L067 del 9 marzo 2002. generale"; Form. n.2, "Dichiarazione di carico"; Form. n.3, "Dichiarazione delle provviste di bordo"; Form. n.4, "Dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio"; Form. n.5, "Ruolo d'equipaggio e elenco dei passeggeri"; Form. n.6, "Merci pericolose". comma può essere trasmessa dal comandante della nave una volta alla settimana o una volta al mese (V. d.m. 9-06-1992).

- (4) La comunicazione relativa alla presenza a bordo di merci pericolose presenta particolare rilievo anche per la disciplina degli accosti delle navi e dei galleggianti. Infatti il comandante del porto deve osservare l'ordine di arrivo delle navi ai fini dell'accosto, dando però la precedenza a coloro che trasportano particolari carichi (V. in generale Codice internazionale marittimo delle merci pericolose "I.M.D.G. Code", 27/09/1965). Inoltre il comandante della nave deve indicare nella nota informativa le condizioni delle cisterne e delle casse che contengono i materiali o liquidi pericolosi, per ottenere l'autorizzazione da parte dell'Autorità marittima allo sbarco (V. art. 4 d.P.R. 4/02/1984, n. 50).
- (5) Si segnala il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 (attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico) che impone al comandante della nave di notificare all'Autorità marittima, informazioni relative alla quantità dei rifiuti prodotti dalla nave al fine di conferire tale materiale nell'impianto di raccolta portuale. Ai sensi dell'art. 11 di detto decreto, l'Autorità marittima può eseguire delle ispezioni a bordo della nave per verificare la conformità delle informazioni rilasciate dal comandante della nave.

La disciplina relativa alle procedure di entrata ed uscita delle navi dal porto, inserita nel Titolo V, Capo I, del codice della navigazione, è stata oggetto di profonde ed importanti mo-

difiche aventi come obiettivo principale lo snellimento delle formalità richieste dall'impianto originario del codice. Infatti, l'esigenza di una facilitazione delle procedure richieste per l'arrivo e la partenza delle navi era sentita anche a livello internazionale, da ciò si perveniva all'approvazione della Convenzione sulla facilitazione al traffico marittimo internazionale, firmata a Londra il 9 aprile 1965 e resa esecutiva in Italia con legge n. 831, dell'8 maggio 1971. Al fine di adeguare l'ordinamento interno alla normativa internazionale, la disciplina delineata dagli artt. 179 e seguenti, ha di conseguenza subito delle innovazioni, prima con la legge 9 dicembre 1975, n. 744, poi dalla legge 25 gennaio 1983, n. 26 ed infine con il d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modifiche dalla legge n. 647, del 23 dicembre 1996. In particolare la l. 25 gennaio 1983, n. 26 ha introdotto *ex novo* il dettato di cui all'ultimo comma dell'articolo in esame, che estende l'applicazione delle procedure a varie tipologie di navi, colmando così una lacuna legislativa relativa alla navigazione da diporto. Da ultimo l'entrata in vigore del decreto legislativo 24 dicembre 2004, n. 335 (GU n. 37 del 15-02-2005), che ha modificato i primi due commi dell'articolo in oggetto, ha recepito quanto disposto dalla direttiva 2002/6/CE, stabilendo l'applicazione dei formulari FAL/IMO, come previsto dalla relativa Convenzione internazionale. In particolare, attraverso l'applicazione di questi formulari si mira a velocizzare le procedure amministrative nei porti comunitari per l'implementazione del trasporto marittimo quale valida alternativa ad altre modalità di trasporto. La normativa in vigore, prevede l'applicazione di cinque dei sei formulari FAL, escludendo il riconoscimento del formulario "Dichiarazione di carico" e dell'*Elenco passeggeri*, in quanto, come si legge nella stessa direttiva comunitaria, "complicherebbe le formalità di dichiarazione perché tali formulari non possono contenere tutte le informazioni necessarie oppure perché esistono già pratiche diverse ben collaudate in materia".

L'evoluzione legislativa appena delineata costituisce un tentativo da parte del legislatore nazionale e comunitario, di adeguamento alle numerose convenzioni internazionali nel generale ambito della prevenzione degli incidenti in mare, che riconoscono alle autorità statali del porto poteri sempre più estesi al fine di attuare un adeguato controllo preventivo sui fatti ed eventi della navigazione (v. Convenzione internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in Mare 1974 SOLAS, ratificata con legge 23 maggio 1980, n. 313 e successivi emendamenti; Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, Marpol 73/78, ratificata con legge 4 giugno 1982, n. 438). In tale ambito il legislatore con la legge 7 marzo 2001, n. 51, ha avviato il processo di sviluppo del sistema di controllo ed assistenza al traffico marittimo comunitario VTS (Vessel Traffic Services).

### **Giurisprudenza art. 179**

- La disposizione dell'art. 3 l. 4 aprile 1977, n. 135, secondo la quale l'autorità marittima deve rifiutare il rilascio delle spedizioni se, unitamente alla dichiarazione integrativa di cui all'art. 179 c.nav., il comandante non presenta una dichiarazione sottoscritta dal raccomandatario attestante che questi ha la disponibilità nel territorio italiano di somma in valuta sufficiente a garantire le obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave, è dettata a garanzia dei terzi creditori e non anche del raccomandatario. - Tribunale di Bari 3 Settembre 1998.
- La circostanza che il comandante abbia indicato nella nota di informazioni ex art. 179 cod nav. una società diversa dal proprietario della nave non ha rilevanza probatoria in quanto le notizie contenute nella nota non hanno valore certificativi - Tribunale di Bari, 10-06-200

**Art. 180 - Verifiche ed ispezioni**

1. Il comandante del porto, o l'autorità consolare, può in ogni omento verificare il contenuto delle informazioni presentate o fatte pervenire per via radio dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo **(1)**.
2. Le predette autorità possono inoltre disporre ispezioni alla nave; i relativi risultati dovranno essere annotati sui libri di bordo unitamente alle eventuali prescrizioni impartite.

