

BIBLIOTECA LEGISLATIVA BARBÈRA.

CODICE MARITTIMO

per cura dell'Avv. M. VOCINO. ■ ■ ■

Consiglio Nazionale dei Professori

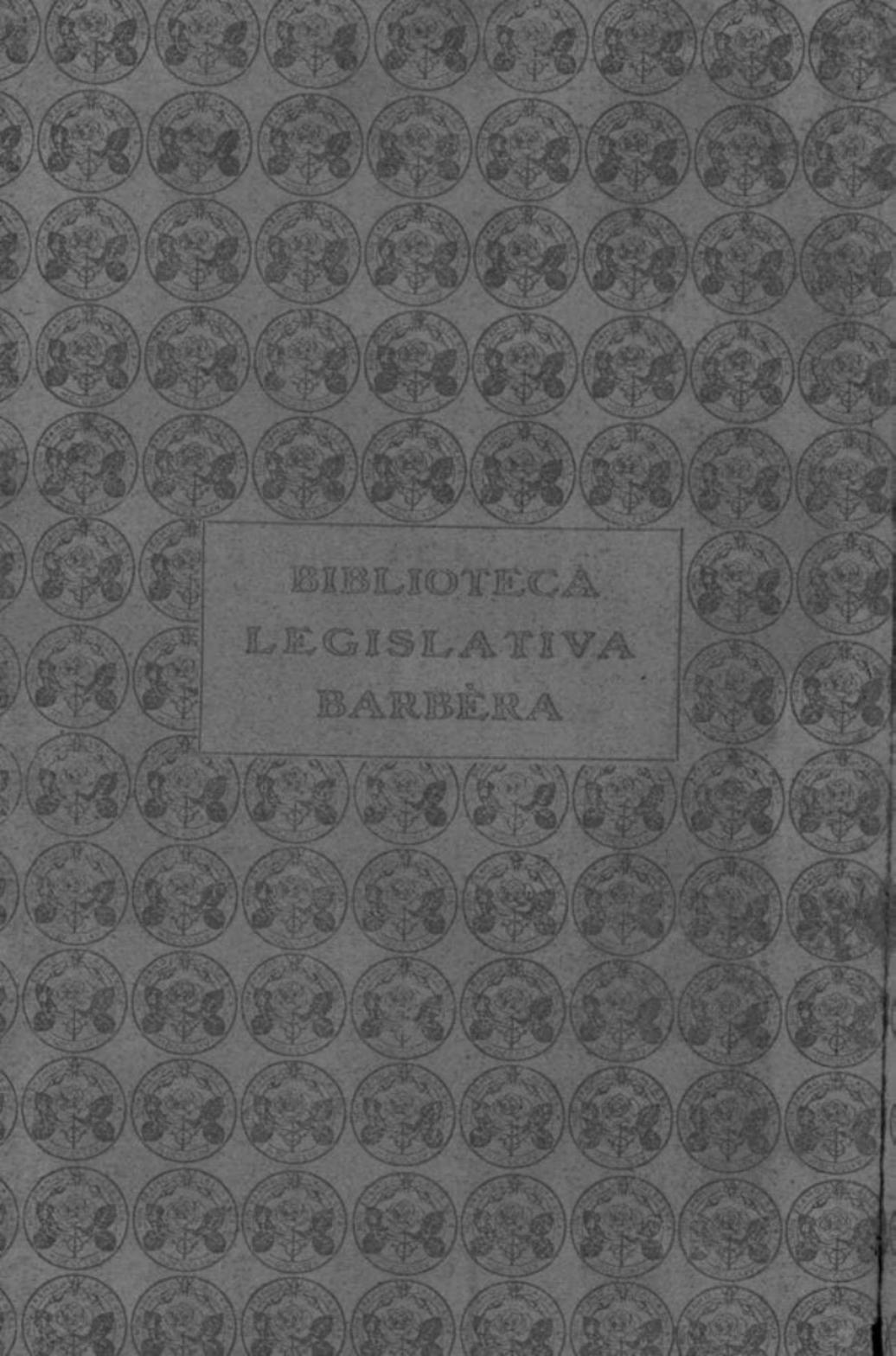
Ministero della Giustizia

Providenza Generale in ROMA

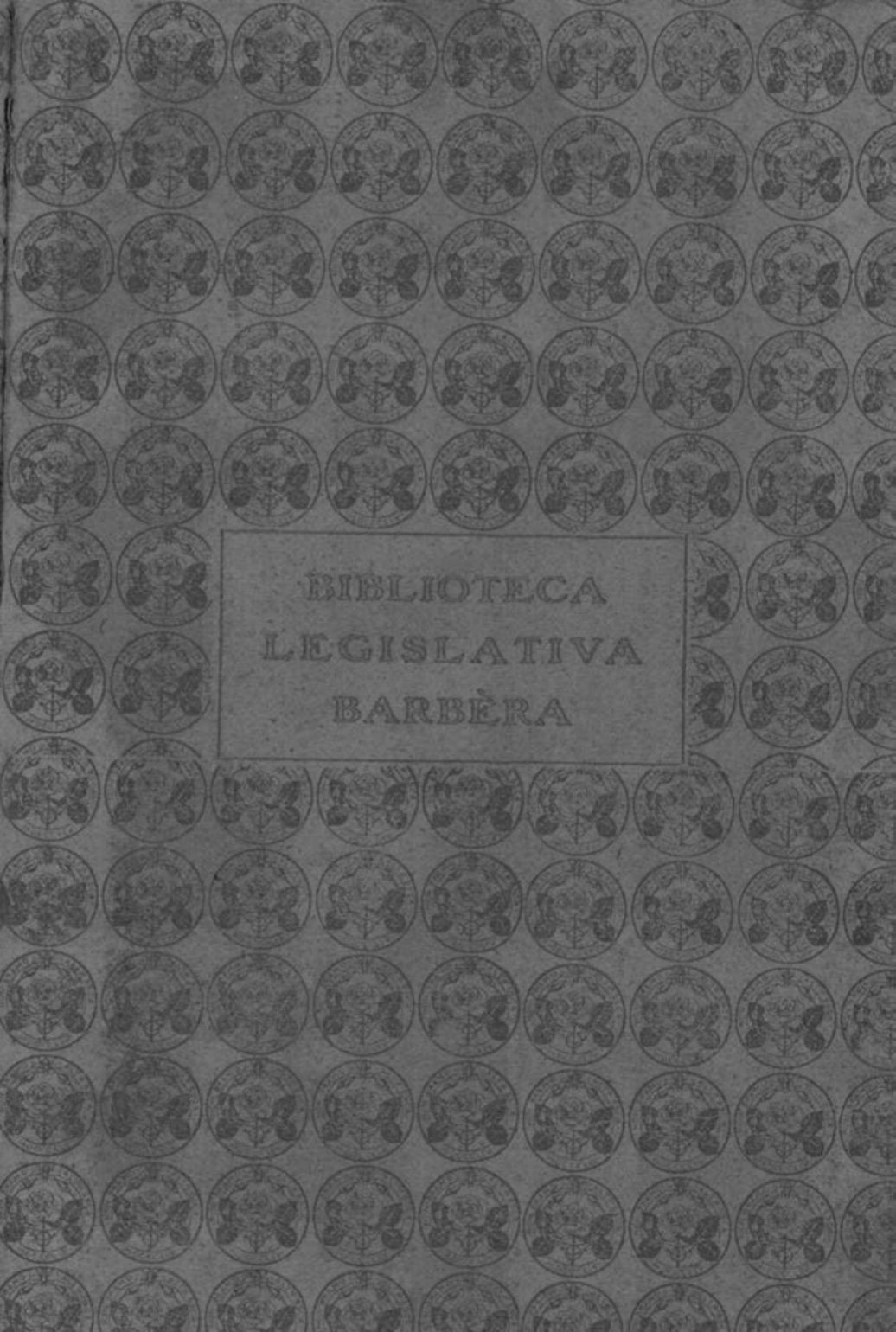


ICI
A

Firenze - G. Barbèra - Editore.



BIBLIOTECA
LEGISLATIVA
BARBÈRA



BIBLIOTECA
LEGISLATIVA
BARBERA

12.f-

BIBLIOTECA LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra").

Classific. decim.

347.7 (45)

BIBLIOTECA LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra").

DIRETTORE ONORARIO

LODOVICO MORTARA

SENATORE DEL REGNO

PRIMO PRESIDENTE DELLA CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA.

DIRETTORI DEI GRUPPI

Avv. VINCENZO DE FICCHY — Dott. ATTILIO BRUNO

Avv. Prof. ALFREDO JANNITTI DI GUYANGA.

Codici e Manuali organici e pratici
di assoluta necessità per ogni ma-
gistrato, funzionario, professioni-
sta, studioso e privato ricercatore.



FIRENZE, G. BARBÈRA, EDITORE.

1921.

BIBLIOTECA LEGISLATIVA

= Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra" =

SECONDO GRUPPO - VOL. X.

DOTT. MICHELE VOCI

BIBLIOTECARIO DEL MINISTERO DELLA MARINA

CODICE MARITTIMO.

CODICE E REGOLAMENTO
PER LA MARINA MERCANTILE
CON LE MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE.

NOTE, GIURISPRUDENZA, RAFFRONTI, INDICI.



FIRENZE, G. BARBÈRA, EDITORE.

1921.

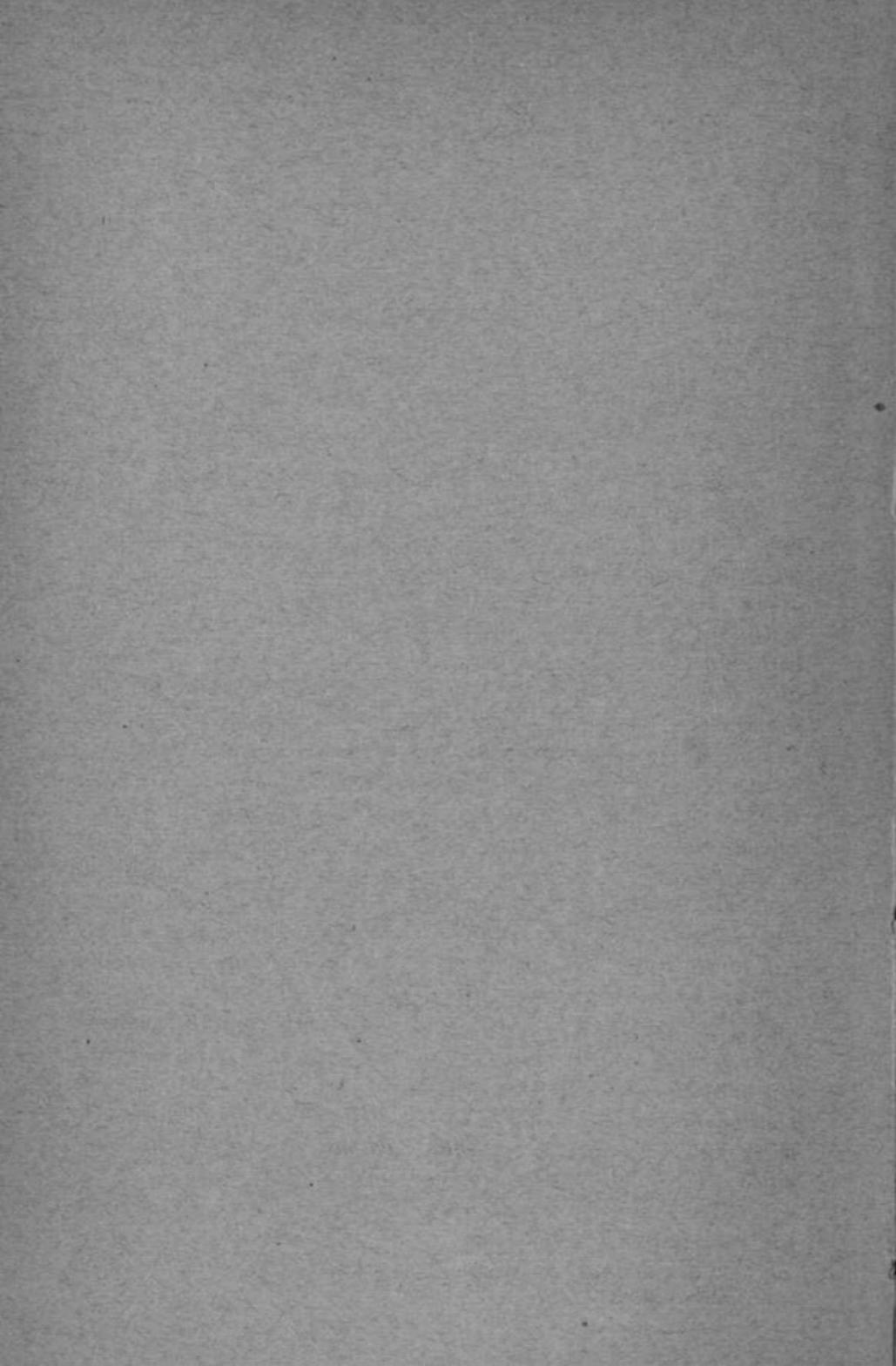
FIRENZE, 29-1920-21. — Tipografia Barbèra

ALFANI E VENTURI proprietari.

Compite le formalità prescritte dalla Legge, tutti i diritti
di riproduzione e traduzione sono riservati.

DELLO STESSO AUTORE.

- Annale di diritto marittimo.* — Napoli, G. Casella, 1911.
- La navigazione interna nel diritto nautico italiano.* — Roma, Poligrafica Italiana, 1911.
- Il protezionismo marittimo dalle origini nei vari Stati.* — Napoli, G. Casella, 1912.
- La prima nave a vapore nel Mediterraneo.* — Milano, Alfieri e Lacroix, 1918.
- Lezioni di diritto civile, commerciale e marittimo per gli Istituti nautici.* — Seconda edizione. — Napoli, G. Casella, 1921.
- Lezioni di economia industriale per gli Istituti nautici.* — Seconda edizione. — Napoli, G. Casella, 1921.
- La nave nel tempo.* — Milano, Alfieri e Lacroix, 1921.
-



PREFAZIONE.

Nel maggio del 1904 dal Ministro della marina, ammiraglio Mirabello — che già alla Camera, rispondendo ad una interpellanza dei deputati Chiesa e Cabrini, aveva definito le vigenti nostre leggi marittime « solitari testimoni di giorni che più non torneranno », — venne istituita una Commissione Reale con l'incarico « di procedere allo studio delle riforme da proporre nel Codice per la marina mercantile e nella legislazione in generale che col Codice stesso ha attinenza ».

Tale Commissione adunque, presieduta dal Primo presidente della Corte di Cassazione di Roma, Pagano Guarnaschelli, e composta, oltre che di alti funzionari e di eminenti giuristi, anche da uomini pratici di affari e da rappresentanti diretti dei lavoratori del mare, aveva un compito ben ampio e complesso, poichè non solo veniva ad essa affidato lo studio e la riforma della parte amministrativa del diritto marittimo, costituita appunto dal Codice e dal Regolamento per la marina mercantile, quanto anche tutta quella vasta parte del diritto privato, che riguarda il commercio marittimo, costituita dal Libro Secondo del Codice di commercio, e tutte le altre leggi frammentarie di carattere sociale per la gente di mare, e di natura speciale come per la pesca, le tasse, i consolati, ecc.

Essa infatti, intraprendendo i suoi lavori, esprimeva all'unanimità questo voto: « La Commissione delibera che debbono essere raccolti in un Codice marittimo unico

tutti gli istituti attinenti alla marina mercantile ed al commercio marittimo». Noi per tal modo, se la Commissione avesse condotto a termine i suoi lavori, avremmo potuto avere finalmente un vero completo Codice marittimo, rispondente alla necessità non solo di svecchiare le nostre leggi, ormai evidentemente arretrate e sorpassate per la trasformazione delle industrie marittime e per le mutate condizioni sociali, ma ben anche di riunire tutta questa ampia e frammentaria legislazione, che pure va e deve essere applicata con unicilà di metodo e di criteri.

Quella Commissione però, Commissione che pur tanto lavoro ha compiuto formulando proposte concrete sull'amministrazione marittima, sullo stato giuridico della gente di mare, sulla risoluzione delle controversie individuali e collettive nei porti, sulle concessioni del demanio marittimo, ecc., non vide nessuna delle sue proposte tramutate in legge; d'altra parte, sorpresa dalla guerra quando non aveva ancora compiuto tutto il suo programma, dovette sospendere i suoi lavori a metà, così che ora noi ci troviamo presso a poco allo stesso punto in cui si era sedici anni or sono, cioè con un Codice e un Regolamento vecchi di circa mezzo secolo.

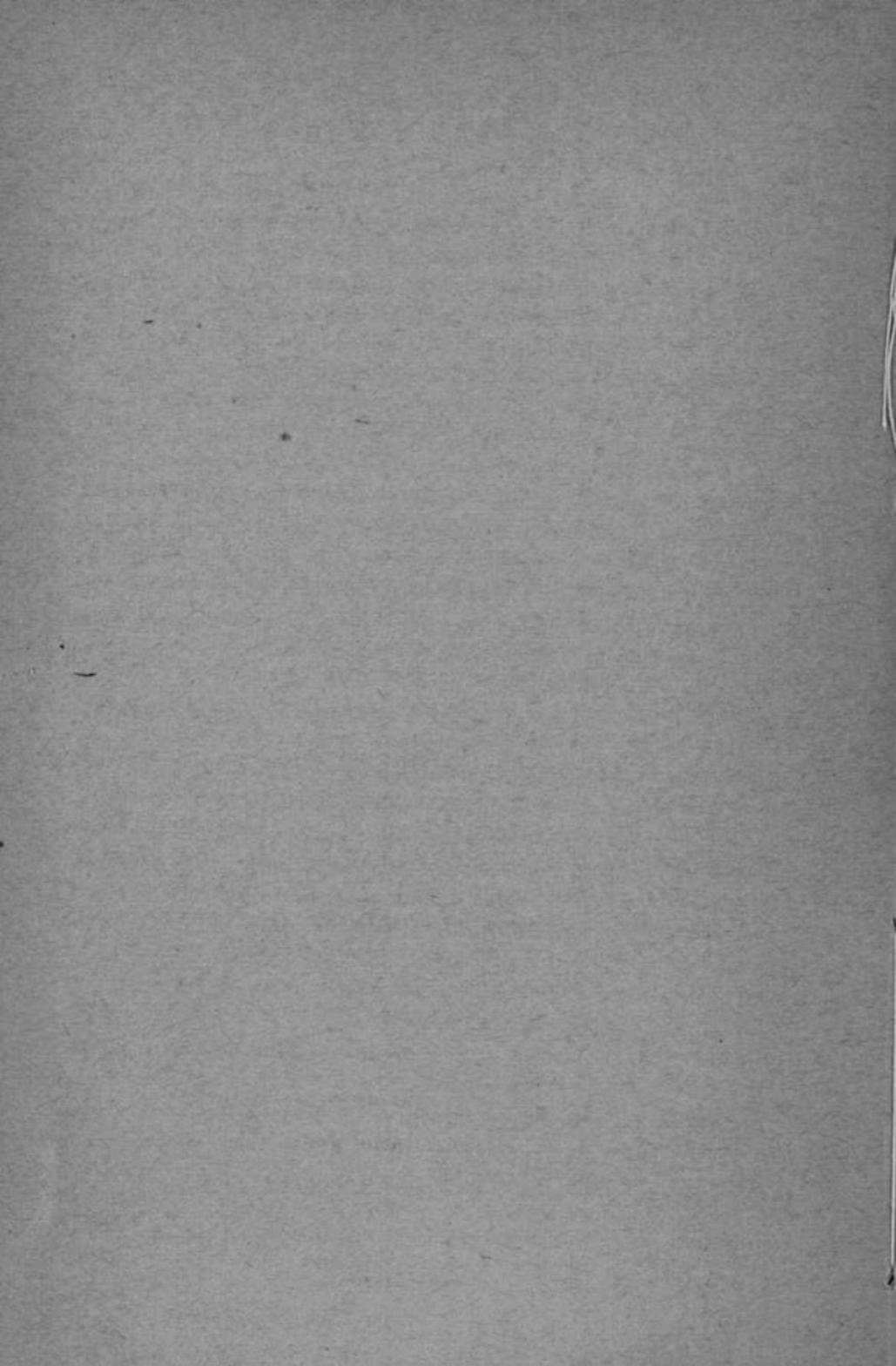
Ad essi in ogni modo, da quando furono promulgati, cioè dal 24 ottobre 1877 pel Codice, e dal 20 novembre 1879 pel Regolamento, furono tuttavia apportate varie modificazioni ed aggiunte, piccole o grandi; e noi tutte queste disposizioni — naturalmente quelle tuttora vigenti — abbiamo riunito in questo volume, in cui nella Parte Prima è riportato il Codice con in nota la più recente e più concorde giurisprudenza, l'indicazione delle leggi affini, e i raffronti più essenziali con gli articoli del Regolamento; nella Parte Seconda il Regolamento, del quale gli articoli abrogati o modificati isolatamente portano al loro stesso posto il testo corrispondente, mentre quelli sostituiti in gruppo portano al loro posto l'indicazione della disposizione che li ha sostituiti, disposizione che è invece riportata nella Parte Terza, la quale riunisce appunto tutte le modificazioni ed aggiunte posteriori alle date predette.