**(1)** *Comma sostituito dall'art. 5 D.Lgs. 24 dicembre 2004, n. 35. Vedi sopra art. 179, nota 4.*

Il testo dell'articolo all'esame ha subito dei profondi cambiamenti a seguito delle modifiche apportate dalla legge 9 dicembre 1975, n. 744, e dalla successiva legge 25 gennaio 1983, n. 26, che prevedono la possibilità per l'autorità marittima di poter effettuare delle ispezioni a bordo della nave. Inoltre, la normativa è stata recentemente modificata dal decreto legislativo 24 dicembre 2004, n. 335 (GU n. 37 del 15-02-2005). La previsione in oggetto assume particolare importanza alla luce della normativa internazionale e comunitaria sul controllo delle navi da parte dell'organo di competenza. Al riguardo la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), prevede che ogni nave deve munirsi di un certificato rilasciato dallo Stato di bandiera, che attesti la conformità agli *standars* richiesti dalla norma internazionale. La stessa Convenzione prevede inoltre che l'autorità statale del porto, qualora vi siano fondati motivi, può effettuare delle ispezioni alla nave che si viene a trovare nella sua giurisdizione, al fine di controllare eventuali incongruità delle reali condizioni della nave rispetto a quelle indicate nel certificato. Altro sistema di controllo nei porti è previsto dal modello offerto dal Memorandum di Parigi del 1982. Tale documento d'intesa, prevede ispezioni mirate e puntuali da parte dello Stato di approdo su particolari categorie di navi, al fine di controllare la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo. Questo meccanismo (c.d. Port State Control) è stato adottato e sviluppato in ambito comunitario con la direttiva 2001/106/CE, e in campo nazionale con il relativo regolamento di attuazione di cui al Decreto n. 305 del 13 ottobre 2003.

**Art. 181 - Rilascio delle spedizioni**

1. La nave non può partire se non ha ricevuto le **spedizioni** da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.
2. Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto - con indicazione dell'ora e della data - sulla dichiarazione integrativa di partenza **(1)** che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo.
3. Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione, nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità **(2)**. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali **(3)**, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge **(4)**.

**Spedizioni:** Documenti rilasciati dall'autorità dello Stato di approdo, che autorizza la nave a lasciare il porto, in seguito all'adempimento di alcuni obblighi imposti da leggi e regolamenti, a carico dell'armatore o del comandante della

nave. Ai sensi dell'art. 15, comma 3 bis, del d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, come convertito con modifiche dalla legge n. 647, del 23 dicembre 1996, detta procedura non si applica alle unità da diporto.

- (1)** La dichiarazione integrativa di partenza è preceduta dalla comunicazione di cui all'art. 179; con quest'ultima il comandante della nave informa il comandante del porto del compimento di tutte le procedure richieste per lasciare il porto, indicate nell'ultimo comma dell'articolo in esame. È utile precisare che il visto deve essere apposto sia sull'originale dichiarazione integrativa, che sulla copia rilasciata al comandante della nave.
- (2)** Al riguardo il decreto 19 aprile 2000, n. 432 (regolamento di recepimento della direttiva 95/21/CE relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione

dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, come modificata dalle direttive 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE), prevede all'art. 6, che qualora il soggetto che compie le ispezioni ai sensi della legge, rilevi delle carenze nella nave che possano rappresentare un pericolo per la sicurezza della navigazione, ne informi il comandante del porto che potrà adottare un provvedimento di fermo ai sensi del disposto di cui all'art. 181, c.nav.

- (3)** L'art. 27, L. 6 febbraio 2007, n. 13 - Legge comunitaria 2006, ha soppresso le parole tra parentesi quadra, [o consolari], del testo previgente.
- (4)** V. nota 3, art. 179, c.nav.

Nel quadro della normativa che disciplina l'arrivo e la partenza della nave, il testo dell'art. 181, è stato oggetto di importanti modifiche, soprattutto con la legge 25 gennaio 1983, n. 26. Infatti tale legge introduce un importante elemento di novità rispetto al dettato stabilito dalla legge 9 dicembre 1975, n. 744. Con la previsione del primo comma, che disciplina il rilascio della spedizione, si reintroduce un istituto che era stato abolito dalla l. n. 744, con delle rilevanti facilitazioni procedurali. Rispetto allo schema originario del codice (che disponeva l'apposizione del visto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, con le ulteriori formalità previste per la vidimazione del giornale nautico previste dall'art. 379, Regolamento



navale marittimo), si è voluto snellire il procedimento prevedendo il rilascio della spedizione mediante l'apposizione del visto direttamente sulla dichiarazione integrativa di partenza rilasciata dal comandante della nave. Sulla natura giuridica della spedizione, l'orientamento giurisprudenziale e dottrinale appare essere della stessa opinione. Infatti sia con riguardo alla previsione del testo originario ex art. 179, che contemplava l'apposizione del visto sui documenti di bordo, che con riferimento al testo attualmente vigente si configura la natura del rilascio della spedizione quale autorizzazione amministrativa (cfr. App. Genova 30 maggio 1953), in quanto il comandante del porto è tenuto a verificare la sussistenza dei requisiti di carattere tecnico e l'adempimento degli obblighi dettati dalla legge, senza esercitare alcun potere discrezionale. In particolare la dottrina (Sandulli) ha inquadrato tale atto nella figura autorizzativa dell'abilitazione.