In conseguenza della guerra, com'è noto, due importanti innovazioni sono state apportate alla Amministrazione della marina mercantile, e cioè il passaggio di essa dal Ministero della marina al nuovo Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, ed indi, questo soppresso, a quello dell'industria, commercio e lavoro; e la militarizzazione del Corpo delle capitanerie di porto.

In tutta la legislazione marittima quindi, nei frequentissimi accenni al Ministero della marina deve intendersi, come avvertiamo in nota ai primi articoli del Codice, il Ministero dal quale, al momento in cui la disposizione va applicata, dipende l'Amministrazione della marina mercantile. Parimenti, finchè dura lo stato militare dei funzionari di porto, bisogna intendere al posto di capitano di porto il capo del compartimento marittimo, da non confondersi con l'attuale capitano di porto — grado militare che prescinde dall'incarico — corrispondente ad uno degli antichi ufficiali di porto: nè sarebbe stato opportuno, e forse nemmeno possibile, apportare in questa edizione, in tutto il testo del Codice e del Regolamento, le corrispondenti varianti. Del resto, abbiamo detto « finchè dura » nella sicura fiducia che al più presto sia opportunamente soppresso questo carattere militare — appena giustificabile in parte durante la guerra — per funzionari i quali per la stessa loro natura, per le mansioni che compiono e per antica tradizione sono eminentemente civili; e che quindi, eliminandosi inutili equivoci, si torni alle primitive denominazioni, che nessuna ragione consiglia siano modificate come assai leggermente ora s'è fatto.

M. VOCINO.

Roma, nel maggio del 1921.



BIBLIOGRAFIA.

- ANDRICH G., *Naufragio*, in « Digesto Italiano », XV, 1303.
- ASCOLI P., *Pilota*, in « Digesto Italiano », XVIII, 878.
- BARBAGALLO CACCIOLA M. A., *La gente di mare, la legislazione che la regola e le moderne leggi sociali*. Napoli, Caforio, 1906.
- BASILIO F., *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*. Trieste, Trani, 1914.
- BENFANTE G., *Il salvamento e l'assistenza nel diritto marittimo*. Torino, Loescher, 1889.
- BERLINGIERI F., *Verso l'unificazione del diritto del mare*. Roma, Athenaeum, 1918.
- *La unificazione del diritto marittimo e la Conferenza diplomatica di Bruxelles*. Genova, 1908.
- BOSELLI P., *Le droit maritime en Italie*. Torino, Roux e Favale, 1885.
- BRUNO C., *Le navi sommerse nei porti ed il regolamento marittimo*, in « Rivista Marittima » del 1898.
- *La discrezione marittima mercantile*, in « Rivista Marittima » del gennaio 1900.
- *Il diritto marittimo amministrativo*. Torino, Roux e Viarengo, 1900.
- CIPELLI P., *Diritto marittimo*. Livorno, Giusti, 1896.
- CLAPS G., *Concessioni ed occupazioni sul mare*. Napoli, 1896.
- CONTUZZI F. P., *L'assistenza marittima*. Milano, Vallardi, 1895.
- *Dei naufragi e dei recuperi*. Napoli, Tip. Jovene, 1905.
- DA VELLA O., *La nave in alto mare*. Firenze, Bruscoli, 1893.
- DEL RE A., *L'obbligo del soccorso in mare alle persone ed alle cose pericolanti*, in « Rivista di diritto commerciale », 1908, 46.
- DENTI R., *Concetto dell'assistenza, del salvamento e del ricupero*, in « Circolo giuridico », 1904, 25.
- DE SIMONE A., *Condizione della gente di mare e la odierna legislazione*. Milano, Paravia.
- DIANA A., *La competenza dei capitani di porto* (articoli 14-16 Cod. Mar. Merc.), 1904.
- DUCATI B., *Naufragio*, in « Dizionario pratico del diritto privato ». Milano, Vallardi, IV, 9.
- GILARDONI A., *Marina*, in « Digesto Italiano », 1906.
- *Matricola dei bastimenti*, in « Digesto Italiano », 1906.
- INGIANNI G., *Per la riforma del diritto penale marittimo*, in « Rivista Penale », vol. LXVI.
- MAJORANA G., *Principii di diritto nautico*. 1886.

- MARTUCCIELLO A., *Per la nazionalità del naviglio mercantile: il diritto d'acquisto dell'atto di nazionalità della nave per parte dell'armatore singolo*. Torino, Orion, 1912.
- MORI V., *Istituti di previdenza per la gente di mare*. Roma, Tip. Diodiceziana, 1910.
- MORONE M., *Il diritto marittimo del Regno d'Italia*. Napoli, De Angelis, 1886.
- OLIVIERI P., *Il diritto dello Stato sul mare territoriale*. Genova, Sordomuti, 1902.
- PIPIA N., *Trattato di diritto marittimo*. Milano, Società Editrice Libreria, 1900.
- RAIMONDO C., *La conciliazione marittima; commento agli articoli 14 a 16 e 126 del Cod. Mar. Merc.*, in « *Diritto marittimo* », 1909, 321.
- RAVIZZA A., *Infruzioni alla polizia marittima*, in « *Digesto Italiano* », XVIII, 1076.
- *Reati marittimi*, in « *Digesto Italiano* », XX, 235.
- REVELLO P. e BUCCI G., *Proposte di modificazioni al Codice per la Marina Mercantile*. Genova, Tip. Pagano, 1904.
- SCHIAFFINO, *Diritto penale marittimo*, in « *Enciclopedia del diritto penale italiano* », vol. XI.
- SCIOGLIA O., *Diritto marittimo in tempo di guerra*. Napoli, Casella, 1915.
- *Della diserzione nel diritto marittimo mercantile*, Napoli, Casella, 1915.
- SISTO A., *Diritto marittimo italiano*. Milano, Hoepli, 1907.
- SOPRANO E., *Il capitano di porto giudice di pace*, in « *Corte Napoli* », 1912, 276.
- SPOTO I. S., *Nostromo*, in « *Digesto Italiano* », 1906.
- TROMBETTA O., *Il diritto marittimo*. Giarre, Ristaldi, 1906.
- VACCARO RUSSO G., *Il pilota nella legislazione antica e moderna*, in « *Rivista Marittima* » dell'ottobre 1904.
- *Istituzioni di diritto marittimo*. Milano, Hoepli, 1906.
- *Navigazione*, in « *Digesto Italiano* », XV, 1492.
- VIDARI E., *Il diritto marittimo italiano esposto sistematicamente*. Milano, F. Manini-Wiget, 1892.
- VOCINO M., *Manuale di diritto marittimo*. Napoli, Casella, 1911.
- *Nozioni di diritto civile commerciale e marittimo*. Seconda edizione. Napoli, Casella, 1921.
- ZENO R., *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*. Roma, Athenaeum, 1918.

CODICE MARITTIMO.

TABELLA DELLE ABBREVIAZIONI.

L.	Legge
R. D.	Regio decreto
D. L.	Decreto luogotenenziale
D. M.	Decreto ministeriale
C.	Corte cassazione
A.	Corte appello
C. M. M.	Codice marina mercantile
R. M. M.	Regolamento per la marina mercantile.



PARTE PRIMA.

CODICE PER LA MARINA MERCANTILE.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della facoltà conceduta al Nostro Governo colla disposizione addizionale che fa seguito all'art. 458 della legge 24 marzo 1877, n. 3919 (serie 2^a), di pubblicare un Codice per la marina mercantile, in cui gli articoli approvati colla stessa legge siano sostituiti a quelli che per la legge medesima rimangono abrogati;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, d'accordo con quello della marina;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1. È approvato il Testo unico del Codice per la marina mercantile firmato in questo giorno da Noi e controsegnato dai Nostri Ministri di grazia e giustizia e dei culti e della marina.

2. Un esemplare di detto Testo unico, stampato dalla Stamperia reale, servirà di originale e verrà depositato e custodito negli archivi di Stato.

3. La pubblicazione del nuovo testo si eseguirà col trasmetterne un esemplare a ciascuno dei comuni del Regno per essere depositato nella sala del Consiglio co-

munale e tenuto ivi esposto durante un mese successivo per sei ore in ciascun giorno, affinchè ognuno possa prenderne cognizione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 24 ottobre 1877.

VITTORIO EMANUELE.

MANCINI.

B. BRIN.

CODICE PER LA MARINA MERCANTILE.

PARTE PRIMA.

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE.

TITOLO I.

Dell'Amministrazione della marina mercantile.

CAPO I.

Della giurisdizione amministrativa della marina mercantile.

Art. 1. L'Amministrazione della marina mercantile è retta dal *Ministro della marina*,¹ e comprende tutto

quanto le viene attribuito da questo Codice, e le è, o le fosse commesso per legge.

2. Il litorale del Regno è diviso in compartimenti marittimi, e questi si suddividono in circondari.

Il numero dei compartimenti e dei circondari, la loro circoscrizione ed i capoluoghi dei medesimi, sono determinati dalla tabella annessa a questo Codice.

3. Il servizio amministrativo e tecnico della marina mercantile è fatto da un *corpo d'impiegati civili*, denominato delle capitanerie di porto,² che si comporrà:

¹ Con D. L. 26 giugno 1916, n. 830, l'amministrazione della marina mercantile è stata trasferita dal Ministero della marina a quello dei trasporti marittimi e ferroviari; con R. D. 21 marzo 1920, n. 2349, dal soppresso Ministero dei trasporti è stata trasferita a quello dell'industria, commercio e lavoro: per tanto, ogni volta che in questo codice e nel regolamento si parla del Ministro o del *Ministero della marina*, deve intendersi invece quello al quale è affidata l'amministrazione della marina mercantile.

² Il Corpo delle Capitanerie di porto, militarizzato col D. L. 3 febbraio 1918, n. 161, per la durata della guerra e fino a sei mesi successivi alla dichiarazione della pace, mantiene tuttora, in base all'art. 3 del R. D. 27 novembre 1919, n. 2349, il suo carattere militare coi gradi di maggiore generale, brigadiere generale, colonnello, tenente colonnello, maggiore, capitano, tenente e sottotenente di

di *capitani di porto*,
di *ufficiali di porto*,
di *applicati di porto*.

Un quarto dei posti nella categoria degli ufficiali di porto sarà riservato agli ufficiali di vascello della regia marina.

Il numero, la graduazione e l'annuo stipendio del personale predetto saranno stabilibili per legge.

4. In ogni capoluogo di compartimento risiederà un capitano di porto.

In ogni capoluogo di circondario, meno quello in cui è posto il capoluogo del compartimento, risiederà un ufficiale di porto.

Negli altri punti di approdo di maggiore importanza marittima sarà stabilito un ufficio di porto dipendente da quello del capoluogo del circondario.

5. Nei punti d'approdo, dove non abbia sede alcuna autorità marittima, il servizio della marina mercantile potrà essere affidato ad altri agenti governativi di attribuzioni affini, od anche a persone private, col titolo di delegato di porto, e coll'annua retribuzione che sarà stabilita dal regolamento.

6. Gli impiegati del corpo

delle capitanerie di porto, dal grado di applicato in su, saranno nominati dal Re, sulla proposta del Ministro della marina.

7. Gli uffici della marina mercantile portano il nome di uffici di porto, e saranno provveduti d'inservienti, di guardiani di porto e di marinai, a tenore del regolamento.

8. I guardiani e marinai di porto saranno nominati nel modo ed alle condizioni che stabilirà il regolamento.

9. Il servizio per la marina mercantile in paese estero è affidato ai regi consoli ed agenti consolari.

CAPO II.

Del personale delle capitanerie di porto.

10. I capitani di porto sono incaricati della parte esecutiva dell'amministrazione della marina mercantile, del servizio dei porti, scali, rade, spiagge, calate, moli e ponti situati nel rispettivo compartimento, non che dei fossi e canali che ne fanno parte.

Gli ufficiali di porto esercitano nel loro circondario le incumbenze amministrative che non sieno riservate

porto : per tanto, ogni volta che questo C. o il R. fa menzione del *capitano di porto*, ad evitare possibili equivoci per le predette nuove denominazioni di grado, deve intendersi il *capo del compartimento marittimo*, prescindendo dal grado militare di chi riveste tale carica.

dalla legge al capitano di porto.¹

11. I capitani di porto esercitano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti loro affidati da questo Codice.

Gli atti da essi ricevuti sono atti pubblici per gli effetti civili e penali.

Questa disposizione si applica anche agli ufficiali di porto quando sono preposti ad un circondario, e adempiono le funzioni di capitano di porto.

12. I delegati di porto eseguono nel loro distretto le incumbenze ad essi attribuite dai regolamenti.²

13. I capitani e gli ufficiali di porto esercitano le funzioni di polizia giudiziaria loro commesse da questo Codice; e nell'esercizio di tali funzioni possono richiedere direttamente la forza pubblica.³

14. I capitani di porto nel circondario dove è posto il capoluogo di un compartimento, e gli ufficiali di

porto nel rispettivo circondario, decideranno le controversie non eccedenti il valore di lire quattrocento nei casi seguenti:

a) Per danni cagionati dall'urto delle navi, o nell'ancorarsi od ormeggiarsi, o nella esecuzione di qualsiasi altra manovra nell'interno dei porti, delle darsene e dei fossi del distretto;

b) Per indennità, mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate;

c) Per mercedi e diritti dovuti ai piloti pratici, rimorchiatori, barcaiuoli e zavorrai del porto, come pure per noli o fitti di pontoni da carenare, ponti di calafati, pegoliere, ponti sospesi ed in genere, degli ordegni per carenare, spalmare, radobbare, alberare e disalberare navi;

d) Per salario, vitto, ed in genere per lo adempimento dei contratti d'arruolamento fra i capitani, gli ufficiali e gli equipaggi.⁴

¹ Confr. C., 163, 164, 165; R., 9, 10, 812, 814, 848, 876, 897.

Il capitano di porto è il legittimo rappresentante del Ministero della marina. Egli quindi può stare in giudizio per tutto quanto concerne le facoltà allo stesso conferite dal codice e dal regolamento della marina mercantile (*A. Palermo*, 25 marzo 1904 - *Circ. giur.*, 1904, 145).

² Le attribuzioni del delegato di porto sono indicate nel presente art. 12 in modo tassativo; lo stesso non è perciò competente a giudicare o conciliare le questioni comprese negli articoli 14 e 16 codice stesso (*T. Genova*, 13 giugno 1911 - *Dir. Maritt.*, 1911, 346).

³ Confr. C., 252, 444; R., 987, 1002.

⁴ Il parere emesso a' termini del presente art. 14 dalla Capitaneeria del porto nelle questioni eccedenti le lire 400 è impugnabile

15. I capitani ed ufficiali di porto nelle controversie di cui sopra, provvederanno senza formalità di giudizio, sentite le parti, che anche in assenza di quella che non fosse comparsa, quantunque debitamente chiamata.

Essi dovranno fare di ogni cosa apposto verbale, a seguito del quale sarà esteso

il relativo provvedimento che si avrà come titolo esecutivo.

Contro di questo provvedimento non si farà luogo ad opposizione od appello.

16. Nelle quistioni eccedenti il valore di lire quattrocento i capitani ed ufficiali di porto devono adoperarsi per un amichevole

con tutti i mezzi di legge, quando non sia da alcuna delle parti accettato (*A. Genova*, 31 novembre 1902 - *Dir. Marittimo*, 1903, 161).

I giudizi deferiti alla competenza dei capitani di porto nelle materie contemplate dal presente art. 14 e dal successivo, essendo spogli di qualsiasi formalità di procedura, danno luogo a semplici provvedimenti, anziché a sentenze, per quanto rivestiti del carattere di titolo esecutivo; essendo infine inappellabili, non sono suscettibili di ricorso in Cassazione (*C. Torino*, 4 novembre 1912).

Il tentativo di conciliazione dinanzi al capitano di porto nelle controversie di cui al presente art. 14, non costituisce un preliminare necessario e imprescindibile per la proposizione dell'azione in giudizio, ma è semplicemente facoltativo; ciò è a dirsi a più forte ragione quando si tratti di vertenze con un marinaio che è già stato sbarcato ed ha fatto la resa del conto (*C. Roma, S. U.*, 17 marzo 1917 - *Dir. Maritt.*, 1917, 371).

È competente l'autorità giudiziaria a decidere le controversie, di cui al presente art. 14, anche quando eccedano le lire 400 (*P. Napoli*, 6 aprile 1912 - *Temi nap.*, 1912, 124).

Le controversie cui danno luogo il salvataggio propriamente detto, il soccorso e il ricupero, rientrano nelle controversie indicate nel presente art. 14; se le controversie non eccedono il valore di lire 400, sono di competenza del capitano di porto; negli altri casi può adirsi direttamente l'autorità giudiziaria, anche senza provocare preliminarmente il tentativo di conciliazione avanti il capitano di porto di cui al successivo art. 16 (*A. Genova*, 3 maggio 1912 - *Dir. Maritt.*, 1912, 233).

È inammissibile il ricorso in Cassazione contro i provvedimenti dati dai capitani di porto nei casi di cui al presente art. 14 e al seguente art. 15 (*C. Torino*, 4 novembre 1913 - *Temi gen.*, 1913, 641).

È facoltativo per le parti contendenti il tentativo di conciliazione nanti l'autorità portuale per le controversie di cui al presente art. 14 e superiori in valore alle 400 lire (*T. Bari*, 5 febbraio 1909 - *Dir. Maritt.*, 1909, 352).

Il tentativo di conciliazione amichevole presso la capitaneria del porto di cui al presente art. 14 e all'art. 16 non è d'ordine pubblico; perciò le parti possono ometterla e adire l'autorità giudiziaria (*A. Genova*, 31 dicembre 1906 - *Temi gen.*, 1907, 120).

Il preventivo rimedio conciliativo avanti l'autorità marittima non è condizione essenziale per l'esperimento avanti il magistrato dell'azione di danno causato dall'urto delle navi (*A. Catania*, 7 febbraio 1908 - *Giur. Cat.*, 1908, 44).

accordo fra le parti, e questo non riuscendo, ne stenderanno un processo verbale che, colla perizia cui avessero stimato di pro- | cedere per l'accertamento dei fatti e col loro parere, trasmetteranno alla competente autorità giudiziaria.¹

¹ L'omesso tentativo di conciliazione nanti il capitano di porto, a' termini del presente art. 16, non rende improcedibile l'azione spiegata nanti l'autorità giudiziaria (*A. Genova*, 2 maggio 1911 - *Dir. Maritt.*, 1911, 325; *Id.*, 3 maggio 1912; *Id.*, 1912, 233).

A riguardo delle azioni nascenti da urto di navi nell'interno del porto, eccedenti le lire 400, la citazione delle parti davanti il capitano di porto per il tentativo di conciliazione non è una pratica facoltativa, ma è stabilita tassativamente a pena di nullità; e per tanto è improponibile ogni azione nascente da urto di navi nell'interno del porto, se tale intervento venga trascurato (*C. Roma*, 30 maggio 1904 - *Dir. Maritt.*, 1904, 171).

Non è procedibile l'istanza del marinaio verso il proprietario della nave per controversie di valore eccedente le lire 400, relative al contratto di arruolamento, se prima non tentò il procedimento conciliativo davanti l'autorità portuaria (*A. Genova*, 31 marzo 1905 - *Dir. Maritt.*, 1905, 92).