### ***Giurisprudenza art 181***

- Il rilascio delle spedizioni da parte dell'Autorità marittima o consolare ha natura di una autorizzazione amministrativa ed è rimesso pertanto al criterio discrezionale dell'autorità medesima.- Corte d'Appello di Genova 30 maggio 1953.



**Art. 182 - Denuncia di avvenimenti straordinari**

1. Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari (1) relativi alla nave (2), alle persone che erano a bordo, o al carico, il comandante della nave all'arrivo in porto deve farne denuncia al comandante del porto o all'autorità consolare, allegando un estratto del giornale nautico con le relative annotazioni.

2. Se la nave non è provvista di giornale, o se sul giornale non è stata fatta annotazione, l'autorità marittima o consolare riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale.

3. Le autorità predette procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause, trasmettendo senza indugio gli atti relativi alla autorità giudiziaria competente, a norma degli articoli 315, 584, a eseguire la verifica della relazione di eventi straordinari (3).

(1) La giurisprudenza della Cassazione ha statuito, in sede penale, che l'inadempimento dell'obbligo di denuncia di evento straordinario è punito dall'art. 1195, c.nav., perchè riguardante le inosservanze delle formalità da seguire all'arrivo nei porti. La Suprema Corte ha al contrario ritenuto non applicabile le disposizioni di cui all'1174, c.nav., in quanto riguardante le contravvenzioni nell'ambito della polizia dei porti (cfr. Cass. Pen., 26 marzo 1986, n. 298).

(2) Con la legge 5 giugno 1962, n. 616, si è allargato l'ambito di applicazione dell'articolo in esame; infatti l'obbligo di denuncia si ha anche nel caso in cui la nave subisce delle modifiche sostanziali.

(3) La relazione che il comandante è tenuto a redigere oltre alla denuncia di cui al primo comma, deve essere presentata entro ventiquattro ore dall'arrivo al Presidente del tribunale o al console. Tale relazione deve essere tenuta distinta dalla denuncia, in quanto la prima costituisce materiale probatorio in caso di controversie. Inoltre sia per la denuncia che per la relazione per avvenimenti straordinari, si applica la presunzione di veridicità dei fatti accertati, in seguito alla conferma dei fatti con eventuali testimonianze o prove raccolte dal Presidente del tribunale, fatta salva la prova contraria da parte di chi ha interesse.

Con il termine "straordinari" il legislatore ha voluto fare riferimento a particolari fatti che, verificatisi a bordo in corso di navigazione alla nave, all'equipaggio o al carico, esulano dal concetto di normalità, cioè dal regolare esercizio tecnico della navigazione e dal normale svolgimento della vita della comunità viaggiante. La valutazione circa l'eccezionalità dell'evento è rimessa al comandante che, con piena discrezionalità, è chiamato ad annotare tali fatti nel giornale nautico ed a presentare una denuncia al comandante del porto, come previsto dall'articolo in commento. Si deve precisare che sia per la denuncia per eventi straordinari, ex art. 182 c.nav., che per la relazione ex art. 304 c.nav., si applica la presunzione di veridicità dei fatti accertati dopo la loro conferma per mezzo di testimonianze o altre prove raccolte dal Presidente del tribunale.

**Giurisprudenza art. 182:**

- La omissione della denuncia di evento straordinario prevista dall'art. 182 c.nav. non è punita dall'art. 1174 ma dall'art. 1195 c.nav.; tale illecito è però depenalizzato in base all'art. 32, l. 24 novembre 1981, n. 689.- cfr. Cass. pen., 26 marzo 1986, n. 298.

**Art. 183 - Informazioni eventuali circa il viaggio**

1. Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità marittima o consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio.
2. È inoltre tenuto, su richiesta, a far presentare alle predette autorità, per gli accertamenti che queste credano opportuni, componenti dell'equipaggio e passeggeri.

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

1. Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia una autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e la quantità del carico **(1)**, il numero delle persone dell'equipaggio e la durata della sosta.
2. L'autorità portuale o consolare può in ogni tempo verificare il contenuto della denuncia fatta dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo **(2)**.
3. Le suddette autorità sono tenute a formulare pronta annotazione delle eventuali osservazioni effettuate durante le predette ispezioni. Quando dopo la partenza dall'ultima località in cui abbia sede un'autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia all'autorità portuale o consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'articolo 182, secondo comma.
4. Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o all'autorità consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio, e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per gli accertamenti di cui all'articolo 183.
5. Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in **servizio pubblico di linea** o di **rimorchio** o adibite ai servizi autorizzati per il trasporto di persone in conto terzi **(3)**.

**Servizio pubblico di linea:** si tratta di un servizio di trasporto che opera in modo continuativo con orari, itinerari, frequenze e tariffe prestabilite.

**Rimorchio:** si intende qualsiasi operazione a mezzo nautico (rimorchiatore) che determina con la propria spinta uno spostamento di una nave o galleggiante privi di forza motrice.

(1) V. art. 179, nota 4.

(2) V. art. 180.