Il tentativo di amichevole accordo avanti il capitano del porto, che per il presente art. 16 nelle controversie eccedenti le lire 400 deve precedere il giudizio avanti la competente autorità giudiziaria, è obbligatorio per le parti, e non soltanto facoltativo. Ma la disposizione del citato articolo cessa di essere applicabile quando il giudizio sia iniziato dopo esaurito il contratto di arruolamento con lo sbarco del marinaio e la liquidazione dei conti (*C. Napoli*, 19 luglio 1907 - *Foro*, I, 1447).

Non è questione di competenza, da sottoporsi alle sezioni unite della Cassazione, quella sulla proponibilità o meno di un'azione tra capitano della nave ed equipaggio, prima che siasi tentato l'esperimento di conciliazione avanti il capitano di porto; siffatta questione è di competenza della Cassazione territoriale (*C. Roma*, 11 dicembre 1906 - *Dir. Maritt.*, 1907, 5).

Il presente art. 16 non fa obbligo alle parti di tentare l'esperimento della conciliazione innanzi alla capitaneria del porto nelle controversie eccedenti il valore di lire 400, ma lascia ad essi la facoltà di adire direttamente l'autorità giudiziaria (*T. Genova*, 17 luglio 1905 - *Dir. Maritt.*, 1906, 370).

Nelle controversie eccedenti le lire 400 contemplate nel presente art. 16 il tentativo di accordo amichevole dinanzi al capitano di porto è obbligatorio, non semplicemente facoltativo, e quindi è improcedibile la domanda giudiziaria in ordine a tali questioni se non sia stato precedentemente adito il capitano di porto perchè si adoprassero ad ottenere un amichevole componimento fra le parti (*C. Roma*, 30 aprile 1904 - *Foro*, I, 587).

L'omissione dell'esperimento di conciliazione avanti al capitano di porto, a' sensi del presente art. 16 per le questioni d'indole marinara prevedute dall'art. 14 superiori per valore a lire 400, non rende irricevibile l'azione proposta avanti l'autorità giudiziaria ordinaria (*T. Livorno*, 29 luglio 1916 - *Dir. Comm.*, 1917, 28).

Poichè è ai capitani e ufficiali di porto che il presente art. 16 fa obbligo di adoperarsi per un amichevole accordo tra le parti, non può dirsi sia imposto a queste ultime, sotto pena di nullità,

TITOLO II.

Del servizio marittimo.

CAPO I.

Della gente di mare.

17. La denominazione di gente di mare comprende tutte le persone, le quali per la natura della professione marittima sono soggette alle discipline ad esse specialmente imposte da questo Codice.

18. La gente di mare si divide in due categorie, cioè persone addette alla navigazione, e persone addette alle arti ed industrie marittime.

Sono compresi nella prima categoria:

- a) I capitani e padroni;
- b) I marinai e mozzi;
- c) I macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati con qualunque denominazione al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima;
- d) I pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero.

Sono compresi nella seconda categoria:

- a) I costruttori navali;
- b) I maestri d'ascia e calafati;
- c) I piloti pratici locali;
- d) I barcaioli, i pescatori del litorale, e gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca in alto mare od all'estero.

19. La gente di mare della prima categoria sarà iscritta in apposite matricole.

Ogni iscritto sarà munito di un libretto, nel quale saranno notate le risultanze della matricola.

20. Per essere iscritto nelle matricole della gente di mare, di prima categoria, si richiedono le condizioni seguenti:

- a) Essere cittadino dello Stato;
- b) Avere compiuto l'età di anni 10;
- c) Essere stato vaccinato, od aver sofferto il vaiuolo naturale;
- d) Trovandosi in età minore di anni 18, avere il consenso della persona che

di provocare tale conciliazione; comunque, l'obbligo della conciliazione avanti il capitano di porto, per le questioni eccedenti le lire 400, non sussiste che per le controversie di cui agli articoli 14 e 126 C. M. M. (*A. Genova*, 30 gennaio 1913 - *Dir. Maritt.*, 1913, 55).

L'autorità giudiziaria è competente a giudicare le controversie di cui al presente art. 16; l'esperimento di conciliazione davanti il capitano di porto a norma dello stesso art. 16 è obbligatorio anche per le parti (*T. Napoli*, 24 luglio 1912 - *Dir. Maritt.*, 1912, 432).

L'omissione del tentativo di conciliazione avanti il capitano di porto nei casi di cui al presente art. 16 non rende improcedibile il giudizio istituito avanti l'autorità giudiziaria (*A. Genova*, 2 maggio 1911 - *Dir. Maritt.*, 1911, 325).

esercita la patria potestà o la tutela; ¹

e) Far constare del domicilio in uno dei comuni del Regno;

f) Provare che subito dopo l'iscrizione sarà arruolato sopra una nave nazionale. ²

21. L'iscritto che abbia compiuto ventiquattro mesi di effettiva navigazione e diciotto anni di età, passerà alla classe dei marinai.

22. La gente di mare della seconda categoria sarà iscritta in separati registri nei modi che saranno determinati dal regolamento. ³

23. Gli individui, a cui per ragione dell'età non fosse dalle leggi sul reclutamento dell'esercito permesso di espatriare se non a certe e determinate condizioni, non potranno essere iscritti se non giustificheranno dell'adempimento delle medesime.

24. Gli individui della gente di mare, i quali vogliono cambiare il domicilio che avevano all'atto della iscrizione, devono farne dichiarazione alla capitaneria di porto presso cui sono iscritti, o ad uno degli uffici da essa dipendenti. Il cam-

biamento di domicilio non ha per necessaria conseguenza il passaggio dell'iscritto alla matricola di un altro compartimento, salvo che l'iscritto medesimo lo domandi. ⁴

CAPO II.

Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili.

25. Niuno potrà costruire bastimenti di portata maggiore di 50 tonnellate, se non è munito di patente che lo qualifichi ingegnere navale o costruttore navale. ⁵

26. Gli ingegneri navali possono costruire bastimenti di qualunque portata: essi soli hanno facoltà di costruire bastimenti di ferro. ⁶

27. I costruttori navali sono di due classi:

I costruttori di prima classe possono costruire bastimenti di qualunque portata;

I costruttori di seconda classe non possono costruire bastimenti di portata superiore alle 300 tonnellate.

28. Per conseguire le patenti di ingegnere e di costruttore navale, si richiedono le seguenti condizioni:

¹ L'atto di consenso del genitore (o di chi esercita la patria potestà) ai minorenni di anni 18 per l'arruolamento come marinai non può essere sottoposto ad alcuna tassa comunale (*C. Stato*, 3 novembre 1906 - *Man. Amm.*, 1906 474).

² Confr. R., 80, 82.

³ Confr. R., 101, 113.

⁴ Confr. C., 419.

⁵ Confr. R., 214, 216, 217, 220, 221.

⁶ Confr. C., 64; R., 215, 217, 219, 220, 222.

a) Avere raggiunto la maggiore età;

b) Non essere stato mai condannato a pena criminale per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuto la riabilitazione;

c) avere subito con buon esito un esame teorico-pratico, secondo i programmi che saranno stabiliti per ciascun grado o classe.

29. Le patenti di ingegnere navale e di costruttore navale sono accordate in nome del Re dal Ministro della marina.

30. I costruttori navali stranieri, i quali siano muniti di patente dal proprio Governo, potranno dal Ministro di marina essere autorizzati ad esercitare la loro industria nello Stato.¹

31. I costruttori, prima

di cominciare la costruzione di una nave, devono farne dichiarazione all'ufficio di porto del circondario, aggiungendo se la costruiscono per conto proprio, o per conto altrui. In quest'ultimo caso, essi devono presentare i contratti relativi, risultanti da atto pubblico, o da scrittura privata autenticata da notaio, o riconosciuta giudizialmente; altrimenti la costruzione s'intenderà cominciata per conto proprio dal costruttore. Se la costruzione è assunta dal proprietario od armatore, ed il costruttore si limita a locare la sua opera, senza una regolare convenzione scritta, la dichiarazione sarà fatta dal proprietario od armatore in presenza del costruttore.²

32. Il costruttore non potrà varare la nave senza il consenso del proprietario.

Prima di procedere al varamento dovrà darsene avviso all'ufficio di porto ed

¹ Confr. R., 104, 222.

² Confr. C., 349, 389; R., 226, 231, 362; C. Comm., 481, 482. Per il contratto di costruzione di nave la forma scritta non è richiesta « ad solemnitatem », ma solo « ad probationem ». Quando il committente dell'opera (nella specie, nave) ha somministrato il materiale, la proprietà dell'opera si acquista « de die in diem »; quando invece il materiale sia fornito dal costruttore, il trasferimento della proprietà avviene alla consegna (*T. Venezia*, 27 gennaio 1917 - *Dir. Maritt.*, 1917, 393).

La costruzione di una nave sotto la vigilanza del Registro Italiano ed il conseguente collaudo con elevata classifica, costituiscono presunzione a favore del proprietario; per cui, in caso di naufragio, è a carico di chi agisce per risarcimento di danni di eliminare tale presunzione, col provare che esso proprietario conosceva i vizi di costruzione, sfuggiti per avventura alle ispezioni (*C. Roma*, 28 marzo 1917 - *G. I.*, I, 1, 1054).

eseguirsi la stazzatura di cui all'art. 43.¹

33. Colui che dopo aver commessa la costruzione di una nave, intenda associare altri nella commissione, deve dichiarare all'ufficio di porto i nuovi compartecipi, per atto pubblico, scrittura autenticata da notaio o riconosciuta giudizialmente, prima di chiedere l'atto di nazionalità. Similmente colui che, dopo aver impresa la costruzione per conto proprio, intendesse associare altri nella proprietà della nave in costruzione, deve farne dichiarazione nel tempo e modo sovra indicati.

In mancanza delle suddette dichiarazioni la nave sarà intestata rispettivamente al committente o al costruttore.²

34. I maestri d'ascia avranno facoltà di costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate, e dovranno uniformarsi alle prescrizioni degli articoli 31, 32, e 33.³

35. Le concessioni dei tratti di spiaggia ad uso di

cantiere per la costruzione di navi non potranno farsi che a costruttori navali o a società di costruzioni navali per un periodo di tempo non maggiore di trenta anni, nei modi e nelle forme che saranno stabilite dal regolamento.⁴

Sotto il nome di costruttori, per l'oggetto di cui nel presente articolo, si comprendono anche i maestri d'ascia.

CAPO III.

Delle carte di bordo che servono a far fede della nazionalità.

36. Le carte di bordo di cui devono essere munite le navi nazionali sono:

L'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio.⁵

37. L'atto di nazionalità enuncia il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietari o compartecipi, come pure le parti per cui ciascuno di essi vi è interessato. Sul medesimo è pure iscritto il pas-

¹ Confr. R., 232, 262, 300.

² Confr. C., 389, 391.

³ Confr. C., 389; R., 223, 225.

⁴ Un arenile destinato a cantiere navale non può considerarsi separatamente dallo stabilimento di cui è parte integrante; conseguentemente, in applicazione dell'art. 9 del Reg. 24 agosto 1877, devono essere dichiarati e calcolati nella valutazione anche le aree ed i suoli che formano parte integrale dei fabbricati componenti il cantiere (*A. Genova*, 28 aprile 1908 - *Dir. Maritt.*, 1908, 192).

Confr. R., 233, 240, 751, 756.

⁵ Confr. C., 320, 346, 349, 350, 352, 358, 410; C. Comm., 503.

saporto che abilita la nave alla navigazione.¹

38. Gli atti di nazionalità sono rilasciati in nome del Re dal Ministro di marina, secondo le forme che saranno prescritte dal regolamento.²

39. Nessuna nave può essere considerata nazionale, nè inalberare la bandiera dello Stato, se non è munita dell'atto di nazionalità.

Sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità i battelli e le barche che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinati al servizio dei porti e delle spiagge.

Potranno pure esserne esentati per disposizione del Ministro della marina i battelli che venissero armati all'estero per esservi addetti permanentemente alla pesca costiera, entro limiti determinati.

Ogni nave, munita dell'atto di nazionalità, dovrà avere dipinto a poppa, nel

modo da stabilirsi dal regolamento, il suo nome e quello del compartimento marittimo cui appartiene.³

40. Per ottenere l'atto di nazionalità le navi devono appartenere a cittadini dello Stato od a stranieri che vi abbiano domicilio o residenza da cinque anni almeno.

Tuttavia gli stranieri, anche non domiciliati, nè residenti nello Stato, potranno partecipare alla proprietà delle navi nazionali fino alla concorrenza di un terzo.

Per gli effetti del presente articolo, le società in *nome collettivo* od in *accomandita*, anche quando abbiano sede all'estero, si considerano nazionali se alcuno dei soci solidali che dà nome alla ditta è cittadino dello Stato.

Le società della stessa natura composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato, sono assimilate agli

¹ Confr. C., 83 ; R., 301 ; C. Comm., 483, 485, 486, 491, 509, 591.

² Confr. R., 302.

³ Confr. C., 101, 144, 146, 187, 346 ; R., 253, 261, 899.

Per « navi » devono intendersi quegli scafi costruiti allo scopo speciale di passare da luogo a luogo, come mezzo di trasporto degli uomini e delle cose ; il rimorchiatore va considerato come nave, in quanto integra la funzionalità delle navi, comunicando forza motrice ; la piro-draga, benchè dotata di automobilità, non ha il carattere di nave, e non può quindi considerarsi che come una macchina destinata all'escavazione e pulitura di canali o porti (*A. Lucca*, 25 maggio 1903 - *Dir. Maritt.*, 1903, 401).

È « nave » qualunque costruzione destinata all'uso di navigazione su acque marine, lacuali o fluviali e che galleggi soltanto, ovvero trasporti persone o cose in luoghi lontani (*A. Genova*, 31 dicembre 1908 - *Dir. Maritt.*, 1909, 17).

stranieri domiciliati nello Stato.

Le società *anonime* si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato, ed ivi avvengano le assemblee generali.

Le succursali di società estere, autorizzate dal Governo ad operare nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati o residenti nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante munito di mandato generale.¹

41. Gli stranieri non domiciliati, nè residenti da cinque anni nello Stato, che per qualsiasi titolo acquistano la proprietà di una nave italiana per una quota di carati maggiore del terzo, devono, entro il termine di un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente le qualità volute da questo Codice.

Ogniqualevolta, per cambiamento di nazionalità, o per qualunque altra ragione, il partecipe alla proprietà di una nave perda la cittadinanza italiana, deve farne dichiarazione all'ufficio di capitaneria, e quando non si trovi nelle condizioni previste dal precedente art. 40, parte prima, deve cedere, dentro l'anno, a favore d'ita-

liani la parte di carati eccedente il terzo acconsentito agli stranieri.

Le stesse obbligazioni corrono in ogni caso alla donna nazionale che sposa uno straniero ed abbandona lo Stato.

Trascorso l'anno, senza che lo straniero, o la donna maritata allo straniero, nella ipotesi dianzi fatta, abbiano compiuta la cessione dei carati della nave che non è loro permesso di possedere, il capitano di porto del compartimento in cui è iscritta la nave promuove la vendita giudiziale dei carati stessi.

Dal prezzo si prelevano le spese di vendita; ed il rimanente si deposita nella cassa depositi giudiziali per conto di chi spetta.²

42. Veruna nave proveniente da vendita fatta da un suddito di potenza in istato di ostilità con una potenza in istato di pace col Governo del Re potrà ottenere la nazionalità italiana.

Potrà però il Ministro della marina, constandogli della verità della vendita, accordare la nazionalizzazione.

43. Per ottenere l'atto di nazionalità la nave dovrà essere stazzata secondo il

¹ Confr. C., 347; R., 371, 389, 438; C. C., 40; C. Comm., 105, 125, 230; D. L., 5 luglio 1917, n. 1295.

² Confr. R., 372, 373; C. C., 14.

metodo e le norme che saranno determinate dal regolamento.¹

44. La indicazione delle partecipazioni nella proprietà della nave deve farsi per carati o per frazione di carato.²

45. Tutte le navi nazionalizzate saranno descritte in apposita matricola.³

46. La nave sarà iscritta sulla matricola del compartimento marittimo ove è domiciliato il proprietario.

Quando vi sieno più proprietari, la iscrizione si farà presso il compartimento in cui ha domicilio il maggiore interessato, ovvero l'armatore od il rappresentante, di cui all'art. 53.⁴

47. L'atto di nazionalità è valevole per tutta la durata della nave, quando questa non cambi denominazione o conformazione.⁵

48. I trapassi di proprietà delle navi devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini che saranno stabiliti dal regolamento.

§ 1. Quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità del proprietario, aggiudicazione o legittimo abbandono,

una nave sia passata *per intero* a persona straniera non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti siano stati perduti, pubblica nel giornale degli annunzi giudiziari un avviso portante notificazione ai creditori che fossero interessati nella nave, che, dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli rilascerà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.

Se sopravvengono opposizioni, o si trovassero iscritti sulla nave contratti di pegno o di cambio marittimo, dei quali non si giustificasse la estinzione, l'ufficiale di porto ricuserà il certificato di dismissione di bandiera; e, trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità del proprietario, promuoverà d'ufficio la vendita della nave conformemente all'articolo 41.

§ 2. Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere, non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso

¹ Confr. R., 262, 300. Vedi il Regolamento per la stazzatura delle navi, approvato con D. L. 27 gennaio 1916, n. 202.

² Confr. R., 307.

³ Confr. R., 9, 241.

⁴ Confr. R., 242; C. C., 16; C. Comm., 495.

⁵ Confr. R., 308.

di dimissione della bandiera da concedersi nello Stato dall'autorità marittima ed all'estero dall'autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo.

Se risultassero iscritti sull'atto di nazionalità contratti di pegno o di cambio marittimo, o sorgessero opposizioni da parte dei creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare ricuserà il permesso di dimissione di bandiera; e la vendita, che in qualunque modo si facesse senza questo permesso, sarà come non avvenuta.

Prima di dare il permesso di dimissione di bandiera, l'autorità marittima o consolare potrà esigere il deposito di una somma sufficiente a far fronte ai salari, al mantenimento ed alle spese di rimpatrio dell'equipaggio.¹

49. Il proprietario od armatore, meno il caso contemplato nell'art. 175, non può procedere alla demolizione della nave, senza farne dichiarazione all'autorità marittima, se la nave tro-

vasi nello Stato, od all'autorità consolare se trovasi all'estero.

Tanto in un caso che nell'altro, chi fa la dichiarazione deve consegnare alle indicate autorità il giornale e le carte di bordo.

Se vi sono crediti iscritti sulla nave, od opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare si opporrà alla demolizione, e deputerà d'ufficio un guardiano alla nave, fino alle provvidenze che, sull'istanza della parte più diligente, verranno date dall'autorità giudiziaria.²

50. La nave della quale non si abbia da due anni notizia sarà cancellata dai ruoli.³

51. I ruoli di equipaggio, di cui ogni nave deve essere munita, sono spediti dai capitani ed ufficiali di porto nei modi che saranno stabiliti dal regolamento.⁴

CAPO IV.

Dei proprietari e degli armatori delle navi.

52. È armatore colui che impiega la nave per uno o

¹ Confr. C., 75, 347, 415; R., 362 e seg.; C. Comm., 483, 484, 485, 490, 500, 666 e seg.

² Confr. R., 249, 252; C. Comm., 675.

³ Confr. R., 255, 591.

⁴ Confr. C., 348, 349, 371, 418; R., 318 e seg.; C. Comm., 503, 521.

Il verbale di verifica della relazione del capitano a' sensi del presente art. 51 fa piena prova; però, se le risultanze sono combattute, va ammessa la prova contraria (*T. Rovigo*, 29 maggio 1912 - *Dir. Maritt.*, 1913, 19).

più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessari, ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia egli o no il proprietario della nave.¹

53. Prima dell'armamento della nave dovranno i proprietari fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al capitano od ufficiale di porto nello Stato, e dinanzi all'ufficiale consolare all'estero, ovvero si dovrà esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano.

In mancanza di tale dichiarazione e giustificazione sarà considerato armatore il proprietario che rappresenti più della metà degli interessi della nave; o se non vi sia chi rappresenti più della metà della nave, saranno considerati armatori tutti i compartecipi.

Coloro che saranno dichiarati armatori per una spedizione o viaggio, saranno considerati come tali nel-

le spedizioni successive, se non vi sono dichiarazioni contrarie.²

54. Quando nè il proprietario, nè l'armatore siano domiciliati nel compartimento in cui è, o deve essere iscritta una nave, o quando vi siano più partecipanti nella proprietà della stessa nave, o più armatori, o quando l'armatore fosse l'istesso capitano, dovranno i proprietari od armatori deputare una persona, che sia domiciliata nel compartimento in cui la nave è iscritta, perchè li rappresenti dinanzi all'autorità marittima.

I proprietari e gli armatori potranno anche farsi rappresentare, per tutti gli effetti di legge, presso le cancellerie dei regi consolati all'estero nei casi previsti dall'art. 61 e dall'alinea dell'art. 102.³

55. I proprietari e gli armatori sono responsabili verso lo Stato delle pene pecuniarie incorse dal capita-

¹ Chi, mediante il pagamento di un fitto mensile al proprietario, prende in locazione una nave per adibirla al trasporto di passeggeri o merci ed esercitare la navigazione per proprio utile e conto, va considerato come armatore ed esercitore della nave, quand'anche rimangano a carico del locatore le paghe e il vitto dell'equipaggio, le spese di assicurazione e tutte le altre che occorrono per la nave, e di conseguenza deve egli rispondere dei fatti del capitano e dell'equipaggio (*A. Genova*, 6 dicembre 1902; *Dir. Maritt.*, 1902, 121).

Confr. C. Comm., 349 e seg.; D. L., 5 luglio 1917, n. 1295.

² Confr. R., 419, 421; C. Comm., 495; D. L., 5 luglio 1917, n. 1295.

³ Confr. R., 326, 422, 423.

no o padrone nell'esercizio delle sue funzioni.¹

56. I proprietari e gli armatori sono anche responsabili solidariamente per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe e per le ritenzioni di paghe dovute alla cassa degli invalidi della marina mercantile, per le spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, e per ogni spesa fatta per i medesimi dagli agenti governativi, se tali spese dovessero essere a carico della nave.

La responsabilità pel rimborso delle spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio cessa nel caso di naufragio e di abbandono della nave: ma il rimborso delle medesime sarà prelevato sugli oggetti salvati, o sul valore, con privilegio a termini dell'art. 133.

Pel rimborso delle spese in questo articolo indicate, i capitani di porto potranno spedire ingiunzioni, le quali saranno rese esecutorie con decreto del presidente del tribunale civile; salvo il richiamo al tribunale medesimo dentro il termine di

giorni 12; e dietro il pagamento della somma, di cui il reclamante farà fede con apposita quitanza unita al ricorso, che non sarà altrimenti ammesso.²

CAPO V.

Dei capitani e padroni.

57. Niuno può comandare una nave mercantile colla bandiera dello Stato, se non è patentato capitano o padrone, od altrimenti autorizzato a termini di questo Codice.

I *maggiorenni*, proprietari di navi a vela e a vapore, addetti esclusivamente alla navigazione di diporto, ascritti a società costituite per tale scopo, e *riconosciute dal Ministero della marina*, potranno comandarle in persona per qualsivoglia viaggio senza obbligo d'imbarcare alcuno degli ufficiali indicati all'art. 66 dello stesso Codice.³

58. I capitani si dividono in due categorie, cioè: capitani di lungo corso e capitani di gran cabotaggio.

Vi è una sola categoria di padroni.

59. I capitani di lungo corso possono comandare

¹ Confr. C. Comm., 491.

² Confr. C., 75; R., 424, 426, 429; C. Comm., 491, 535, 667, 671, 675. Per la *Cassa degli Invalidi*, confr. D. L., 26 ottobre 1919, n. 1996.

³ Confr. C., 354, 355; R., 430; C. Comm., 496, 520.

bastimenti per qualunque destinazione. I capitani di gran cabotaggio possono comandare bastimenti nel Mediterraneo, Mar Nero, Mare d'Azoff, ed uscendo dallo stretto di Gibilterra, sulle coste oceaniche di Spagna, Portogallo, Francia, ed isole Britanniche, nel Mar del Nord, nel Baltico, e sulle coste occidentali dell'Africa, sino al Senegal, comprese le isole a non più di trecento miglia di tutte le coste suddette; uscendo dal canale di Suez, possono navigare nel Mar Rosso, Golfo Persico e coste indiane, sino a Bombay ed isole adiacenti.

I padroni possono comandare bastimenti in tutto il Mediterraneo.¹

60. I marinai nazionali, i quali abbiano ventun anno di età, e quattro anni di navigazione, sappiano leggere e scrivere, abbiano conoscenza della bussola e non siano stati mai condannati

a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pene correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive o per reato contro la fede pubblica, od abbiano ottenuta la riabilitazione, possono essere autorizzati nella forma e dentro i limiti che saranno prescritti dal regolamento, a comandare bastimenti di una portata non maggiore di cinquanta tonnellate, per il piccolo traffico della costa.

61. I capitani di gran cabotaggio ed i padroni che si trovassero in paesi posti al di là dei limiti assegnati alla loro navigazione, potranno essere autorizzati dai regi consoli a comandare navi di bandiera nazionale per il traffico nei canali e fiumi in tutta la loro estensione, e lungo le coste marittime entro un raggio di trecento miglia marine a

¹ È nulla e di nessun effetto la convenzione per cui un capitano di gran cabotaggio sia destinato al comando di una nave per compiere viaggi oltre le zone di navigazione delimitate dall'art. 56 C. M. M.; il fatto che sulla stessa nave sia imbarcato un capitano di lungo corso in qualità di secondo non serve a rendere valida la predetta convenzione, essendo il disposto del presente art. 59 d'ordine pubblico e quindi inderogabile (*A. Genova*, 15 dicembre 1910 - *Dir. Maritt.*, 1910, 413).

Pel presente art. 59 non possono essere attribuite contrattualmente le funzioni di capitano di lungo corso a persona che non sia munita dei titoli prescritti: è nullo quindi il contratto col quale le parti, sotto la forma di acquisto di cointeresenza di nave, abbiano avuto di mira l'attribuzione di tali funzioni: è ammissibile la prova per testi per stabilire che il contratto scritto intervenuto fra le parti era stato determinato unicamente dalla suaccennata formalità (*C. Torino*, 26 marzo 1912 - *Dir. Maritt.*, 1912, 170).

partire dal porto del loro armamento.¹

62. Per conseguire le patenti di capitano o padrone, si richiedono le seguenti condizioni ;

a) Essere cittadino dello Stato :

b) Non essere stato mai condannato a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuta la riabilitazione ;

c) Avere superato con buon esito un esame teorico pratico secondo i programmi stabiliti.

Oltracciò si richiede per i padroni l'età di ventidue anni compiuti, e tre anni di effettiva navigazione, eseguita almeno per un anno in viaggi della classe a cui aspira il candidato.

Per i capitani di gran cabotaggio l'età di ventidue anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali.

Per i capitani di lungo corso l'età di ventiquattro anni compiuti, e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali, e per un anno intero in viaggi fuori del Mediterraneo.

Gli esami per cui vengono conferite le patenti di grado, non possono essere prestatati prima che il candidato abbia compiuto l'età e la navigazione richieste per il grado a cui aspira.²

63. I capitani e padroni, i quali avessero ottenuta la naturalità, non potranno conseguire lo scambio delle loro patenti, se non col l'adempimento delle condizioni prescritte pel grado a cui aspirano.

Tuttavia il Ministro di marina potrà, secondo i casi, dispensarli dall'esame, previo il voto favorevole del Consiglio dell'Ammiragliato.³

64. Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del genio navale, gli ufficiali e *sotto-ufficiali* macchinisti, i capi, e gli *allievi di timoneria*, i quali avessero cessato di appartenere alla real marina,

¹ Confr. C., 102, 353.

² Per ottenere la patente di capitano di lungo corso è necessario che la navigazione quadriennale richiesta dal presente art. 63 sia stata compiuta in servizio di coperta : nessun valore ha quindi, ai fini della concessione della patente, quella compiuta sotto coperta (*Cons. di Stato, Sez. IV, 10 luglio 1908 - Dir. Maritt., 1905, 8*).

Confr. R., 120, 140, 142, 145, 170.

³ Al posto di « Consiglio dell'Ammiragliato » leggi « Consiglio superiore di Marina ». Confr. R., 181, 182.

potranno rispettivamente ottenere la patente di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello, quella di lungo corso (colla qualificazione di capitano superiore di cui all'articolo seguente); gli ufficiali del genio navale, quella di ingegnere navale; gli ufficiali macchinisti o *primi macchinisti*, quella di macchinista in primo; i *secondi macchinisti*, o *aiutanti macchinisti*, quella di macchinista in secondo; i capi di timoneria, quella di capitano di gran cabotaggio e gli *allievi di timoneria*,¹ quella di padrone.

Il conferimento di tali patenti sarà subordinato all'adempimento delle condizioni rispettivamente stabilite dagli articoli 28, 62 e 69, eccettuata quella dell'esame.

65. Le patenti di capitano sono date a nome del Re dal Ministro della marina, e quelle di padrone dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il candidato.

I capitani di lungo corso che desiderassero far prova del perfezionamento dei loro studi, e delle maggiori cognizioni acquistate, saranno ammessi ad un *esame volontario*, in conformità dei programmi espressamente stabiliti.

Riuscendo loro la prova, otterranno dal Ministro della marina una patente speciale colla qualificazione di capitani superiori di lungo corso.²

CAPO VI.

Degli ufficiali di bordo e degli equipaggi.

66. Nella composizione degli equipaggi delle navi sono considerati ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano:

1. Il capitano in secondo;
2. Lo scrivano;
3.;
4. Il medico-chirurgo di bordo;
5. Il macchinista in primo sui piroscafi;

¹ Agli «allievi di timoneria» ora corrispondono i «sottocapi timonieri»; i sottoufficiali macchinisti ora sono stati sostituiti dai sottoufficiali meccanici. Confr. R., 178, 179, 209, 210, 219.

² Confr. R., 135, 140, 171, 172, 175.

Il fatto che un aspirante alla patente di capitano di lungo corso sia stato ammesso agli esami e li abbia superati, non è di ostacolo a che il Ministro della marina, cui compete il rilascio della patente, verifichi se egli abbia tutti i requisiti per l'ammissione e rifiuti la patente se alcuno di tali requisiti faccia difetto. Per essere ammessi agli esami per la patente di capitano di lungo corso gli aspiranti debbono comprovare di aver fatto quattro anni di navigazione in servizio di coperta, e non basta un quadriennio di servizio in qualità di macchinista (C. Stato, Sez. IV, 10 luglio 1908 - Dir. Maritt., 1909, 8).

6. Il macchinista in secondo.

Sono considerati sott'ufficiali sotto la dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo :

1. Il nostromo, o nostromi, i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull'attrezzatura della nave ;

2. Il pilota pratico, per tutto il tempo che gli è affidata la direzione della nave ;

3. Il maestro d'ascia, per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave.¹

67. Per ottenere la qualificazione di scrivano si richiedono le seguenti condizioni :

a) Avere compiuto l'età di venti anni ;

b) Avere trenta mesi di navigazione, di cui una metà sopra navi nazionali ;

c) Aver superato un esame teorico pratico, secondo i programmi stabiliti dal regolamento ;

d) Non essere mai stato condannato a pene criminali per qualunque reato, ed anche correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od

avere ottenuta la riabilitazione.

I certificati di idoneità per navigare come scrivano sono dati dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il richiedente.²

68. (Abrogato dall'art. 5 della L. 11 aprile 1886, numero 3781, serie 3^a).

69. Le condizioni per esercitare l'arte di macchinista, tanto in primo che in secondo, sono determinate dal regolamento ; e le patenti relative vengono date dal Ministro della marina.

I piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari del regno, la costa di Francia in Mediterraneo, le isole di Corsica, Malta e Corfù, la costa di Tunisi, e le coste dalmate ed istriane devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali, ed un macchinista in primo, se le macchine sono di maggior forza.

I piroscafi destinati a viaggi fuori dei limiti sopra indicati devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza delle macchine è minore di cento

¹ Al primo n. 3 il grado di « sotto scrivano » fu abolito dall'art. 4 della L. 11 aprile 1886, n. 3781, serie 3^a. Confr. C., 108, 110, 111, 201, 370, 407 ; C. Comm., 521.

² Confr. R., 140, 174, 176.

cavalli nominali come sopra, e due macchinisti, uno in primo e l'altro in secondo, se le macchine sono di maggior forza.

La direzione delle macchine di forza non superiore a centocinquanta cavalli indicati sui piroscafi addetti esclusivamente al traffico lungo le coste dello Stato nei limiti stabiliti dal regolamento, e la direzione delle macchine dei piroscafi rimorchiatori, potrà essere affidata a persone pratiche aventi i requisiti prescritti dal regolamento stesso.¹

70. Le navi devono essere comandate o da un capitano, o da un padrone, o da un marinaio autorizzato al comando, secondo la navigazione che imprendono, salvo il disposto del capoverso dell'art. 57.

Le navi che imprendono viaggi di gran cabotaggio, ed i piroscafi che fanno il trasporto dei passeggeri nel Mediterraneo devono, oltre al capitano o al padrone, imbarcare un secondo che abbia almeno la qualificazione di scrivano.

Le navi che imprendono viaggi di lungo corso, oltre al capitano, devono imbarcare un secondo che abbia il grado di capitano.

I piroscafi che fanno il trasporto dei passeggeri fuori del Mediterraneo, oltre il capitano, devono imbarcare un secondo che abbia il grado di capitano ed un terzo che abbia almeno il grado di scrivano.²

71. La forza minima dell'equipaggio, per ciascuna classe di navi, potrà essere stabilita dal regolamento.

Nell'armamento della nave il capitano o padrone e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere nazionali.

Gli ufficiali consolari all'estero possono però, secondo l'esigenza dei casi, permettere l'arruolamento di marinai esteri al di là della prescritta proporzione.

Quanto al capitano o padrone ed al secondo di bordo, non sarà permesso di far ricorso ad esteri se non quando ciò divenisse necessario per impossibilità di provvedersi di nazionali.

In mancanza di graduati esteri, o quando il regio console non creda di farvi ricorso, potrà essere assunto al comando della nave un nazionale che abbia grado minore di quello che sarebbe richiesto, ed alle funzioni di secondo o di terzo di bordo, nazionali ritenuti

¹ Questo e i successivi articoli 70 e 71 vennero modificati dagli articoli 6, 7 e 8 della cit. L. 11 aprile 1886. Confr. R., 206, 210, 213, 430, 446.

² Confr. C., 108, 354, 355; R., 543.

capaci di esercitarle a giudizio del console stesso.

Questa facoltà è limitata al compimento del viaggio, e cesserà anche prima, quando riesca possibile di assumere, al comando della nave od alle funzioni di secondo o di terzo, cittadini dello Stato aventi le condizioni prescritte.¹

72. Nessun nazionale potrà essere ammesso a far parte dell' equipaggio di una nave mercantile, se non sia iscritto nelle matricole o nei registri della gente di mare.²

73. Il contratto d'arruolamento fra il capitano o padrone, od armatore e le persone dell'equipaggio, deve, a pena di nullità, essere fatto per scrittura, ed essere firmato anche dalla persona arruolata.

Se l'arruolato non sa scrivere, l'ufficiale di porto deve farne menzione nell'atto di arruolamento e fare intervenire due testimoni estranei all'equipaggio.

Nel contratto di arruolamento, i minori di età, i quali abbiano compiuti gli anni diciotto, si considerano come emancipati, e possono firmare senza intervento di genitori o di tutori.

L'arruolamento dei minori di diciotto anni deve essere fatto dai rispettivi genitori o tutori, sia col loro intervento personale all'atto di arruolamento, sia mediante autorizzazione da depositarsi all'ufficio di porto e risultante da atto ricevuto da un notaio, o, in carta libera, dal sindaco del comune.

L'arruolamento dei giovanetti indicati nell'art. 262 del Codice civile può farsi col consenso dell'amministrazione dell'ospizio, prestato nella forma stabilita nel regolamento.³

74. Le persone dell'equipaggio tuttavia soggette all'obbligo della leva non potranno essere sbarcate in paese estero, ancorchè fosse finito l'arruolamento o vi fosse il consenso delle parti.

75. Se un individuo dell'equipaggio di un legno nazionale fosse sbarcato o abbandonato in paese estero od in un porto dello Stato diverso da quello dell'arruolamento, senza che abbia ricevuto contemporaneo arruolamento sopra altra nave, le spese del di lui ritorno in patria saranno poste:

a) A carico della nave, e saranno sborsate dal ca-

¹ Confr. R., 437 ; C. Comm., 496, 499.

² Confr. R., 430, 436.

³ Confr. R., 466, 474 ; C. Comm., 499, 522, 523.

pitano o padrone all'ufficiale consolare o all'autorità marittima, nell'atto dello sbarco, in tutti i casi in cui la persona sbarcata sia stata congedata dall'armatore, capitano o padrone per qualunque causa non procedente dal fatto o dalla volontà dell'arruolato ;

b) A carico dell'armatore, quando lo sbarco sia conseguenza di naufragio o di altra forza maggiore, e saranno pagate sul prodotto degli avanzi, se ve ne ha, della nave e dei suoi attrezzi, e sui noli delle mercanzie salvate ;

c) A carico della persona sbarcata se lo sbarco sia conseguenza di malattia o di ferita, la cura delle quali sia dalle leggi posta a carico dell'arruolato.

I capitani o padroni e gli armatori, meno i casi di sbarco per causa di reato, saranno responsabili verso lo Stato delle spese occorse pel ritorno in patria delle persone dell'equipaggio, salvo il loro regresso verso chi di diritto.¹

76. Le indennità di via, che pel disposto del pre-

cedente articolo si dovessero anticipare dal capitano o padrone alle persone congedate, saranno determinate dal regolamento.

In tutti gli altri casi sarà provveduto al ritorno della gente di mare per cura dell'ufficiale consolare o dell'autorità marittima.

La liquidazione e il rimborso delle spese occorse avranno luogo nei modi stabiliti dal regolamento.²

CAPO VII.

Delle visite alle navi e delle partenze.

77. Ogni nave che im- prende la navigazione deve trovarsi in buono stato di navigabilità, ed essere munita degli attrezzi, corredi ed istrumenti che saranno determinati dal regolamento.

I piroscafi che trasportano passeggeri e le navi così a vela che a vapore, che imprendono viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo, eccetto quelle contemplate negli articoli 61 e 149, non possono fare

¹ Le spese di rimpatrio dell'equipaggio di una nave naufragata rientrano, come le paghe dell'equipaggio stesso, nella categoria dei crediti privilegiati sulla nave, o sui suoi resti, e sul nolo delle merci salvate ; e però, se le navi e le merci erano assicurate, poichè il valore di esse è rappresentato dall'indennità di assicurazione, quest'indennità deve essere destinata al pagamento di dette spese (C. Francese, 12 luglio 1910 - *Dir. Maritt.*, 1910, 350).

Confr. C., 133, 372, 373 ; R., 480 ; C. Comm., 537, 538, 541, 542.

² Confr. R., 475, 48, 487, 490.

partenza se la loro navigabilità non consti all'autorità marittima nello Stato, ed all'autorità consolare all'estero, per mezzo d'una speciale visita e perizia da farsi a spese del proprietario od armatore, almeno una volta all'anno se trattasi di navi in legno o miste in ferro e legno, o ad ogni biennio se trattasi di navi in ferro.¹

78. La visita sarà fatta da ispettori governativi o da periti nominati dalle autorità suddette, i quali accerteranno, secondo le regole, e con tutti i mezzi dell'arte, se la nave sia

atta alla navigazione, determinando i viaggi che essa può fare, e il tempo in cui dovrà essere nuovamente visitata, qualora giudichino che ciò debba effettuarsi prima dell'anno o del biennio, indicati nel precedente articolo.

Il Ministero della marina potrà disporre che le visite e perizie fatte alle navi dalle istituzioni di registro marittimo da lui designate con particolare disposizione, si considerino equivalenti alle visite e perizie ufficiali, per tutto ciò che sia sotto la vigilanza delle medesime istituzioni.²

¹ Il capitano è tenuto a rispondere degli attrezzi di cui la nave è fornita e a curare lo stato di conservazione e sicurezza degli stessi, per modo che, se a causa o per vizio di essi accade qualche infortunio, egli — e per esso l'armatore — è responsabile dei danni verificatisi; da questa responsabilità non può esimersi neppure nel caso in cui le operazioni di scaricazione siano state affidate dal ricevitore ad una speciale impresa (*C. Torino*, 28 aprile 1906 — *Dir. Maritt.*, 1906, 124).