(3) Nell'ambito del trasporto di persone è di particolare interesse l'orientamento della Cassazione penale che ha analizzato il rapporto tra la normativa regionale e la disciplina generale. La Corte ha statuito che, con riferimento al servizio di taxi

acqueo nella laguna di Venezia, non si ha violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione nell'ipotesi in cui la disciplina della navigazione interna stabilita dalle regioni, prevede che il servizio di trasporto viene esercitato in assenza della licenza comunale (cfr. Cass. pen., 10 gennaio 2001, n. 154).

**Giurisprudenza art. 184**

- L'esercizio del servizio di cd. taxi acqueo nella laguna di Venezia in assenza della licenza comunale prescritta dalla l. reg. Veneto 30 dicembre 1993 n. 63 e dal regolamento del comune di Venezia 23 dicembre 1994 n. 239, non integra più il reato di cui all'art. 1231 c. nav. (inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione) a seguito dell'entrata in vigore della l. 7 dicembre 1999 n. 472 (interventi nel settore dei trasporti) il cui art. 27 dispone che le violazioni alla disciplina della navigazione interna stabilita dalle regioni non costituiscono violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione.- Cass. pen., Sez.III, 10 gennaio 2001, n.154.

**Art. 185 - Navi straniere**

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

**Art. 186 - Autorità del comandante**

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

L'articolo in oggetto riveste particolare importanza al fine di comprendere in che misura si esplicano i poteri del comandante della nave nei confronti della "comunità viaggiante", intendendo con questa sia l'equipaggio che i passeggeri.

Sul comandante, quale capo della spedizione e responsabile dell'esercizio tecnico-nautico della nave, gravano degli obblighi di natura pubblicistica dettati dall'esigenza di tutela dell'interesse collettivo alla sicurezza della navigazione, alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla difesa dell'ambiente marino (cfr. Trib. Lecce, 15 maggio 2002).

In conseguenza di tali responsabilità, il comandante è titolare di un potere disciplinare nei confronti di tutta la "comunità viaggiante", ivi compresi i cittadini stranieri (art. 1249, c.nav.). Tali poteri trovano piena attuazione durante la navigazione, cioè nel momento intercorrente fra la partenza e l'arrivo nel luogo stabilito.

La potestà disciplinare del comandante ha una diversa valenza nei confronti dell'equipaggio, ovvero degli altri passeggeri. Invero il potere di assoggettamento del comandante risulta essere più intenso nei confronti dell'equipaggio, in conseguenza del rapporto di lavoro che lega i membri dell'equipaggio al comandante ed alla nave stessa.

La posizione del personale marittimo - come chiaramente disposto dal successivo art. 187 - nei confronti del comandante è di subordinazione gerarchica ed è proprio per tale motivo che le sanzioni previste dal codice a carico dell'equipaggio si caratterizzano per la loro tipicità rispetto alle normali sanzioni previste per il lavoratore subordinato dall'art. 2106 c.c. Al riguardo l'art. 1252, c.nav., elenca le pene previste; queste sono graduate in maniera crescente e vanno dalla "consegna a bordo" fino ad arrivare all'inibizione della professione marittima e la conseguente cancellazione dalle matricole della gente di mare.

Diversa e decisamente meno rigorosa, è la disciplina per le sanzioni previste a carico dei passeggeri dall' art. 1257 c.nav., tra le quali è interessante ricordare quella che prevede "l'esclusione dalla tavola comune da uno a cinque giorni"; tale sanzione fa risaltare, in maniera particolare, il prestigio ed il forte contenuto morale che la norma attribuisce alla figura del comandante.

**Giurisprudenza art. 186**

- La figura del comandante della nave è inquadrabile come rappresentante dell'armatore, da quest'ultimo nominato in forza di un atto negoziale di assunzione all'impiego, ma è pure un centro di imputazioni di natura pubblicistica senza vincoli di rappresentanza. In questa seconda accezione egli è titolare di un ufficio privato con funzioni pubbliche e a tutela di pubblici interessi, con compiti di sicurezza e polizia sulla nave, di controllo sanitario, di operazioni doganali, atti notarili o di stato civile. - Trib. Lecce, 15-05-2002.

**Art. 187 - Disciplina di bordo**

1. I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo **(1)**.

2. Contro i provvedimenti del comandante della nave che concernono l'esercizio della loro attività, i componenti dell'equipaggio possono presentare reclamo **(2)** al comandante del porto o all'autorità consolare; il comandante della nave non può impedire che chi intende proporre reclamo si presenti alle predette autorità, salvo che urgenti esigenze del servizio richiedano la presenza del componente dell'equipaggio a bordo.

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

**Servizi pubblici di linea o di rimorchio:** V.  
art. 184, c.nav.

- (1) E' utile precisare che "il servizio e la disciplina di bordo", cui l'equipaggio deve uniformarsi, presuppongono un particolare rapporto di sottomissione gerarchica nei confronti del comandante, decisamente più intenso della semplice osservanza alle istruzioni delle disposizioni date dal datore di lavoro di cui all'art. 2086, c.c.
- (2) La Cassazione si è pronunciata in senso negativo, sulla questione della

legittimità passiva dell'armatore nella lite proposta dal marittimo contro un provvedimento di sbarco d'autorità, adottato come pena disciplinare.

La Corte ha inoltre precisato che il giudice ordinario è incompetente a conoscere della lite nella quale il lavoratore marittimo ricorre contro la legittimità del provvedimento disciplinare (cfr. Cass. 22 novembre 1966, n. 2785).