La visita che semestralmente si compie da parte dell'ufficio del Registro italiano al macchinario delle navi, ha solo uno scopo di verifica e di controllo, e non vale ad eliminare la responsabilità dell'armatore per i danni derivati all'equipaggio in seguito a guasti in detto macchinario verificatisi (*C. Torino*, 5 febbraio 1907 — *Dir. Maritt.*, 1907, 86).

Confr. C., 423; R., 500 e seg.; C. Comm., 502, 505.

Le risultanze dei verbali di visita alla nave da parte del Registro italiano e della capitaneria di porto, nonché della patente rilasciata dal Commissariato per l'emigrazione in ordine alla buona condizione di navigabilità della nave, non costituiscono che semplici presunzioni, che possono essere combattute con prova contraria (*T. Genova*, 6 marzo 1908 — *L.*, 1908, 841).

La presunzione nascente dai certificati e dal verbale di visita redatti in adempimento al disposto dal presente e dal seguente articolo e dall'art. 507 C. C. costituisce una presunzione « juris tantum », la quale può essere combattuta con altre presunzioni ed altre prove in contrario (*C. Torino*, 24 ottobre 1900 — *Dir. Maritt.*, 1900, 370).

² Attualmente « Registro Navale Italiano » (R. N. I.), denominazione assunta, per D. L. 18 novembre 1917, dal « Registro Nazionale Italiano » fondato nel 1910 per la fusione del « Registro Italiano » col « Registro Nazionale ».

79. La relazione della visita ufficiale, o il certificato del registro, saranno presentati all'autorità marittima o consolare nella forma ed agli effetti da stabilirsi dal regolamento.

80. Le navi, di cui nell'art. 77, vanno soggette a rinnovazione della visita ogni qual volta nella loro navigazione dovessero appoggiare per gravi danni sofferti.

Quando la nave che sta per cominciare un viaggio si trovasse prossima al tempo in cui, secondo il disposto dei precedenti articoli 77 e 78, essa dovrebbe essere nuovamente visitata, l'autorità marittima e consolare esigerà l'adempimento di questa formalità, salvo che la nave fosse diretta ad un porto in cui la visita potesse farsi più convenientemente.

81. Le autorità marittime e consolari potranno far visitare straordinariamente di ufficio qualunque nave ogni qual volta vi fossero lagnanze di interessati; e dovranno ordinarla quando le lagnanze venissero fatte dalla maggioranza dell'equipaggio prima però che la nave sia caricata.

Se dai risultati della visita conterà che le lagnan-

ze della maggioranza dell'equipaggio non avevano fondamento, coloro che le fecero saranno puniti con pene disciplinari.

Le autorità suddette e i comandanti delle regie navi potranno, in qualunque tempo e luogo, visitare e far visitare le navi nazionali per riconoscere se sieno provvedute e se mantengano a dovere tutti gli articoli di corredo prescritti dai regolamenti, procedendo, se occorra, all'accertamento della contravvenzione.¹

82. Ogni nave a vapore, oltre alla visita di cui all'art. 77, va soggetta alla ispezione della macchina almeno una volta all'anno, se è addetta esclusivamente al trasporto di mercanzie, e di sei in sei mesi se è addetta al trasporto dei passeggeri.

L'ispezione è fatta a spese del proprietario e per cura delle autorità marittime nello Stato e delle autorità consolari all'estero.

I periti accertano:

a) se le caldaie, le macchine e gli accessori sono in buono stato e convengono alla navigazione a cui si destina la nave;

b) il peso massimo che si può mettere sulle valvole di sicurezza;

¹ Confr. C., 390, 434, 453.

c) il tempo in cui la macchina avrà bisogno di una nuova ispezione, se questo tempo fosse minore di un anno, o di sei mesi, rispettivamente.

Le disposizioni dell'articolo 79 si applicano anche all'ispezione delle macchine.¹

83. I capitani e padroni non potranno ottenere le carte di bordo se non giustificheranno che fu adempiuto al prescritto degli articoli precedenti.²

84. Gli agenti di sanità marittima non rilasceranno le patenti od i permessi sanitari di cabotaggio, se i capitani o padroni delle navi nazionali non presenteranno loro il ruolo di equipaggio, munito del *visto* dell'autorità marittima del luogo.

Le stesse disposizioni saranno applicabili ai capitani e padroni delle navi estere, per le quali le carte di bordo dovranno inoltre

essere munite del *visto* del rispettivo console.³

CAPO VIII.

Del trasporto dei passeggeri.

85. Il trasporto dei passeggeri su navi a vela ed a vapore è soggetto a particolare ispezione e vigilanza per parte dell'autorità marittima nello Stato, e delle autorità consolari all'estero secondo le norme prescritte dai successivi articoli.⁴

86. Il regolamento determinerà il numero massimo dei passeggeri secondo la qualità delle navi e dei viaggi; e stabilirà le condizioni per l'assetto interno della nave, per le provviste e la conservazione dei viveri, per la dotazione di battelli ed attrezzi di salvamento, e tutte le altre regole e cautele opportune.

87. Qualunque sia la natura del viaggio ed il numero delle persone imbar-

¹ L'essersi dall'autorità competente riscontrato in buono stato il macchinario della nave in occasione della prescritta visita semestrale, non esonera l'armatore dalle responsabilità consequenziali allo scoppio di un tubo che si trovava invece in cattivo stato (C. Torino, 5 marzo 1907 - *Dir. Maritt.*, 1907, 86).

² Confr. C., 423.

L'aver una nave ottenuto le « spedizioni » dal comando di porto dimostra che essa si trova in condizioni di navigabilità; e per conseguenza è inammissibile la prova tendente a stabilire che la nave non poté prendere il mare per difetto di sartiame, di attrezzatura e di deficiente calafatura (T. Sassari, 11 aprile 1914 - *Giur. sarda*, 1914, 151).

³ Il servizio di sanità marittima è stato assegnato dalla L. 9 luglio 1876, n. 3228, alle Capitanerie di porto; la L. 6 dicembre 1885, n. 3547, ha abolito il « permesso sanitario di cabotaggio ».

⁴ Confr. C. Comm., 582, 589.

cate, l'autorità sanitaria potrà vietare l'imbarco d'individui ammalati o convalescenti di lunga e grave malattia.

Qualora per siffatta ragione una persona imbarcata dovesse lasciarsi a terra, dovrà essere sbarcata con essa anche la sua famiglia, ove lo richieda, e sarà loro restituito quanto avessero già pagato in conto di nolo.¹

88. L'imbarco ed il trasporto in viaggi marittimi di lungo corso o di gran cabotaggio, di individui mentecatti, idioti, sordomuti, ciechi o storpi, o di giovinetti minori degli anni diciotto, non sarà permesso, se non quando siano accompagnati da parenti o tutori, o vi sia persona che offra guarentigia per la dovuta assistenza durante il viaggio, e per la loro sussistenza all'arrivo nel luogo di destinazione.

Salvo l'esercizio dei poteri disciplinari di cui agli articoli 92 e 451, il capitano, nel caso che una persona imbarcata commetta gravi disordini o rechi molestia, o possa far male alla gente di bordo, ne fa rapporto all'autorità marittima o consolare nel luogo del primo approdo; e queste

autorità ne potranno ordinare lo sbarco.

La persona così sbarcata non avrà diritto alla restituzione del nolo che già avesse pagato.

Tutti i passeggeri, all'atto dell'imbarco, devono consegnare le armi, che avessero con loro, al capitano, il quale le custodirà per restituirle al momento dello sbarco.²

89. Nei viaggi fuori lo stretto di Gibilterra ed il Canale di Suez, quando il numero degli individui imbarcati, compreso l'equipaggio, ecceda i cento e cinquanta, sarà obbligatorio l'imbarco di un medico da approvarsi dall'Amministrazione sanitaria sulla proposta del capitano o dell'armatore.

90. Il modo con cui l'autorità marittima eserciterà la sua ispezione e vigilanza sul trasporto dei passeggeri sarà determinato dal regolamento.

91. Le precedenti disposizioni si applicano anche alle navi estere che imbarcano passeggeri nello Stato.

E saranno esse soggette a particolare ispezione, da eseguirsi però previo avviso al rispettivo agente consolare.

¹ Confr. C. Comm., 583.

² Confr. C. Comm., 584.

Per guarentire l'adempimento delle obbligazioni e degli impegni assunti, i capitani di navi estere dovranno dare cauzione nei modi e per la somma da determinarsi dal regolamento.

CAPO IX.

Della polizia di bordo.

92. I capitani e padroni devono mantenere l'ordine e la polizia sulla propria nave; e tutte le persone che vi sono imbarcate, in qualsivoglia qualità, devono loro rispetto ed obbedienza in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie ed il successo della spedizione.

A questo effetto i capitani e padroni possono valersi del potere disciplinare loro concesso dagli articoli 450 e seguenti.

In nessun caso, salvo un'urgenza del servizio di bordo, il capitano o padrone potrà impedire che la gente del suo bordo si presenti alle autorità marittime o consolari per porgere reclami.¹

93. Se a bordo di una nave siasi commesso du-

rante la navigazione un crimine o delitto, il capitano o padrone dovrà procedere a termini dell'articolo 436.

Nel caso di un decesso avvenuto a bordo, il capitano o padrone procederà a norma del successivo articolo 437.²

94. Se nel corso del viaggio mancassero o si guastassero le provviste di acqua e le vettovaglie, il capitano o padrone dovrà provvedere al bisogno della gente imbarcata con tutti i mezzi possibili.

A questo effetto egli deve procurare di rifornirsene dalle navi che incontrasse, od altrimenti approdando al più vicino luogo, quando anche fosse perciò necessario deviare di rotta.³

95. Se la gente dell'equipaggio non riceve l'intera razione convenuta prima della partenza, e, in mancanza di convenzione, quella stabilita dal regolamento, mentre esistevano a bordo provviste in sufficiente quantità, o essendo queste mancate od alterate era possibile rifornirle, sarà dovuta all'equipaggio una indennità, senza pregiudizio delle pene incorse dal capitano.

¹ Confr. C., 365; C. Comm., 496.

² Confr. C., 361, 390, 434; R., 580, 598.

³ Confr. C. Comm., 509.

Se la riduzione della razione fosse necessaria per forza maggiore, sarà dovuto al marinaio l'equivalente in denaro. Il caso di forza maggiore dovrà risultare da un processo verbale consegnato sul giornale e sottoscritto dagli ufficiali di bordo.¹

96. Le persone dell'equipaggio, in numero non minore del terzo, potranno reclamare contro la qualità o l'insufficienza dei viveri presso l'autorità marittima nello Stato, ed all'estero presso l'autorità consolare, e in difetto presso i comandanti delle regie navi, ed in mancanza di questi presso l'autorità locale.

Egual reclamo potrà essere fatto da qualunque passeggero.

Le suindicate autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, ingiungeranno, ove ne sia il caso, al capitano o padrone di provvedere immediatamente, e, questi non ottemperando, provvederanno d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave, o sussidiariamente facendo vendere o dando in

pegno merci nel limite dei bisogni.²

97. Verificandosi l'imbarco clandestino di armi da fuoco o di armi bianche, di polvere, di materie infiammabili, dovranno tali oggetti essere sequestrati dal capitano o padrone, e potranno, a seconda dei casi, essere distrutti o custoditi nella propria camera, per essere, compiuto il viaggio, confiscati.

Sarà inoltre l'autore dell'imbarco clandestino punito con multa estendibile a lire duecento.³

98. I capitani e padroni sono responsabili degli oggetti e denari lasciati dalle persone che fossero decedute al loro bordo.

Essi devono formare inventario per renderne conto all'autorità marittima nello Stato, ed agli ufficiali consolari all'estero, nel modo che sarà stabilito dal regolamento.⁴

99. Gli oggetti di cui nell'articolo precedente, quando vi fosse pericolo di deperimento e vi concorresse altro giusto motivo, potranno dagli uffici di porto, o dagli ufficiali consolari all'estero, essere posti in vendita.

Saranno distrutti dal ca-

¹ Confr. C., 360 ; R., 599.

² Confr. C., 390, 434 ; C. Comm., 590 e seg.

³ Confr. R., 633, 634.

⁴ Confr. C., 362 ; R., 600 e seg.

pitano o padrone, dietro processo verbale firmato dagli ufficiali di bordo e registrato nel giornale nautico, quando il conservare i surriferiti oggetti potesse essere nocivo all'igiene di bordo.¹

100. Qualora gli oggetti di cui nei due precedenti articoli non siano reclamati dagli aventi diritto nel termine di un anno dal giorno dell'avviso, che si darà nella forma stabilita dal regolamento, saranno venduti in subasta.

Il prodotto dei medesimi, come pure il denaro lasciato dal defunto, dedotte le spese, sarà depositato nella cassa dei depositi e prestiti per conto di chi spetta.²

CAPO X.

Della polizia della navigazione.

101. Le navi della marina mercantile inalberano la bandiera nazionale secondo il modello e nei casi stabiliti dal regolamento.

Esse, in corso di navigazione, devono avere a bordo i ricapiti marittimi indicati agli articoli 36, 102 e 144, i certificati relativi

agli atti prescritti dagli articoli 77, 78, 79, 82 e 85, ed il certificato di stazza-tura.

Queste disposizioni, eccetto quelle degli articoli 36 e 102, non sono applicabili alle navi addette esclusivamente alla navigazione di diporto, le quali restano altresì esonerate dall'obbligo di tenere il giornale nautico prescritto dall'art. 500 del Codice di commercio.³

102. Se per infortunio, od altra forza maggiore, si perdessero in viaggio le carte di bordo, dovrà il capitano, o padrone, farne constare nel primo luogo di approdo all'ufficio di porto, od al regio ufficiale consolare. Se l'approdo avrà luogo in paese estero, l'ufficiale consolare lo munirà di carte provvisorie per continuare la navigazione.

Saranno pure munite di un atto di nazionalità provvisorio e di un ruolo, anche provvisorio, le navi che fossero costrutte od acquistate all'estero per essere nazionalizzate.⁴

103. Le navi da guerra dello Stato esercitano la sorveglianza di polizia sulle

¹ Confr. R., 602.

² Confr. R., 744.

³ Modificato dall'art. 9 della L. 11 aprile 1886, n. 3781, serie 3^a.
Confr. C., 351, 352, 423; R., 624, 627; C. Comm., 503, 505.

⁴ Confr. C., 352, 418; R., 438 e seg.

navi nazionali, così in alto mare che in paese estero, ove non sia un agente consolare, o dietro invito di questo.

A questo fine i comandanti delle medesime possono procedere alla visita della nave, all'ispezione delle carte di bordo, ricevere le denunce e le querele dei capitani e delle persone imbarcate, e farsi consegnare i delinquenti.

Le navi che mancassero di alcuna delle prescritte carte di bordo, o che avessero carte di bordo false, saranno condotte in un porto dello Stato, od in quel porto estero più vicino, in cui risieda un regio ufficiale consolare.¹

104. Ogni nave da guerra dello Stato, quantunque non destinata all'ufficio di incrociatore, la quale incontrasse, in qualunque mare, una nave nazionale, che per trovarsi nelle condizioni previste negli articoli 341 e 342 di questo codice, fosse sospetta di attendere alla tratta di schiavi, è autorizzata alla cattura della medesima ed a condurla nei porti dello Stato, od in quel porto estero più vicino, in cui risieda un regio ufficiale consolare.

105. I capitani e i padroni che incontrassero in mare, o ritrovassero nei porti esteri qualche nave da guerra dello Stato, dovranno somministrare i ragguagli, le informazioni e le notizie di cui fossero richiesti.²

106. Dovranno ancora i capitani e padroni obbedire alla chiamata delle navi da guerra di potenze amiche, ed essendone richiesti giustificare la propria nazionalità, sotto pena di decadere dalla protezione del Governo, qualora fossero danneggiati in conseguenza del rifiuto.

Non sono, però, tenuti in tempo di pace a sottoporsi ad alcuna visita o ad altro atto di giurisdizione per parte delle navi estere, salvo quanto è stabilito relativamente ai paraggi soggetti alle crociere per impedire la tratta degli schiavi.

I capitani e padroni, ai quali fosse fatta violenza, debbono protestare, e farne apposita relazione all'autorità competente.³

107. Appartiene esclusivamente al capitano, o padrone, il comando della nave, in ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica.

È proibita qualunque convenzione diretta ad elu-

¹ Confr. C., 320, 348, 377, 378, 435, 436.

² Confr. C., 377, 391; R., 627.

³ Confr. C., 341, 342.

dere il disposto del presente articolo.¹

108. Mancando, per qualsiasi causa, il capitano o il padrone, il comando della nave apparterrà di diritto al secondo, e in difetto agli altri ufficiali di mariniera di bordo, secondo il loro grado, e poi al nostromo, fino al primo luogo di approdo; dove, in mancanza delle disposizioni degli armatori, sarà provveduto dall'autorità marittima o consolare.²

109. È vietato ai capitani, o padroni, d'imbarcare sulla nave da essi comandata armi o munizioni da guerra, senza che sieno descritte sul ruolo d'equipaggio dall'autorità marittima o dagli ufficiali consolari, sotto l'osservanza delle discipline stabilite dal regolamento.

Non potrà farsi alcuno aumento tanto nelle armi e munizioni, quanto negli uomini dell'equipaggio senza l'autorizzazione dei suddetti funzionari.³

110. I capitani o padroni, per ciò che concerne l'illuminazione per la navigazione notturna, i segnali in

tempo di nebbia e la direzione della nave per evitare gli scontri, dovranno uniformarsi alle prescrizioni del relativo regolamento.

Inoltre, nell'entrata od uscita da un porto, in passaggi di canali ed in tutte le altre circostanze, in cui maggiori possono essere i pericoli, devono trovarsi in coperta assistiti dagli ufficiali di bordo.⁴

111. Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica.

In ogni caso la nave non dovrà essere abbandonata senza che il capitano o padrone abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due almeno dei più provetti marinai.

Il capitano o padrone deve essere sempre l'ultimo a scendere da bordo; ed è in obbligo di salvare con sé il giornale e le altre carte di bordo, e quanto può degli oggetti preziosi.⁵

¹ Confr. C., 354, 356.

² Confr. C., 430.

³ Confr. C., 376; R., 629, 631, 634.

⁴ Confr. C., 390; R., 635; C. Comm., 504; R. D. 13 dicembre 1896, n. 577, che approva il regolamento per evitare gli abbordi in mare.

⁵ Contravviene alla disposizione del presente art. 111 il capitano il quale, abbandonando la nave naufragata, invece di adempiere personalmente l'obbligo di salvare le carte di bordo che

112. Se una nave abbia naufragato, o per qualunque altro sinistro siasi perduta, o sia stata abbandonata, come pure ogniqualvolta, in seguito ad uno scontro o altro accidente occorso alla nave, ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, verrà redatto analogo processo verbale e si procederà, dall'autorità marittima dello Stato, e dall'autorità consolare all'estero, a sommarie informazioni sulla causa del sinistro, e sulla condotta del capitano o padrone, nei modi e nelle forme stabilite dal regolamento.

Qualora risultino motivi di sospetto sulla condotta del capitano o padrone, o di altra persona implicata nel fatto, saranno le informazioni e i documenti spediti all'autorità competente per l'opportuno procedimento.¹

113. È vietato ai capitani e padroni che si trovano in paese estero di concedere asilo ad individui, anche nazionali, che fossero ricercati dalla giustizia per reati comuni.²

114. Salvo il disposto dell'art. 375 sui trasporti dei

detenuti, i capitani o padroni delle navi nazionali devono dar ricovero agli individui della marineria nazionale che si trovassero abbandonati in paese estero, dove non risiedesse alcun regio ufficiale consolare.

Sono pure in obbligo di ricevere al loro bordo quegli individui nazionali che gli uffici consolari fossero, per qualunque ragione, nella necessità di far ritornare in patria, purchè il numero di detti individui non ecceda la proporzione di uno per cinquanta tonnellate di portata.

Le spese di mantenimento e del nolo, così degli uni come degli altri, quando ne sia il caso, saranno regolate e rimborsate nel modo che verrà stabilito dal regolamento.³

CAPO XI.

Degli arrivi delle navi.

115. All'arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l'ufficiale incaricato di ricevere il costituito si farà presentare il giornale di bordo, e vi apporrà il suo *visto*, pagina

gl'impone tale articolo, si limita ad ordinare ad altri di salvarle, senza curare poi l'esecuzione dell'ordine; nè ha importanza il fatto che dette carte siano state poi per caso fortuito ritrovate (C. Roma, 3 luglio 1907 - *Dir. Maritt.*, 1907, 321).

Confr. C., 370; R. 345, 361; C, Comm., 500, 501.

¹ Confr. C., 303, 355, 369; R., 628, 651.

² Confr. C., 391.

³ Confr. C., 374; R., 481, 486, 491, 493.

per pagina, empiendo con fregghi gli spazi bianchi, cominciando dal giorno in cui principiò il viaggio, oppure dall'ultimo *visto*, in modo da assicurare l'inalterabilità del giornale stesso.

Nello stesso tempo, l'ufficiale che procede al *visto*, domanderà al capitano o padrone se gli siano occorse avarie, ed in caso di negativa aggiungerà al *visto* la certificazione: *nessuna dichiarazione di avaria*.

Se il capitano o padrone dichiara essere occorsa avaria, l'agente ritira copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale che si riferisce ad essa avaria: che se nel giornale non ne fosse fatta menzione, l'agente esigerà e riceverà la dichiarazione giurata del capitano sull'avaria occorsa.

Dell'adempimento di questa formalità sarà fatta dall'agente menzione nel giornale che restituirà al capitano.

Detta copia, o dichiarazione, viene poi dall'ufficiale consegnata al capo dell'ufficio di porto, il quale in caso di avaria generale, procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione e causa dell'avaria medesima, e trasmette poscia tutti gli atti della pratica all'autorità

giudiziaria incaricata di ricevere la relazione prescritta dalle leggi commerciali.

Nei porti esteri, le operazioni indicate nei precedenti alinea, saranno fatte dall'autorità locale cui prima si presenterà il capitano, se quell'autorità sia a ciò autorizzata dalle leggi del paese, o da trattati internazionali: altrimenti saranno eseguite dai regi consoli.¹

116. I capitani o padroni delle navi nazionali sono obbligati di presentarsi personalmente, eccetto il caso di legittimo impedimento, non più tardi di ventiquattro ore, all'ufficio di porto nello Stato ed all'ufficiale consolare in porto estero, e di consegnargli le carte ed il giornale di bordo, e le carte processuali di cui agli articoli 440 e 441.

I padroni delle navi che non hanno giornale devono nell'egual termine denunciare all'autorità marittima o consolare i reati commessi al loro bordo.

Nei porti esteri, in caso d'avaria generale, la cui dichiarazione non sia già stata ricevuta dall'autorità locale come dal precedente articolo, i capitani o padroni dovranno presentare il giornale di bordo al regio ufficiale consolare imme-

¹ Confr. C., 416; R., 345, 362; C. Comm., 516, 520, 642, 657.

diatamente dopo la loro ammissione a pratica.¹

117. I capitani o padroni delle navi estere, che approdano nei porti o rade dello Stato, possono depositare le loro carte di bordo presso il rispettivo console, ma devono far pervenire all'ufficio di porto, entro ventiquattro ore dall'ammissione a pratica, un certificato di esso console, in cui si accerti il deposito di tali carte.

Questa disposizione non si applica ai capitani o padroni di nazioni estere, nei porti delle quali ai consoli italiani non fosse permesso di avere in custodia le carte delle navi italiane.

Essi devono depositare le loro carte di bordo all'ufficio di porto.

I capitani o padroni di ogni nave, così nazionale che estera, devono inoltre, all'arrivo in un porto o rada dello Stato, anche in caso di rilascio volontario o forzato, consegnare o far consegnare all'ufficio di porto, entro il termine sovra stabilito, una nota da cui risulti il nome, il tonnellag-

gio e la linea d'immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e quantità del carico e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggeri.²

118. I capitani e padroni delle navi nazionali sono tenuti di dare, circa il loro viaggio, agli uffici di porto ed all'ufficio consolare del luogo dell'approdo, quelle informazioni cui fossero richiesti.

119. I capitani e padroni delle navi nazionali devono, quando ne siano richiesti, presentare alle autorità marittime nello Stato, ed agli ufficiali consolari all'estero, le persone del loro equipaggio ed i passeggeri, per quei confronti che fossero del caso.

CAPO XII.

Dei naufragi e dei ricuperi.

120. Il capitano di un legno nazionale il quale incontra qualche nave, anche straniera o nemica, in pericolo di perdersi, deve accorrere in suo aiuto e prestarle ogni possibile assistenza.³

¹ Non può ritenersi in colpa il capitano per il semplice fatto che pur essendosi presentato all'apertura dell'ufficio di capitaneria per ottenere la libera pratica, si è lasciato precedere da altro capitano arrivato in porto qualche ora dopo di lui, ma presentatosi all'ufficio prima (*A. Genova*, 30 aprile 1915 - *Dir. Maritt.*, 1915, 176).

² Confr. C., 416; R., 652, 733.

³ Il presente art. 120 comprende nella sua locuzione tanto la nave per sè stante, quanto tutto ciò che essa contiene, senza distinzione di sorta tra contenente e contenuto; e pertanto il

121. Il capitano di una nave che avesse prestato soccorso ad un'altra, avrà diritto al risarcimento dei relativi danni.

Se il soccorso sia stato prestato con rischio della nave o delle persone, sarà inoltre corrisposto un premio, che non potrà ecce-

dere il decimo del valore degli effetti salvati.

Tanto pei danni, quanto pel premio, di cui sopra, competerà privilegio sulla nave, sui noli e sul carico da avere grado dopo le spese di giustizia, e prima degli altri privilegi ammessi dalle leggi commerciali.¹

risarcimento dei danni di cui all'articolo successivo è sempre dovuto in conseguenza dell'assistenza marittima, comunque sia questa avvenuta, e quando pure non abbia prodotto, quanto al salvataggio delle cose, gli effetti desiderati: il risarcimento deve comprendere tanto gli oggetti abbandonati alla nave soccorsa o deteriorati nel prestarle aiuto ed assistenza, quanto gli esborsi incontrati per conto della stessa e i danni sofferti in conseguenza del tempo perduto dell'interruzione e del dirottamento del viaggio (*A. Genova*, 23 febbraio 1903 - *Dir. Maritt.*, 1903, 172).

Confr. C., 385; C. P., 389.

¹ L'indennità di assistenza da accordarsi al piroscafo che, avvenuto l'urto, prese a rimorchio il veliero e lo condusse in un porto vicino quando lo stato del mare non gli faceva correre nessun rischio, deve calcolarsi sul tempo perduto in tale manovra (*T. Comm. Dunkerque*, 26 febbraio 1901 - *Dir. Maritt.*, 1902, 62).

Quando il salvataggio sia eseguito da navi specialmente adibite a tale uso, nella valutazione del premio si deve tener conto, oltre che delle spese immediatamente occasionate dall'opera di salvataggio, anche delle spese generali per la costruzione, l'armamento e l'esercizio di tali navi (*T. dell'Impero Germ.*, 12 aprile 1902 - *Dir. Maritt.*, 1902, 292).

Il premio alla nave che sia accorsa a prestare aiuto ad altra nave pericolante è soltanto dovuto se il salvataggio si sia effettuato per opera della nave accorsa; se essa abbia solamente contribuito all'opera di salvamento, concorrerà al premio proporzionalmente al soccorso prestato in unione agli altri salvatori, senza che le derivi alcun diritto di priorità dal fatto di essersi trovata sul luogo del pericolo in precedenza su altri accorsi: il risarcimento dei danni alla nave accorsa è dovuto in ogni caso, anche cioè se nessun effetto utile sia stato dalla stessa raggiunto (*A. Genova*, 12 gennaio 1909 - *Dir. Maritt.*, 1909, 97).

Si ha il rischio richiesto per l'applicabilità del presente art. 121 anche quando la nave salvatrice è in corso di navigazione e non solo quando la nave si trovi ancorata in qualche porto e da questo si stacchi a bella posta per prestar soccorso alla nave pericolante; il compenso dovuto alla nave salvatrice sul valore del carico è ripetibile anche in confronto del capitano della nave salvata, non in quello soltanto dei proprietari del carico (*T. Livorno*, 10 luglio 1909 - *Dir. Maritt.*, 1909, 286).

Il capitano della nave salvata ha la rappresentanza giudiziaria dei proprietari del carico nella controversia insorta per la liquidazione del premio alla nave assistente (*A. Lucca*, 24 dicembre 1909 - *Dir. Maritt.*, 1910, 18).

I caricatori non hanno normalmente diritto alcuno a parteci-

122. Nel caso di naufragio od altro sinistro di qualche nave sulle coste dello Stato, sarà provveduto dall'ufficio di porto al soccorso dei naufraghi. Qualsiasi altra autorità del luogo dovrà accorrere e coadiuvare l'autorità marittima.

In mancanza di autorità marittima o di delegati di porto, spetta al sindaco del luogo di dare i primi e necessari provvedimenti.

L'autorità che procede al salvataggio avrà facoltà di richiedere la forza pubblica ed il servizio di qualunque persona.¹

123. In mancanza del capitano, dei proprietari, degli assicuratori della nave e del carico o dei loro mandatari legalmente autorizzati, la gestione del ricupero e le disposizioni per la custodia degli oggetti naufragati incombono esclusi-

pare al premio di assistenza dovuto alla nave salvante e sulla quale era il carico; se però, per effetto del salvamento, la merce arrivò in ritardo e con danno del caricatore, questi ha diritto ad esserne risarcito (*A. Messina*, 31 luglio 1911 - *Dir. Comm.*, 1911, 705).

La mercede dovuta ad un rimorchiatore il quale abbia salvata una nave in prossimità del porto, non può essere superiore a quella stabilita dalle tariffe e dagli usi locali pel fatto che il salvataggio sia stato ordinato dal capitano stesso del porto per motivi di pubblica incolumità (*A. Genova*, 31 ottobre 1899 - *Dir. Maritt.*, 1899, 410).

Più rimorchiatori hanno diritto all'indennità di assistenza allorchè la loro azione collettiva sia stata efficace e quella prestata da ciascuno di essi sarebbe stata per se stessa insufficiente (*T. Comm. Anversa*, 30 dicembre 1912 - *Droit Marit.*, 1913, 495).

È privilegiato sopra la nave lo speciale compenso al quale il rimorchiatore ha diritto per l'assistenza e il salvataggio della nave rimorchiata, quando egli abbia reso servizi eccezionali, che non possano essere considerati come adempimento ordinario del contratto di rimorchio (*C. Torino*, 4 settembre 1915 - *Dir. Maritt.*, 1915, 293).

È inammissibile la prova della esistenza di consuetudini che attribuiscono il premio alla nave prima accorsa in aiuto; e ciò anche nel caso che la nave in pericolo abbia rifiutato il soccorso, preferendo quello oneroso o gratuito di altra nave. Ma il rifiuto della nave pericolante deve avere una giustificazione plausibile e non derivare da incoscienza, imperizia, avarizia o malafede del capitano; è quindi giustificata la permanenza, nelle acque del salvataggio, della nave prima accorsa, sino all'arrivo di quella di cui fu preferito l'aiuto, e sono dovuti i danni derivati da tal permanenza e dal conseguente ritardo nell'arrivo a destinazione (*A. Genova*, 12 gennaio 1909 - *Foro*, I, 613).

In nessun caso le operazioni compiute da un pilota in tale sua qualità ed il servizio di pilotaggio da lui reso possono trasformarsi in operazioni e servizio di assistenza o di salvamento di nave in pericolo (*A. Cagliari*, 30 marzo 1911 - *Foro*, I, 1015).

Confr. C., 133, 190; C. Comm., 666 e seg.

¹ Confr. C., 130, 395, 408; R., 656, 663.

vamente all'autorità marittima.¹

124. Se la nave sia di bandiera estera, l'ufficio di porto ne informerà immediatamente l'agente consolare della nazione a cui la nave appartiene, e, qualora questi ne faccia domanda, gli lascerà la cura del salvataggio, limitandosi a prestarvi il suo concorso quando ne sia richiesto.²

125. Chiunque avrà raccolto o recuperato oggetti provenienti da naufragio o da altro sinistro di mare, dovrà farne immediatamente la consegna all'autorità marittima o consolare, o in mancanza di queste all'autorità locale, od alla persona che dirige le operazioni del ricupero. Egli avrà soltanto diritto al rim-

borso delle spese e ad una mercede per le fatiche del ricupero.³

126. La retribuzione delle persone accorse al salvamento, e di quelle che avessero somministrato mezzi di rimorchio, o di alaggio, macchine, attrezzi ed utensili, sarà regolata dalle autorità indicate negli articoli 14, 15 e 16, secondo la importanza delle cose salvate, la prontezza con cui fu reso il servizio ed il pericolo incorso nell'eseguire il salvamento.⁴

127. Nessuna convenzione o promessa di mercede per assistenza al salvataggio, tanto della nave, come delle persone o mercanzie, sarà obbligatoria, se sia stata fatta in pieno mare, o al momento del sinistro.⁵

¹ Confr. R., 664, 672, 681.

² È d'indole civile l'azione di danni derivante dall'esercizio del ricupero di una nave naufragata, quando essa si riferisca alla colpa e alla responsabilità del rappresentante della nazione cui apparteneva la nave perduta. Il ricupero di una nave naufragata non essendo nè atto amministrativo, nè atto necessario alla funzione dell'ufficiale consolare, allorchè questi se ne occupa volontariamente, e dà luogo a danni, può essere compulsato giudiziariamente a risponderne (*A. Trani*, 28 dicembre 1909 - *Foro Puglie*, 1910, 31 - *Corte Napoli*, 1910, 91).

³ Confr. C., 387; C.P., 402, 404.

⁴ Condizioni per far luogo alla domanda di indennità e di premio di salvataggio sono: che la nave soccorsa versasse in pericolo, che vi sia stato rischio da parte della nave soccorritrice, e che il soccorso sia riuscito vantaggioso (*T. Rovigo*, 29 maggio 1912 - *Dir. Maritt.*, 1913, 19).

⁵ La frase « momento del sinistro » usata dal presente art. 127 equivale ad « attualità del pericolo »; per conseguenza non è in pericolo grave ed imminente e non si trova quindi nel momento del sinistro la nave incagliata sugli scogli in vicinanza del lido e già efficacemente soccorsa dalle autorità marittime, per quanto vi sia ancora la possibilità del pericolo a seguito delle sofferte avarie; è valida l'obbligazione assunta in tali condizioni dal capi-

128. Le persone dell'equipaggio sono sempre obbligate a lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi e del carico.¹

129. Nei casi in cui al ricupero procede d'ufficio la autorità marittima, se le occorre d'urgenza un'anticipazione di danaro, questo sarà fornito nel modo che prescriverà il regolamento.²

130. L'ufficiale di porto che dirige il salvamento ha facoltà di mettere in vendita le merci e gli oggetti che non si potessero conservare, o la custodia dei quali importasse una spesa grave.

Egli potrà pure ordinare in tutto od in parte la vendita degli altri oggetti salvati, quando questo espediente fosse necessario per rimborsare il denaro anticipato secondo il precedente articolo

per soddisfare le spese di ricupero, per provvedere agli alimenti ed al rimpatriamento dell'equipaggio, e per pagare le spese di trasferta degli impiegati di porto.³

131. Compite le operazioni di ricupero, il capitano di porto diffiderà, per mezzo di avvisi al pubblico, gl'interessati a giustificare le loro ragioni alla consegna degli oggetti ricuperati.

Trascorso un anno dalla pubblicazione degli avvisi, senza che siano comparsi gli aventi diritto agli oggetti salvati, il capitano di porto ne farà eseguire la vendita, e consegnare il prezzo al fondo dei depositi della gente di mare, per conto di chi spetta.⁴

132. Decorsi cinque anni dalla pubblicazione degli avvisi, senza che alcuno ab-

tano della nave verso il privato che si assume il disincaglio o il salvataggio della medesima (*A. Trani*, 23 marzo 1898 - *Dir. Maritt.*, 1899, 21).

Non può annullarsi per violenza nel consenso il contratto del capitano di un bastimento pericolante con chi ne assume il salvataggio, se concluso in terra ferma, e dopo cessata l'imminenza del pericolo (*T. Palermo*, 12 dicembre 1910 - *Foro sic.*, 1910, 709).

La nullità di cui al presente art. 127 trova applicazione nel solo caso in cui la convenzione di assistenza o di salvataggio sia intervenuta nel momento del sinistro e non durante i suoi effetti: così deve dirsi pienamente valida la convenzione di salvataggio stipulata con il capitano di una nave incagliata in vicinanza di un porto, alla dimane del sinistro ed alla presenza dell'autorità marittima locale (*T. Palermo*, 2 dicembre 1910 - *Riv. dir. comm.*, 1911, 446).

Confr. C., 196; C. C., 1108.

¹ Confr. C., 455; R., 676; C. Comm., 536.

² Confr. C., 155; R., 671.

³ Confr. R., 678, 680.

⁴ Confr. C., 151; R., 688, 689, 690. Al posto di «fondo dei depositi» deve leggersi «cassa dei depositi».

bia presentato reclamo, o se i fatti reclami fossero rigettati con sentenza passata in giudicato, oppure siasi perento il giudizio, il prodotto della vendita si devolverà al pubblico erario.

133. Sul prodotto della vendita della nave e del carico saranno privilegiate nell'ordine seguente:

1° Le spese di vendita;

2° Le spese di salvataggio e custodia degli effetti naufragati, comprese le remunerazioni delle persone accorse al salvataggio, e le spese di trasferta degli impiegati di porto.

Sugli avanzi della nave e sui noli saranno privilegiati gli alimenti del capitano e dell'equipaggio, le indennità di via pel loro ritorno in patria ed i salari dell'equipaggio stesso; indi i crediti privilegiati a termini delle leggi commerciali.¹

134. Coloro che trovarono in alto mare una nave abbandonata e riuscissero a metterla in salvo in uno dei porti dello Stato, saranno tenuti a farne denuncia all'autorità marittima entro ventiquattro ore dal loro approdo.

Se il ricupero avrà avuto luogo fuori vista di terra, gli inventori avranno dirit-

to, oltre al rimborso delle spese, all'ottavo del valore della nave e del carico salvato.

Se invece la nave fosse trovata in vista da terra, coloro che l'avranno salvata avranno diritto al rimborso delle spese, e ad una ricompensa, come è stabilito all'art. 121.

135. Le merci, attrezzi, vestimenti, valori ed altri oggetti d'ignota provenienza, trovati nel litorale dello Stato, in mare, a galla, sott'acqua o sulla spiaggia, o nei porti, darsene, fosse o canali, a meno che il loro valore fosse minore di lire cinque, dovranno dagli inventori denunciarsi entro ventiquattro ore all'autorità marittima locale, od altrimenti al sindaco.

Gli inventori che abbiano messo in salvo e denunciato entro il termine sopra stabilito alcuno degli oggetti suddetti, avranno diritto, oltre al rimborso delle spese di ricupero, ad un premio ragguagliato al terzo del valore netto delle cose salvate, se si tratta di oggetti trovati a galla o sott'acqua, e calcolato come nell'art. 718 del Codice civile se si tratta di oggetti trovati sulle spiagge, calate o moli delle indicate località, o di cetacei che si arenas-

¹ Conf. C., 56, 121; C. Comm., 667, 671, 673, 675.

sero sul litorale, la proprietà dei quali è devoluta allo Stato.¹

136. Nei casi di cui nei precedenti due articoli il capitano di porto provvederà al ritiro ed alla custodia o vendita delle cose salvate, ed alla pubblicazione degli avvisi, come agli articoli 130 e 131.

Qualora il residuo delle cose recuperate non sia reclamato dagli aventi diritto nel termine di anni cinque nei casi previsti dall'art. 134 ed entro quello di un anno nei casi previsti dall'articolo 135, o quando i reclami sieno stati rigettati con sentenza passata in giudicato, o sia andato perento il relativo giudizio, il detto residuo sarà devoluto all'inventore.