**Giurisprudenza art. 187.**

- L'armatore è carente di legittimazione passiva nella lite nella quale il marittimo si duole della legittimità dei provvedimenti disciplinari disposti dal comandante della nave. Il giudice ordinario difetta di giurisdizione a conoscere della lite nella quale il marittimo si duole, nei confronti dell'amministrazione della marina mercantile, della legittimità del provvedimento di sbarco d'autorità adottato o nell'ambito di un procedimento disciplinare o per sottoporre a visita medica di controllo l'interessato.- Cass. 22 novembre 1966, n. 2785.

**Art. 188 - Autorizzazione per scendere a terra**

I componenti dell'equipaggio non possono scendere a terra senza autorizzazione del comandante o di chi ne fa le veci (1).

(1) L'autorizzazione a scendere a terra può essere data anche dalla persona di grado inferiore al comandante della nave (V. art 115 c.nav.). È importante precisare che l'autorizzazione di cui all'articolo in esame non si esplica ne-

cessariamente in un atto formale (cfr. Cass. civ., sez. Lav., 28 ottobre 1997, n. 10621).

**Giurisprudenza art. 188.**

- Le disposizioni specifiche dell'art. 6 t.u. sull'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (d.P.R. n. 1124 del 1965), sull'indennizzabilità degli infortuni "in itinere" dei marittimi, che si verificano durante i viaggi compiuti dai medesimi per imbarcarsi o per rimpatriare, hanno giustificazione nel fatto che esse si riferiscono ad ipotesi antecedenti all'inizio del lavoro e seguenti alla sua cessazione e non comportano l'inapplicabilità al personale marittimo dei principi sull'infortunio "in itinere" elaborati in via generale sulla base delle norme di cui agli art. 2 e 4 del t.u., i quali, in particolare, possono giustificare l'indennizzabilità degli infortuni verificatisi nel corso degli spostamenti tra posto di imbarco di un motopeschereccio e abitazioni dei marittimi sul medesimo arruolati, quando questi ultimi, per consuetudine - in relazione anche alla scarsa abitabilità del natante - e con il permesso del comandante (la cui autorizzazione allo sbarco a norma dell'art. 188 c. nav. non deve necessariamente essere integrato da un atto formale) si rechino a casa per pernottare salvo ad imbarcarsi di nuovo quando il battello salpi per la pesca. (La presenza degli altri requisiti dell'infortunio in itinere indennizzabile non ha formato oggetto di esame in cassazione, stante l'inammissibilità, per la loro genericità, delle doglianze al riguardo formulate dall'Istituto assicuratore).- Cass. civ., Sez.lav., 28 ottobre 1997, n.10621.



**Art. 189 - Deficienza delle razioni di viveri**

1. Il comandante del porto e l'autorità consolare, quando ne vengano richiesti dalle associazioni sindacali interessate o da almeno un quinto dell'equipaggio, devono provvedere ad accertare la qualità e la quantità delle razioni di viveri corrisposte all'equipaggio.
2. Se sono riscontrate deficienze, le autorità predette ordinano al comandante di prendere immediatamente le misure opportune; e in caso di mancata esecuzione provvedono d'ufficio, procurando la somma necessaria con prestito garantito da ipoteca sulla nave, ovvero con la vendita o il pegno di attrezzi o arredi non indispensabili per la sicura navigazione o di cose caricate, dato preventivo avviso rispettivamente all'armatore e, quando sia possibile, agli aventi diritto alle cose predette.
3. Analoghi provvedimenti devono prendere il comandante del porto o l'autorità consolare in caso di reclamo di passeggeri per deficienze delle razioni di viveri ad essi corrisposte.
4. Quando sono vendute pertinenze di proprietà aliena o merci l'armatore è tenuto a indennizzare gli aventi diritto a norma dell'articolo 308.

La disciplina delineata dall'articolo in esame, sui provvedimenti che il comandante deve adottare in caso di sopravvenuta insufficienza delle provviste a bordo della nave, richiama i doveri di natura pubblicistica che lo stesso è tenuto ad osservare nei confronti dell'equipaggio e dei passeggeri. Al riguardo, infatti, si deve precisare che nell'ipotesi in cui la nave non sia dotata delle riserve alimentari necessarie per soddisfare il fabbisogno delle persone che si trovano a bordo, il comandante deve adottare le misure previste dagli artt. 300 e 301, c.nav., per sopperire alla mancanza di viveri sopravvenuta. A tutela di tale interesse è prevista una responsabilità penale del comandante, ex art. 1159 c.nav., e una procedura di controllo amministrativo da parte dell'autorità marittima, secondo quanto disposto dall'art. 189 all'esame, oltre alla legittimazione dei passeggeri e del personale marittimo a richiedere provvedimenti all'autorità marittima o consolare diretti a colmare le deficienze di viveri.

I mezzi indicati dagli artt. 300 e 301, presuppongono naturalmente il pregiudizio degli interessi commerciali della spedizione, che in questo caso si pone in una posizione secondaria rispetto al bisogno estremo di viveri per la "comunità viaggiante". Per tale motivo la dottrina è d'accordo nel ritenere che la previsione di cui all'ultimo comma dell'art. 300 (relativa all'impiego delle merci a bordo per sopperire all'insufficienza delle provviste) deve essere adottata come ultima soluzione, in quanto in questo caso si avrebbe la conseguenziale responsabilità dell'armatore al pagamento di un indennizzo agli aventi diritto, relativamente al valore dei beni utilizzati.