137. Se una nave sia sommersa senza lasciar traccia apparente sulle acque, il capitano di porto del compartimento marittimo in cui è avvenuto il sinistro ne pubblicherà immediatamente avviso circostanziato.

Ove, entro il termine di due mesi dalla fatta pub-

blicazione, i proprietari o gli interessati nella nave o nel carico non compariscano a dichiarare di volerne operare il ricupero, o comparando lascino trascorrere quattro mesi senza por mano alle operazioni, o dopo avervi posto mano le abbandonassero per un termine di altri quattro mesi da decorrere dal giorno in cui fossero stati posti in mora a proseguirle, le cose sommerse si riterranno come abbandonate, e cederanno a profitto dello Stato salvo il prescritto dagli articoli 174 e 176.²

138. Nei casi previsti dagli articoli 134 e 135 l'equipaggio della nave che avrà trovato gli oggetti abbandonati o perduti, avrà parte nel premio che spetta alla nave nel modo che segue:

Se l'arruolamento è *a parte*, il premio sarà compreso negli utili del viaggio e ripartito nelle medesime proporzioni.

Se l'arruolamento è *a mese od a viaggio*, metà del premio apparterrà agli armatori, e l'altra metà sarà

¹ Confr. R., 708 e seg.

² Confr. R., 722, 728; C. Comm., 491.

Le spese che lo Stato deve incontrare per lo sgombero di nave od altri galleggianti sommersi in un porto, sono sempre a carico del proprietario della nave o dei galleggianti che hanno dato luogo alla spesa, e lo Stato, qualora tali spese non siano coperte dal valore del ricupero, ha diritto di esserne rifiuto dal detto proprietario; le disposizioni del C. C., art. 491 e seg., sull'abbandono non sono applicabili nel caso (C. Roma, 28 febbraio 1917 - *Dir. Maritt.*, 1917, 401).

ripartita fra le persone dell'equipaggio in proporzione dei rispettivi salari.

Qualora per operare il salvamento siasi dovuto prolungare il viaggio, l'arruolato a viaggio avrà inoltre diritto all'aumento di salario secondo le leggi commerciali.¹

CAPO XIII.

Della pesca.

139. La pesca marittima si divide in pesca *limitata* ed in pesca *illimitata*.

La pesca limitata è quella che si fa nelle acque dello Stato nei limiti del distretto di pesca cui appartiene il battello che la esercita, e comprende l'interno de' porti, i canali e stagni in cui le acque siano salate ed abbiano comunicazione col mare.

La ripartizione del litorale dello Stato nei diversi distretti di pesca sarà fatta con decreto reale sulla proposta del Ministro della marina.

La pesca illimitata è quella che si fa all'estero, ovvero nello Stato oltre i limiti del distretto a cui appartiene il battello.²

140. La pesca nei mari dello Stato è sottoposta all'amministrazione marittima, per quanto spetta alla polizia del mare e della navigazione ed all'eseguimento della legge sulla pesca.

141. Lo stabilimento di tonnare o mugginare nelle acque dello Stato, come pure lo stabilimento in mare o sulle spiagge, di opere opportune all'allevamento ed alla coltura dei pesci, dei testacei, dei crostacei, dei molluschi, del corallo e delle spugne, non potranno effettuarsi se non per concessione del Ministro della marina, salvi i diritti già acquistati da altri su tali pesche.³

142. Le dette concessioni saranno fatte coll'onere di un annuo canone, e con ogni altra condizione da determinarsi nei relativi atti.⁴

¹ Confr. C. Comm., 521 e seg.

² Confr. C., 412, 414; R., 729. Per la ripartizione dei distretti di pesca, vedi R. D. 14 giugno 1914, n. 595.

³ Le concessioni di tonnare sono disciplinate dal C. M. M. e dal regolamento relativo, e non dalla legge e regolamento sulla contabilità generale dello Stato; perchè possa prescindere dall'asta nella concessione di una tonnara, basta che le domande di più richiedenti siano fra loro diverse per le condizioni offerte e per le diverse utilità che l'uso proposto arreca al pubblico; onde può concedersi la tonnara senza esperimento di asta a chi offra di sfruttare la tonnara stessa con maggiore vantaggio nell'interesse generale (C. Stato, Sez. IV, 15 marzo 1918 - *Giurispr. Ital.*, II, 126).

Confr. C., 411.

⁴ Confr. R., 757, 811.

143. La pesca del pesce nei mari dello Stato sarà esente da qualsiasi contribuzione per i legni dei pescatori nazionali e per gli esteri ammessi in forza dei trattati a pescare alle stesse condizioni dei nazionali.

I legni dei pescatori esteri, non assimilati ai nazionali da speciali trattati, pagheranno una somma da fissarsi con reale decreto.¹

144. I battelli addetti alla pesca *limitata* saranno provvisti di una licenza dell'autorità marittima locale, rinnovabile di anno in anno, da concedersi al proprietario con indicazione del nome del pescatore che prende la direzione del battello.

Quelli destinati alla pesca *illimitata* saranno muniti delle stesse carte di bordo, stabilite per la navigazione, salva l'eccezione di cui all'art. 39.²

145. I battelli pescherecci di nazioni estere ammessi a pescare nei mari dello Stato, e muniti della licenza di cui al precedente art. 144, saranno soggetti a tutte le discipline stabilite pei nazionali.

146. Le barche destinate unicamente al servizio lo-

cale delle tonnare e delle mugginare sono esenti dall'obbligo delle carte di bordo e della licenza di cui all'art. 144, e saranno soggette soltanto alle discipline di polizia marittima.

147. Chiunque vuol assumere la direzione di un battello alla pesca *limitata*, deve:

a) Essere iscritto fra la gente di mare di prima o di seconda categoria;

b) Avere l'età di ventun anni compiuti;

c) Avere dodici mesi di esercizio di pesca, ovvero la qualità di marinaio.³

148. Per comandare battelli alla pesca *illimitata* si richiedono:

a) L'età di ventun anni compiuti;

b) L'iscrizione nella matricola della gente di mare di prima categoria;

c) Due anni di esercizio di pesca illimitata o di navigazione effettiva sopra navi nazionali;

d) La prova d'idoneità nei modi che saranno stabiliti dal regolamento.⁴

149. Per le pesche al di là dello stretto di Gibilterra, del canale di Suez e del Bosforo, chi dirige la nave dovrà avere almeno il grado di capitano di gran cabo-

¹ Confr. C., 180; R., 731, 734.

² Confr. C., 410, 414; R., 730, 899 e seg.

³ Confr. R., 203, 205.

⁴ Confr. C., 58, 77, 413, 414; R., 185, 196, 197, 202.

taggio o di lungo corso, secondo i mari nei quali si esercita la pesca, giusta la limitazione prescritta da questo Codice.

CAPO XIV.

Dei depositi della gente di mare.

150. Nei capoluoghi di compartimento marittimo, che saranno designati dal regolamento, è stabilita una cassa sotto la denominazione di *cassa dei depositi della gente di mare*, la quale è amministrata dai rispettivi capitani di porto, e tenuta dai tesorieri o da altri contabili dello Stato.

151. Questa cassa è destinata a ricevere provvisoriamente:

1° Le somme e gli oggetti preziosi provenienti da successioni di individui della gente di mare morti in navigazione od in estero paese.

2° Il prodotto dei salvataggi delle navi naufragate sulle coste dello Stato od all'estero.

3° Il prodotto degli oggetti ritrovati sulle spiagge o recuperati in mare.

4° Le somme per sicurezza di diritti o rimborsi all'erario dello Stato, e qua-

lunque altra che fosse in controversia, da liquidarsi tanto in favore dell'erario quanto della gente di mare.¹

152. Le condizioni per il passaggio di dette somme alla cassa dei depositi e prestiti saranno stabilite dal regolamento.

153. Le norme per la contabilità di detta cassa saranno determinate dal regolamento.

CAPO XV.

Disposizioni generali.

154. Tutti gli iscritti nelle matricole e nei registri della gente di mare devono obbedienza ai capi degli uffici di porto, agli ufficiali consolari, ed ai comandanti delle navi da guerra dello Stato che si trovano in alto mare, o nei paesi esteri, in cui non risieda alcun ufficiale consolare; e sono obbligati ad eseguire quanto venga loro ordinato dai medesimi pel vantaggio dei nazionali, per l'onore della bandiera e per il bene del servizio marittimo.

Essi saranno inoltre tenuti di presentarsi all'ufficio delle autorità suddette a semplice loro richiesta.²

155. Occorrendo una somma di danaro per prov-

¹ Confr. C., 228, 334; R., 621, 630, 746, 748, 749.

² Confr. C., 386, 409, 417, 425.

vedere al ritorno, od assistenza di marinai naufragati, od altrimenti rimasti privi della loro nave, l'anticipazione sarà fatta nel modo determinato dal regolamento.

156. Pel cambio delle attuali patenti di capitano e padrone con quelle prescritte da questo Codice, come pure pel conferimento delle patenti a quei costruttori navali delle provincie del Regno, in cui sinora non vi fu obbligo di patenti per tale industria, sarà provveduto con norme speciali stabilite per decreto reale.

I costruttori navali, di cui in quest'articolo, dovranno giustificare il reale e pieno esercizio della loro industria prima della pubblicazione di questo Codice.

I capitani e padroni, ed i marinai abilitati al piccolo traffico della pesca, i quali con data anteriore al 1° gennaio 1865 posseggano l'autorizzazione di estendere i loro viaggi oltre ai limiti assegnati per i loro rispettivi gradi, od

abbiano comandato navi di portata superiore a quella rispettivamente determinata dagli articoli 59 e 60, continueranno a godere di consimili facoltà.

TITOLO III.

Del servizio dei porti e delle spiagge.

CAPO I.

Del lido del mare e delle spiagge.

157. Le spiagge ed il lido del mare, compresi i porti, le darsene, i canali, i fossi, i seni e le rade, dipendono dall'amministrazione marittima per tutto quanto riguarda il loro uso e la polizia marittima.

Le parti di spiaggia e delle altre pertinenze demaniali sovraindicate, che, per dichiarazione dell'amministrazione marittima fossero riconosciute non più necessarie all'uso pubblico, potranno fare passaggio dai beni del pubblico demanio a quelli del patrimonio dello Stato.¹

¹ Perchè un arenile possa far passaggio dalla categoria dei beni di pubblico demanio a quella dei beni patrimoniali, si richiede una speciale dichiarazione dell'autorità marittima; tale dichiarazione può farsi in qualunque modo e forma, purchè l'autorità esprima chiaramente il suo avviso in proposito (*A. Aquila*, 5 marzo 1901 - *Dir. Maritt.*, 1901, 144).

I terreni abbandonati dal mare in modo permanente cessano di appartenere al demanio pubblico; questi terreni appartengono al patrimonio dello Stato, a meno che i privati non abbiano su di essi un diritto di proprietà, oppure li abbiano posseduti per il

158. Le concessioni perpetue delle pertinenze del pubblico demanio, indicate nel precedente articolo, devono essere autorizzate per legge.

Le concessioni temporanee delle pertinenze suddette e tutti gli atti relativi si fanno dall'amministrazione marittima. Essa però sentirà l'avviso delle altre amministrazioni interessate, allorchè trattisi di

eseguire nello spazio da concedersi opere di natura stabile o di singolare importanza.¹

159. È vietato di fare qualsiasi innovazione nei porti, nelle spiagge e nel lido, senza averne ottenuta speciale autorizzazione. Se l'innovazione arbitraria è già compiuta, l'amministrazione marittima denunzia il contravventore all'autorità giudiziaria per l'op-

tempo necessario a prescrivere anteriormente ai RR. DD. 26 febbraio 1853 e 21 giugno 1859 (*A. Catanzaro*, 25 aprile 1901 - *Dir. Maritt.*, 1901, 370).

Non esistono leggi o regolamenti che vietino l'occupazione temporanea di un piccolo tratto di spiaggia di mare per uso di bagno; la spiaggia del mare appartiene al demanio dello Stato, e quindi rimane fuori della sfera d'influenza dei Comuni (*C. Roma*, 4 luglio 1902 - *Giurispr. Ital.*, 1903, 48).

Non può considerarsi lido del mare quella terra che, stando sopra una costa più o meno elevata sul livello del mare, discendente a picco su di esso, non è mai raggiunta e coperta dal massimo flutto ordinario invernale; è spiaggia quella continuazione del lido che non viene mai coperta dal flutto anzidetto: essa è suscettibile di passaggio dal demanio pubblico al demanio privato dello Stato, quando venga a cessarne l'uso pubblico, e, in tale ipotesi, può anche diventare proprietà privata (*A. Genova*, 13 dicembre 1909 - *Legge*, 1910, 136).

Quella striscia di terra che sia situata sopra un'elevazione a picco sul mare e perciò non sia mai raggiunta dall'ordinario flusso, non può classificarsi come lido; la parte del lido che non viene mai raggiunta dal flusso marino ed è denominata spiaggia, può diventare demanio privato dello Stato ed anche proprietà dei privati (*A. Genova*, 13 dicembre 1909 - *Dir. Maritt.*, 1910, 402).

Devesi intendere per lido quel tratto di terra ora scoperto ora coperto dall'onda nel suo flusso massimo: spiaggia è quel tratto di terreno vicino al mare ed oltre il lido che, per la sua situazione, è naturalmente destinato alle necessità comuni degli usi marittimi per approdi, per costruzioni, per arti marittime: essa può essere arenosa o rocciosa, secondo la natura del terreno, e non può avere un limite predeterminato variando la sua estensione da zero a parecchie centinaia di metri secondo la natura dei luoghi (*A. Genova*, 1° agosto 1910 - *Dir. Maritt.*, 1910, 338).

I provvedimenti di polizia marittima sono di competenza esclusiva dell'autorità marittima e non possono formare oggetto di azione giudiziaria (*A. Palermo*, 2 giugno 1905 - *Dir. Maritt.*, 1905, 341).

Confr. C., 422.

¹ Confr. R., 757, 811.

portuno procedimento penale. Se poi la innovazione stessa non è ancora compiuta, procede arpentamenti a tale atto, e si oppone inoltre alla continuazione dei lavori, ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino stato, e procede di ufficio, ed a spese del contravventore medesimo, in caso d'inesecuzione dell'ordine, ogni qual volta gli interessi marittimi esigono l'urgenza di siffatto provvedimento.¹

160. È vietato di scavare ed estrarre arene, pietre, ghiaie e praticare qualunque altra escavazione lungo il lido e le spiagge del mare o nel recinto dei porti, fuori dei siti a ciò specialmente destinati, senza una speciale licenza dell'autorità marittima.²

161. I luoghi specialmente destinati alla libera estrazione delle arene e ghiaie saranno indicati in particolari tabelle da pubblicarsi in ciascun comune del compartimento marittimo.

Negli altri siti non indicati nelle tabelle l'estrazione si intenderà vietata per chi non è munito di speciale licenza dell'autorità marittima.

Le tabelle saranno formate dall'ufficio di porto col concorso degli ingegneri incaricati del servizio dei porti e spiagge, presentate alle osservazioni della giunta municipale del luogo, ed approvate dal Ministero della marina. Quando si trattasse di località soggette a servitù militare, o situate a distanza minore di sessantacinque metri da opere stradali, si sentiranno pure le amministrazioni interessate.

162. Il permesso d'estrazione dai siti che non siano a tale uso destinati, come nel precedente articolo, dovrà richiedersi al capitano del porto, e se l'estrazione a farsi sia in distanza minore di sessantacinque metri da opere di proprietà comunale o privata, dovrà concorrervi il consenso dell'autorità municipale, sentiti gli interessati.

¹ Confr. C., 205, 400; R., 808.

Se arbitrarie innovazioni avvengono nelle spiagge, l'autorità marittima, per il presente art. 159, può chiedere che siano restituite le cose in pristino; ciò tuttavia non esclude che la legittimità del provvedimento possa essere impugnata nanti l'autorità giudiziaria; l'autorità giudiziaria è competente a conoscere della domanda di danni che il privato ha subito per la distruzione di sue costruzioni in riva al mare, ordinata dall'autorità marittima (*A. Catania*, 20 dicembre 1912 - *Dir. Maritt.*, 1912, 341).

² Confr. C., 420, 434.

CAPO II.

Della polizia amministrativa e della sicurezza dei porti.

163. Gli uffici di porto provvedono nei luoghi di loro giurisdizione al servizio marittimo, regolando e vigilando:

a) l'entrata e l'uscita delle navi;

b) gli ancoraggi e gli ormeggi;

c) l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri;

d) l'imbarco e lo sbarco e il deposito delle merci e delle zavorre;

e) l'uso dei fuochi e le precauzioni contro gli incendi;

f) e tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto o rada e sue dipendenze.

L'ingerenza degli uffici di porto nei bacini commerciali (docks) sarà determinata negli atti di concessione, o da particolari regolamenti.

Nelle città e stazioni ma-

rittime, nelle quali il mare comunica con canali o fiumi navigabili, i limiti dei luoghi soggetti alla giurisdizione dell'ufficio di porto saranno determinati di comune accordo tra il capitano di porto del compartimento e la giunta del comune interessato; ed in caso di disaccordo, mediante concerti da prendersi tra il Ministro della marina e quello dell'interno.¹

164. Gli scali, le calate, i moli, nei quali facesse capo od avesse diramazione qualche ferrovia, saranno sotto la giurisdizione dell'ufficio di porto, e l'amministrazione stradale non avrà ingerenza in quei luoghi se non per quanto riguarda l'esercizio della ferrovia.

165. Nei porti in cui dal municipio, dalle camere di commercio o da altri fossero collocate sugli scali, sulle calate o sui moli manchine, grue od altri meccanismi per l'imbarco o lo sbarco delle merci, l'eser-

¹ Confr. C., 168, 169, 172, 173; R., 812, 834, 835, 846, 847, 848, 849, 858, 859, 875, 890.

Gli atti compiuti dalla pubblica amministrazione nell'esercizio del suo potere discrezionale non possono dar luogo ad azione per risarcimento di danni; e per tanto l'opera del capitano di porto, per quanto riguarda la formazione del Regolamento di polizia portuale di cui al presente art. 163 e al successivo 167, non può mai essere soggetta al sindacato dell'autorità giudiziaria. Come spetta al capitano di porto la formazione del Regolamento di polizia portuale, così pure non gli si può disconoscere la facoltà di revocare e modificare detti regolamenti una volta che siano già formati e in vigore (C. Roma, 2 aprile 1909 - *Dir. Maritt.*, 1909, 242).

cizio dei medesimi dovrà essere regolato d'accordo con l'ufficio di porto, ed a questo rimarrà ogni sorveglianza di polizia tanto sulle macchine quanto sulle persone addette al loro maneggio.¹

166. Tutte le persone addette alla marina, i zavorrai, gli interpreti, i rivenditori di commestibili, quando lavorano nei porti, spiagge, darsene e canali, sono soggetti all'autorità marittima locale, e tenuti all'osservanza dei regolamenti che li riguardano.²

167. Nessun battello od altro galleggiante, eccettuati i battelli piloti ed i rimorchiatori, deve accostarsi alle navi che arrivano in porto prima che queste abbiano adempiute le formalità prescritte dalle leggi di sanità e sicurezza pubblica.

168. Le navi non devono entrare nell'interno dei porti ed ormeggiarvisi, se prima non avranno sbarcata la polvere e scaricate le armi da fuoco che avessero a bordo, eccetto il caso di forza maggiore, purchè ne sia fatta immediata dichiarazione.

I capitani che volessero caricare o scaricare merci

facilmente infiammabili, devono prima avvisarne l'ufficio di porto per i provvedimenti di precauzione che possono occorrere.

In caso d'incendio nel porto, o sulle calate, o nei vicini quartieri della città, i capitani delle navi devono riunire i loro equipaggi e eseguire tutte le disposizioni che venissero date dall'autorità marittima.³

169. Il regolamento provvederà a tutto quanto riguarda l'ormeggio delle navi, l'approdo agli scali, il maneggio della zavorra, l'uso dei fuochi ed in generale la sicurezza e polizia amministrativa degli ancoraggi.⁴

170. In caso di necessità, o quando non fossero eseguiti gli ordini dati, gli ufficiali di porto avranno facoltà di far ormeggiare o disormeggiare le navi di propria autorità, rinforzare i loro ormeggi, ed eseguire ogni altra manovra necessaria a spese delle navi stesse.