Si deve inoltre precisare che qualora il comandante adotti un provvedimento ex artt. 300-301, questo è tenuto a redigere apposito processo verbale che deve essere allegato alla relazione degli eventi straordinari di cui all'art. 304.

**Art. 190 - Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo**

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di abbandonare la nave (1).

(1) Di particolare interesse è l'orientamento del Tribunale di Brindisi che riconosce il diritto al compenso in favore dell'equipaggio della nave salvata, non sussistendo più il dovere di cooperare ex art. 190 all'esame, dopo l'abbandono della nave. Il giudice pugliese ha quindi riconosciuto che l'attività di salvataggio offerta dopo l'abbandono della nave fa nascere in

capo ai soccorritori un diritto alla remunerazione, in quanto l'abbandono della nave presuppone la risoluzione del contratto di arruolamento (cfr. Trib. 14 aprile 1986; lo stesso orientamento si ricava da un provvedimento della Cassazione a sezione unite, cfr. Cass. civ., sez. un. 28 aprile 1989, n. 2013).

L'obbligo per l'equipaggio che scaturisce dall'articolo in commento, è una chiara dimostrazione della particolare natura del rapporto che lega il lavoratore marittimo alla nave ed al suo comandante. Infatti, diversamente dal comune rapporto di lavoro, la prestazione di lavoro del marittimo non può essere definita entro schemi ben precisi, in quanto questa è strettamente legata alle vicende della navigazione. L'equipaggio è obbligato a cooperare alla salvezza della nave, delle persone e del carico, mettendo in pericolo la propria incolumità, in nome di quell'interesse della spedizione e della sicurezza della navigazione che si pone come pilastro portante di tutta la disciplina dei trasporti via mare.

**Giurisprudenza art. 190.**

- I soccorritori dei membri dell'equipaggio di una nave in pericolo hanno diritto di ottenere il pagamento del compenso riconosciuto in loro favore dall'armatore di tale nave ove questo, convenuto in giudizio, ometta di chiamare in garanzia l'ente assicuratore dell'equipaggio (nella specie Cassa Marittima Meridionale). Il comandante e il direttore di macchina di una nave dopo averla abbandonata con tutto l'equipaggio a seguito di un incendio, ritornano a bordo con altri quattro membri dell'equipaggio e conducono la nave in porto hanno diritto a un compenso di salvataggio. – Trib. di Brindisi 14 aprile 1986.
- Qualora il membro dell'equipaggio di una nave agisca contro il datore di lavoro straniero, per il pagamento di spettanze lavorative, nonché di compenso inerente ad operazione di salvataggio della nave medesima, deve essere esclusa una connessione fra l'una e l'altra pretesa, tale da implicare che il giudice italiano, munito di giurisdizione sulla prima, possa conoscere, ai sensi dell'art. 4, n. 3, c. p. c., anche della seconda, altrimenti sottratta alla sua cognizione (nella specie, trattandosi di un evento verificatosi fuori dalle acque territoriali italiane), ove risulti la ricollegabilità del salvataggio ad iniziative estranee al rapporto di lavoro (nella specie, perchè successive ad un ordine del comandante di abbandono della nave avente effetto sospensivo degli obblighi di salvataggio derivanti dal contratto di arruolamento).- Cass. civ., Sez.un., 28 aprile 1989, n.2013.

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

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

**Naufragio della nave:** avvenimento che consiste nella distruzione della nave a seguito di un sinistro o nella sua riduzione a relitto inutilizzabile.

La Cassazione ha statuito, in sede penale, che l'ipotesi del naufragio si ha quando il natante non sia nelle condizioni di galleggiare o navigare regolarmente. La Suprema Corte

ha inoltre precisato che non è richiesto l'inabissamento del natante bensì un capovolgimento e la conseguente perdita dello stesso (cfr. Cass. Pen., sez. IV, 15 maggio 1987).

**Relitti:** nave o aereo modificati nella consistenza fisica originaria a seguito di un sinistro.

Gli obblighi previsti dall'articolo all'esame devono essere considerati separatamente da quelli disciplinati dall'art. 190. Sicuramente questi ultimi doveri trovano la loro fonte dalla legge, e sono una significativa dimostrazione di come l'autorità del comandante continua a sopravvivere anche dopo la risoluzione del contratto di arruolamento. (vedi sopra art. 190, c.nav.)

**Art. 192 - Imbarco di passeggeri infermi**

1. L'imbarco di passeggeri manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo è sottoposto ad autorizzazione data nei modi stabiliti.

2. A norma dei regolamenti stessi può essere vietato per ragioni sanitarie, dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

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

1. Il carico di armi e munizioni da guerra o di gas tossici nonché di merci pericolose **(1)** in genere è disciplinato da leggi e regolamenti speciali, e non può essere effettuato senza l'autorizzazione data dal comandante del porto o dell'autorità consolare secondo le norme del regolamento.

2. L'imbarco di armi e munizioni per uso della nave è sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto o dell'autorità consolare **(2)**.

(1) Il trasporto marittimo delle merci pericolose è disciplinato dal D.p.r. 6 giugno 2005 n. 1434, "Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose".

(2) La Cassazione, in sede penale, ha statuito che sussiste difetto di giuri-

sdizione del giudice italiano, nel caso di detenzione di armi da guerra a bordo di una nave straniera, quando tali oggetti sono regolarmente registrati nei libri di bordo e denunciati alle autorità competenti (cfr. Cass. pen., Sez. Unite 16 novembre 1989, n. 1002).

**Giurisprudenza art. 193.**

- Il giudice italiano difetta di giurisdizione nel caso di detenzione a bordo di una nave mercantile straniera, nel nostro mare territoriale, di armi da guerra costituenti dotazione della nave stessa e che risultino regolarmente annotate nei libri di bordo e denunciate alle competenti autorità - Cass. pen., Sez. Unite 16 novembre 1989, n. 1002.

**Art. 194 - Imbarco di merci vietate e pericolose**

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

L'articolo in oggetto attiene alle funzioni di polizia del comandante a bordo della nave per tutelare la comunità viaggiante (marinai e passeggeri) e le cose trasportate. In particolare, è importante precisare che la materia del trasporto di merci pericolose è disciplinata dal D.P.R. 1008 del 1968, e nell'ambito internazionale dall'I.M.D.G. del 27/09/1965 (vedi supra art. 179, nota 4). Queste disposizioni prevedono norme dettagliate, di carattere preventivo, per lo stoccaggio, imballaggio e trasporto di materiali pericolosi.

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

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

(1) La legge 26 luglio 1984 n. 413, sul riordino pensionistico dei lavoratori marittimi, ha soppresso la Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Oggi la materia rientra nella competenza dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS).

**Art. 196 - Componenti dell'equipaggio soggetti a obbligo di leva**

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



**Art. 197 - Rimpatrio di cittadini italiani**

1. Nelle località estere ove non risieda un'autorità consolare il comandante della nave deve dare ricovero a bordo e rimpatriare i marittimi italiani che si trovassero abbandonati.
2. Deve inoltre accogliere a bordo ogni altro cittadino o suddito italiano che per qualsiasi motivo l'autorità consolare ritenga opportuno di fare rimpatriare.
3. Il regolamento stabilisce i limiti e le modalità relative al ricovero ed al rimpatrio, anche per quanto concerne il rimborso delle spese di manutenzione e di trasporto.

**Art. 198 - Divieto di asilo**

Il comandante della nave non può in paese estero concedere asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune **(1)**.

(1) La Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo del 1948, definisce il diritto di asilo come quel diritto di chiedere ed ottenere, presso un altro Stato, rifugio per sfuggire ad una persecuzione. Le navi da guerra, intese come luogo dotato di extraterritorialità all'estero, possono dare rifugio temporaneo nelle acque territoriali di uno Stato straniero o ad

un cittadino connazionale, nei casi di pericolo imminente, o ad un cittadino straniero qualora sia perseguitato per cause di tipo politico. In nessun caso il diritto di asilo può essere esercitato se il richiedente è ricercato dalle Autorità locali per la commissione di un reato comune.

**Art. 199 - Perdita di carte e documenti di bordo**

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

**Art. 200 - Polizia esercitata dalle navi da guerra**

1. In alto mare, nel mare territoriale, e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra italiane (1).

2. A tal fine i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonché procedere a visita delle medesime e ad ispezione delle carte e dei documenti di bordo (2); in caso di gravi irregolarità possono condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato, o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare.

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

(1) La Cassazione, in sede penale, in una non recente sentenza, ha dato una precisa definizione di nave militare. Con tale termine si intende la nave iscritta nel naviglio militare, comandata ed equipaggiata da personale militare. La Suprema Corte ha, quindi, dichiarato che la motovedetta dei carabinieri può essere considerata nave da guerra ed esercitare poteri di polizia ex art. 200, c.nav.. (cfr. Cass. Pen., 11 luglio 1988).

(2) Al riguardo si segnala una sentenza della Cassazione penale nella quale si stabilisce che è ipotizzabile il concorso ex art. 1081, c.nav. (concorso di estranei in un reato previsto dal presente codice), solo nel caso in cui il soggetto che non riveste lo status richiesto dalla legge, abbia materialmente concorso alla consumazione del reato. (cfr. Cass. Pen. 10 luglio 1979)

Le funzioni di polizia esercitate dalla marina militare in alto mare, acquistano particolare rilievo, alla luce delle evoluzioni normative sia in campo internazionale che comunitario, per far fronte al fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare verso gli Stati economicamente più evoluti.

In ambito comunitario uno dei principali obiettivi perseguiti è quello di ridurre e di controllare il flusso migratorio clandestino verso il territorio degli Stati Membri, cercando di mettere in atto una disciplina che canalizzi le responsabilità degli autori dell'illecito e soprattutto cercando di individuare le competenze istituzionali per il monitoraggio ed il controllo dei mari. Per quanto riguarda l'aspetto sanzionatorio e delle responsabilità si segnala la direttiva 28 novembre 2002 n. 90/CE, che inquadra e colpisce l'ipotesi di favoreggiamento all'immigrazione clandestina, prevedendo diverse fattispecie.

Nel quadro della normativa interna, la disciplina dei controlli di polizia effettuati dalle navi da guerra, è regolata dal "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero", approvato con il D.Lgs. 25 luglio 1998, n. 286, e con le successive modifiche apportate dalla legge n. 189 del 2002, da ultimo integrato dal Decreto interministeriale 14 luglio 2003.

Le norme di cui sopra individuano i soggetti competenti al monitoraggio delle acque territoriali ed internazionali; così all'art. 12, n. 7, del T.U., si legge che gli agenti di pubblica sicurezza (Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza) sono incaricati di controllare ed ispezionare, entro il mare territoriale, le navi e le cose trasportate quando sussistono fondati motivi che vi sia la commissione di un reato di immigrazione clandestina, traffico di armi o di stupefacenti.

In alto mare, ai sensi dell'art. 12-quater dello stesso T.U., l'autorità competente è la Marina Militare, che potrà effettuare ispezioni, fermi o dirottamenti, nel rispetto della normativa internazionale o di accordi bilaterali o multilaterali, nei confronti di navi sospette di esercitare attività illecite.

In campo internazionale è stato adottato il Protocollo alla Convenzione delle Nazioni Unite contro il crimine organizzato transnazionale, relativo al traffico clandestino di immigranti per terra, mare ed aria (Palermo 15 dicembre 2000).

Con tale strumento si allarga l'ambito di applicazione dell'art. 110, del Cnudm (vedi art. 202, c.nav.), che disciplina il diritto di visita in alto mare. In particolare il testo approvato a Palermo prevede che la nave della Marina Militare di uno Stato può esercitare il diritto di visita in alto mare nei confronti di una nave straniera, quando sussiste un fondato sospetto di traffico clandestino di immigranti. Tale disposto potrà essere applicato soltanto nei casi in cui la nave sospetta sia priva di nazionalità o equiparata ad una nave senza nazionalità.

### **Giurisprudenza art. 200.**

- In tema di esercizio di attività di polizia in mare, spettante alle navi da guerra, tali devono considerarsi le navi militari; rientrano in quest'ultima categoria quelle che sono iscritte nell'apposito ruolo del naviglio militare, sono comandate ed equipaggiate da personale militare, sottoposto alla relativa disciplina, recano i segni distintivi della marina militare (bandiera); deve pertanto considerarsi nave da guerra la motovedetta dei carabinieri (fattispecie in tema di resistenza contro nave da guerra e di rifiuto di obbedienza a nave da guerra) - Cass. pen. Sez. III, 11 luglio 1988.
- Il delitto di disobbedienza a nave da guerra di cui all'art. 1099 c. nav., ha carattere di reato proprio, essendo il precetto penale diretto al "comandante della nave". Tuttavia il concorso è ipotizzabile ed è esplicitamente previsto dall'art. 1081 c.nav., il quale stabilisce che, fuori del caso regolato nell'art. 117 c.p., quando per l'esistenza di un reato contemplato dal detto codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che senza rivestire tale qualità sono concorsi nel reato ne rispondono se hanno avuto conoscenza della personale inerente al colpevole. (fattispecie di disobbedienza da una nave contrabbandiera all'alt di vedetta della guardia di finanza e in cui è stato escluso il concorso di semplice marinaio; ciò sulla considerazione che l'art. 1081 non configura ipotesi di responsabilità oggettiva, ma prevede una eccezionale forma corresponsabilità che richiede un rapporto di causalità materiale e psichica, e sulla constatazione che il marinaio non aveva avuto la possibilità di inserirsi nella consumazione del reato perchè la manovra era stata decisa dal comandante e comunicata al macchinista). – Cass. Pen., 10 luglio 1979.

**Art. 201 - Inchiesta di bandiera**

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

L'inchiesta di bandiera consiste nell'accertamento della nazionalità da parte della nave da guerra nei confronti di una nave mercantile straniera. L'esercizio di tale strumento si ha quando sussiste un fondato motivo di ritenere la nave mercantile priva di nazionalità. Il sospetto può derivare dalla mancata soddisfazione della richiesta, avanzata dalla nave da guerra, di mostrare la propria bandiera per effettuare il riconoscimento della nazionalità. Ulteriori accertamenti possono essere effettuati a bordo della nave mercantile qualora vi siano sospetti su attività illecite.

**Art. 202 - Nave sospetta di tratta di schiavi**

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

L'art. 110 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, prevede l'esercizio del diritto di visita, da parte delle navi da guerra, nei confronti di navi straniere, in alto mare, limitatamente ai seguenti casi: pirateria, tratta degli schiavi, emissione di trasmissioni non autorizzate, nave priva di nazionalità, nave battente bandiera straniera ma che in realtà ha la stessa nazionalità della nave da guerra. Tale disposizione permette alla nave da guerra, una volta accertato l'illecito in seguito al fermo o alla visita, di applicare il dettato dell'art. 202, c.nav. soltanto qualora la nave sia della stessa nazionalità. Diversamente, in caso di nave straniera, la nave da guerra italiana potrà redigere un rapporto riguardante l'attività criminosa ed inviarlo all'Autorità straniera competente.

Ai sensi del disposto di cui all'art. 99, della Convenzione di Montego Bay, qualora un soggetto ridotto a schiavitù, riesca a trovare rifugio a bordo della nave che effettua il fermo, questi riacquista la condizione di libertà.

La fattispecie in esame si distingue dall'ipotesi del traffico di migranti, in quanto quest'ultima attiene ad una situazione di disagio consequenziale ad una scelta fatta da chi spera di trovare condizioni di vita migliori in un altro Stato; mentre lo stato di schiavitù rappresenta una situazione imposta da terzi nella quale il soggetto perde la sua capacità giuridica e lo stato di libertà.

Al riguardo l'art. 1 della Convenzione delle Nazioni Unite sulla Schiavitù, firmata a Ginevra il 25 settembre 1926, definisce la "schiavitù" come «lo stato o la condizione di un individuo sul quale si esercitano gli attributi del diritto di proprietà o alcuni di essi».

Data di pubblicazione: 31 ottobre 2007.