Gli ufficiali di porto possono pure, in caso di estrema urgenza, senza altra formalità che due ingiunzioni verbali, far tagliare gli ormeggi delle navi che

¹ Confr. R., 812.

² Confr. C., 451, 454.

³ Confr. C., 206, 422, 434; R., 818.

⁴ Confr. C., 422, 434; R., 812, 897.

gli equipaggi avessero rifiutato di mollare.

171. Qualsiasi nave che non abbia equipaggio dovrà tenere a bordo un guardiano maggiore d'anni 21.

Trovandosi la nave ancorata in andana, od in vicinanza di moli od in altri siti, in cui possa occorrere di mollare gli ormeggi, dovrà sempre esservi a bordo il numero di persone necessario ad eseguire la manovra.

172. Le navi, tanto all'arrivo quanto alla partenza dai porti o dalle spiagge dello Stato, dovranno avere la bandiera spiegata.¹

173. Nessuna nave potrà salpare per partire dai porti e dalle spiagge, in cui sarà ancorata, senza biglietto d'uscita dell'autorità marittima. Se i capitani o padroni intendono di partire dal tramontare al levare del sole devono farne espressa dichiarazione allorquando domandano il biglietto.

Questo biglietto non sarà rilasciato se non consti del pagamento delle multe per contravvenzioni alle disposizioni della presente legge, dei diritti dovuti alle finanze e dell'adempimento di tutte le formalità e prescrizioni di polizia.

Se la partenza della nave fosse differita oltre cinque giorni dalla data del biglietto, dovrà questo essere rinnovato.

Trattandosi di piroscafi, il permesso potrà essere accordato per un periodo determinato di tempo.²

174. È vietato di gettare terra, pietre e materiali di qualunque sorta nei porti, rade, canali navigabili e loro dipendenze, come pure alla loro imboccatura ed anche all'esterno, dentro un perimetro che sarà determinato dall'autorità marittima in quei luoghi in cui speciali ragioni consigliassero questo provvedimento.

Se sui margini dei canali navigabili, delle calate o moli fossero stabiliti depositi od officine per qualche traffico od arte il cui esercizio renda impossibile evitare gli interrimenti delle acque sottoposte, dovranno gli esercenti sopportare le spese necessarie ad estrarre di mano in mano l'ingombro, secondo gli ordini dell'autorità marittima.

Se nelle operazioni d'imbarco, di sbarco o di trabordo, e particolarmente nel maneggio della zavorra, malgrado le cautele prescritte, venisse a sommer-

¹ Confr. C., 422 ; R., 627, 821.

² Confr. C., 393, 434 ; R., 909.

gersi alcuna parte degli oggetti e materiali, e non fosse subito estratta dagli interessati, tutte le spese per l'estrazione dell'ingombro saranno pagate, secondo i casi ed a giudizio dell'autorità marittima, dai capitani delle navi, o dai conduttori delle barche destinate alle operazioni anzidette.¹

175. Le navi non più atte alla navigazione che si trovassero nei porti, nelle darsene, nei fossi o canali, od in altri luoghi di ancoraggio, non potranno dai proprietari destinarsi a magazzini o luoghi di deposito o ad altro uso qualunque, ma dovranno demolirsi, quando ciò sia ordinato dalla commissione menzionata nell'art. 191 di questo Codice.

Se gli ordini della commissione non sieno eseguiti, l'autorità marittima farà eseguire la demolizione della nave a spese del proprietario.²

176. Se qualche nave od altro galleggiante restasse sommerso nell'interno d'un porto o di altra stazione

marittima, o di un canale di accesso, i proprietari dovranno curarne il ricupero e sgombrarne il fondo a loro spese entro il termine che sarà fissato dall'ufficio di porto, previa perizia; altrimenti la nave s'intenderà abbandonata allo Stato, e sarà quindi provveduto all'estrazione dell'ingombro.³

177. Gli uffici di porto invigileranno che non siano recati guasti alle calate, ai moli, agli scali, agli argini, non che alle mede, ai gavitelli, alle boe ed ai corpi morti in generale, o ad altre opere di proprietà dello Stato.

Accadendo qualche danno per colpa dei capitani, padroni o di altri, l'autorità marittima lo accerterà per mezzo di perizia, e ne curerà il rimborso.

I reclami contro l'ingiunzione dell'autorità marittima non potranno sospendere il pagamento, salvo i diritti al rimborso da farsi valere avanti il tribunale competente.

178. Non si potranno lasciare depositate merci od

¹ Confr. C., 205, 399; R., 841, 847 e seg.

² Confr. C., 205; R., 922 e seg.

³ Confr. C., 205; R., 871; C. Comm., 491.

L'autorità giudiziaria è incompetente a giudicare della legittimità del provvedimento con cui l'autorità portuale, per garantire la sicurezza e la libertà della navigazione, abbia ingiunto al proprietario di un galleggiante affondato nel porto di curarne il ricupero e sgombrarne il fondo (C. Roma S. U., 28 febbraio 1917 - G. I., I, 1, 401).

altri oggetti sui moli, sulle calate e sugli scali, ed altri luoghi nei porti e nelle darsene senza il permesso dell'autorità marittima ed il pagamento dei relativi diritti.

Non ostante tale licenza ed il pagamento dei diritti anzidetti, l'ufficio di porto, scorso il tempo della licenza, ed anche prima ove il bisogno lo richieda, potrà ordinare la rimozione o la traslocazione degli oggetti come sopra depositati, ed in caso d'inesecuzione vi procederà d'ufficio a spese dei proprietari.¹

179. Lungo le sponde dei canali o rivi che sboccano in un porto, dovranno i proprietari fronteggianti costruire i muri di sponda occorrenti a sostegno delle terre.

Per la costruzione di questi muri si osserveranno le norme prescritte dal regolamento.

Parimenti nessuna apertura di cave di pietra od altro lavoro di considerevoli escavazioni potrà farsi senza il consenso dell'autorità marittima.²

180. È vietata la pesca nei porti, nelle darsene, nei canali e fossi senza il per-

messo dell'autorità marittima.

È pure vietato nei detti luoghi di sparare armi da fuoco, e di accendere sostanze esplosive a bordo e a terra, senza un particolare permesso dell'autorità marittima.³

CAPO III.

Della polizia giudiziaria dei porti e delle rade.

181. Le incumbenze di polizia giudiziaria pei reati comuni nei porti in cui esiste un ufficio di sicurezza pubblica saranno da questo esercitate.

Nei luoghi in cui non esiste tale ufficio, quello di porto darà i provvedimenti d'urgenza, e ne farà quindi immediata denuncia all'autorità giudiziaria.⁴

182. Nel caso di disordini sopra navi estere ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade o nei canali, l'ufficio di pubblica sicurezza o di porto, appena ne avrà notizia, interverrà per impedire ulteriori disordini, avvertendone immediatamente l'agente consolare della nazione.

¹ Confr. C., 422, 434; R., 860.

² Confr. C., 421, 434; R., 876 e seg.

³ Confr. R., 866.

⁴ Confr. R., 996.

183. È vietato ai capitani ed ai padroni, di qualunque bandiera, ed ai proprietari dei galleggianti, di dare asilo o nascondere a bordo delinquenti, nazionali od esteri, e disertori dell'armata di terra e di mare.

184. È parimenti vietato di dare alloggio sulle navi ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade, nei fossi o canali dello Stato, tanto in armamento che in disarmo, a persone estranee all'equipaggio anche col titolo di guardiani, senza il permesso dell'autorità marittima.

La medesima potrà obbligare i capitani e padroni a licenziare i guardiani, i quali fossero stati condannati per i reati indicati negli articoli 28 *b* e 62 *b*, o ammoniti come oziosi o vagabondi, o come persone sospette ai termini della legge di pubblica sicurezza, o che per la cattiva loro condotta fossero noti all'autorità di pubblica sicurezza.¹

185. Le ronde che si fanno dagli agenti degli uffici di porto avranno facoltà di visitare, sì di giorno che di notte, qualunque nave od altro galleggiante, le tettoie, i baracconi ed altri luoghi

chiusi situati nel porto sulla spiaggia.

Nessuno potrà rifiutarsi, quando ne sia richiesto, di dare alle medesime il proprio nome, cognome ed altre indicazioni qualunque.

Esse avranno facoltà di procedere ad arresti delle persone colte in flagrante.

Le ribellioni, gli oltraggi, le violenze o vie di fatto agli agenti degli uffici di porto nell'esercizio delle loro funzioni, o a causa di esse, si avranno come fatti agli agenti della forza pubblica.²

186. Gli individui appartenenti alla gente di mare, nazionali od esteri, come qualunque altro che eserciti un negozio od un'arte nel porto, dovranno alla chiamata dell'autorità marittima presentarsi all'ufficio della medesima.³

CAPO IV.

Dei battelli ed altri galleggianti pel servizio dei porti.

187. Tutte le barche e barchette destinate al trasporto delle persone e delle merci, i pontoni, i battelli addetti alla pesca, i navicelli da diporto, ed ogni al-

¹ Confr. R., 1061.

² Confr. R., 997, 998.

³ Confr. C., 409, 417, 423, 425; C. P., 434.

tro galleggiante che si trovi nei porti, rade, canali e fossi navigabili, sono sottoposti alla vigilanza dell' autorità marittima.

Nessuno può essere ammesso ad esercitare l' arte di barcaiuolo, condurre chiatte, pontoni, navicelli da diporto e qualunque altro galleggiante, senza una licenza dell' ufficio di porto da concedersi alle condizioni stabilite dal regolamento.¹

188. In quei porti che trovansi in diretta comunicazione con lagune, canali o fiumi navigabili, l' obbligo della licenza, di cui all' articolo precedente, non si applica alle gondole od altri battelli specialmente destinati al servizio della città, dei canali o fiumi, e che fossero muniti di una licenza della giunta municipale.

Tuttavia questi galleggianti, quando entrano nelle acque di giurisdizione dell' ufficio di porto delimitate come all' art. 163, sono soggetti alla vigilanza del-

l' ufficio di porto, ed i loro conduttori sono tenuti ad osservare i regolamenti marittimi d' ordine e di polizia.

Qualunque conflitto di giurisdizione potesse insorgere tra gli uffici di porto e la giunta municipale pel regolamento di esercizio dei galleggianti sopra indicati, sarà composto in primo grado dall' autorità prefettizia del luogo, ed in ultimo grado con regio decreto.

189. L' individuo munito di licenza e di numero per condurre un battello nel porto, se sia condannato per i reati indicati negli articoli 28 *b* e 62 *b*, sarà privato della licenza di esercizio.

L' ufficio di porto avrà eziandio facoltà di ritirare temporaneamente la licenza agli individui condannati per contrabbando, o ammoniti come persone sospette, ai termini della legge di pubblica sicurezza.

190. Chiunque vorrà stabilire nei porti, nelle rade, nei seni, canali fossi o stretti, servizi di piroscafi pel

¹ Confr. C., 396; R., 837, 899, 912 e seg.

Le norme del libro II, C. C., sul commercio marittimo s' informano alla distinzione fra navi propriamente dette e più modeste imbarcazioni non provviste dell' atto di nazionalità; per cui quando il legislatore disciplina l' urto, le avarie, l' abbandono, ecc., fa espresso richiamo alle navi propriamente dette e non alle semplici barche. Specialmente è a ritenersi tale principio in quanto nei porti in diretta comunicazione con lagune e canali, le gondole ed altri battelli destinati al servizio delle città sono sottratti alla giurisdizione dell' autorità marittima (*T. Venezia*, 14 luglio 1917 - *Foro Ven.*, 1917, 487).

rimorchio delle navi, dovrà munirsi di apposita licenza dell'autorità marittima, ed uniformarsi alle prescrizioni dei relativi regolamenti.

I capitani e i padroni dei piroscafi rimorchiatori saranno tenuti, alla semplice richiesta dell'ufficio di porto, di prestare aiuto per la salvezza ed il rimorchio delle navi pericolanti.

Il disposto dell'art. 121 si applica anche al caso di cui nel precedente alinea.¹

191. La commissione speciale che sarà incaricata annualmente, nei modi stabiliti dal regolamento, di procedere alla ispezione delle chiatte e degli altri galleggianti di carico e scarico, deciderà inappellabilmente quali sieno da demolirsi, perchè fuori d'uso, e quali da ripararsi.

Ove gli ordini della commissione non sieno eseguiti nel termine che sarà da essa prefisso, se era stata ordi-

nata la demolizione del galleggiante, l'ufficio di porto la farà eseguire a spese del proprietario; se erano state ordinate riparazioni, il proprietario incorrerà nelle pene prescritte da questo Codice e dai regolamenti.²

CAPO V.

Dei piloti pratici locali.

192. In ciascuno dei porti, stretti, o canali ed altri siti di ancoraggio, in cui ne fosse riconosciuta la convenienza, sarà stabilito un corpo di piloti pratici pel servizio delle navi.

In ciascun corpo vi potranno essere uno o più capi piloti incaricati della direzione del servizio.³

193. I piloti saranno muniti di una licenza dell'ufficio di porto, e descritti in apposito registro.

Le condizioni per essere ammessi piloti, o capi pi-

¹ Confr. C., 394, 395; R., 873, 927 e seg.

² Confr. C., 205, 396, 398; R., 922 e seg.

³ Il corpo dei piloti non è un'impresa nè di trasporti o di carico e scarico, nè di navigazione marittima; esso ha funzioni tecniche d'interesse pubblico pel pilotaggio delle navi all'entrata e all'uscita dei porti: i piloti non fanno parte dell'equipaggio di bordo e non hanno diritto all'assicurazione contro gli infortuni del lavoro (*A. Napoli*, 2 marzo 1906 - *Dir. Maritt.*, 1906, 208).

Il corpo dei piloti costituito in un porto a norma del presente art. 192, non è un ente astratto avente personalità e capacità giuridica; esso non può considerarsi che come un'associazione commerciale, e tutti i suoi componenti debbono rispondere di fronte ai terzi delle obbligazioni contratte in nome dell'associazione da alcuno di essi (*A. Milano*, 13 dicembre 1913 - *Dir. Maritt.*, 1914, 98).

Confr. C., 200; C. Comm., 504; Reg. approvato con R. D. 7 maggio 1914, n. 447.

loti, e le norme del servizio saranno determinate dal regolamento.

194. Il pilota condannato per i reati indicati negli articoli 28 *b* e 62 *b* sarà cancellato dal registro, nè riammesso se non dopo ottenuta la riabilitazione.

195. La mercede dei piloti sarà fissata con tariffa da stabilirsi con decreto reale.¹

196. Ogni promessa di mercede maggiore di quella portata dalla tariffa, e fatta in momento di pericolo della nave, sarà inattendibile.

197. Nessun estraneo al corpo dei piloti potrà essere assunto a prestar l'opera di pilota pratico locale.

Tuttavia i pescatori ed altra gente di mare, qualora in assenza dei piloti fossero richiesti di prestare la loro assistenza per la condotta di una nave in un porto od in qualche difficile passaggio, potranno accettare l'incarico, purchè appena saliti a bordo dichiarino di non essere piloti autorizzati.

198. Il corpo dei piloti dovrà prestare cauzione per la somma che sarà determinata dal regolamento.

199. Il corpo dei piloti sarà responsabile, sino a concorrenza della cauzione, dei danni cagionati per la imperizia o negligenza del pilota, salvo i maggiori diritti contro quest'ultimo.

200. L'uso dei piloti potrà essere dichiarato obbligatorio nei porti, nelle rade o nei canali, nei quali sarà riconosciuto necessario.²

201. Il pilota che scorta una nave ha diritto di stabilire la rotta e di comandare ogni manovra di vele, di àncore, di cavi, di ormeggio e tutto quanto si riferisce alla sicurezza della nave.

202. I piloti non potranno lasciare le navi commesse alla loro direzione fino a che queste siano ancorate e poste in salvo nel luogo di loro destinazione, e quando le navi uscissero, sino a che non si trovino fuori da ogni pericolo.

¹ In nessun caso le operazioni compiute da un pilota o da un assimilato a pilota possono trasformarsi in servizio di salvamento o di assistenza; deve, per conseguenza, essere respinta come inconcludente la prova, offerta dal pilota, del pericolo personale cui nel compimento della sua opera andò incontro, non potendo mai la circostanza del pericolo produrre a suo riguardo le conseguenze giuridiche del salvamento e dell'assistenza (*A. Cagliari*, 30 marzo 1911 - *Dir. Maritt.*, 1911, 164).

² Il capitano e, per esso, l'armatore sono responsabili del fatto del pilota pratico obbligatorio (*C. Torino*, 17 dicembre 1897 - *Dir. Maritt.*, 1899, 15).

203. I capitani o padroni, che vorranno ritenere i piloti a bordo dopo che abbiano oltrepassato il pericolo e finchè restano in vista dell'ancoraggio, dovranno loro corrispondere una indennità giornaliera da stabilirsi nella tariffa di cui all'art. 195.

204. Il servizio particolare a ciascun porto ed il pilotaggio dei piroscafi rimorchiatori sarà regolato secondo le diverse località da speciali regolamenti.

CAPO VI.

Disposizioni generali.

205. Le spese, di cui negli articoli 159, 170, 174, 175, 176, 177, 178 e 191, saranno rimborsate sulla parcella dell'autorità marittima, resa esecutoria come all'ultimo alinea dell'art. 56.

206. In caso di mareggiate, naufragio, incendio od in qualunque straordinaria circostanza di urgente servizio dello Stato, l'ufficio di porto potrà richiedere l'opera della gente di mare, barcaioli, operai, facchini, o di altro lavorante qualsiasi, e questi non potranno rifiutarvisi sotto le pene da questo Codice stabilite.¹

TITOLO IV.

Del diritto marittimo in tempo di guerra.

CAPO I.

Degli atti di guerra che si possono esercitare dalle navi mercantili.

207. Nessuna nave mercantile potrà correre sul nemico, far prede, visitare navi od esercitare atti di guerra, se non nei casi indicati dagli articoli seguenti.

208. L'armamento in corso è abolito. Tuttavia, salvati gli impegni assunti dallo Stato nella convenzione di Parigi del 16 aprile 1856, l'armamento in corso contro le Potenze che non avessero aderito alla convenzione medesima, o che ne recedessero, potrà essere autorizzato come rappresentazione delle prede che fossero commesse a danno della marina mercantile nazionale.

In questo caso le condizioni per le concessioni delle lettere di marco e per l'esercizio della corsa saranno determinate con regio decreto.

A questo effetto, se la Potenza nemica non avesse previamente rinunciato a commettere prede, potranno gli armatori delle navi

¹ Confr. C., 186, 408 ; R., 429.

nazionali, facendone richiesta all' autorità marittima, ottenere l' autorizzazione per un aumento d' armi, di munizioni e di equipaggio oltre il consueto.

209. Le navi mercantili, essendo aggredite da navi anche da guerra, potranno difendersi e predarle; come pure accorrere alla difesa di altre navi nazionali od alleate aggredite, e concorrere colle medesime alla preda.

210. Se una nave nemica tentasse di far preda in vista delle coste dello Stato, oltre i provvedimenti che fossero presi dalla forza militare per respingere il tentativo, sarà lecito a qualunque cittadino di formare armamenti per correre in soccorso della nave aggredita.

Se la nave aggredita è salvata, le persone avranno un premio a carico della proprietà salvata, da determinarsi, in caso di disaccordo, dall' autorità marittima competente.

CAPO II.

Delle prede fatte dalle navi da guerra.

211. La cattura e la preda di navi mercantili di nazio-

ne nemica per parte delle navi da guerra dello Stato saranno abolite, in via di reciprocità, verso quelle Potenze che adotteranno eguale trattamento a favore della marina mercantile nazionale.

Il trattamento di reciprocità dovrà risultare da leggi locali, da convenzioni diplomatiche, o da dichiarazioni fatte dal nemico prima del cominciamento delle ostilità.

212. Sono escluse dal disposto dell' articolo precedente la cattura e la confisca per contrabbando di guerra, nel qual caso la nave in contravvenzione sarà assoggettata al trattamento delle navi neutrali che infrangono la neutralità.

Sono pure escluse dal disposto di cui sopra, la cattura o confisca per rottura di blocco effettivo e dichiarato.¹

213. Le norme da seguirsi dai comandanti dei legni predatori saranno determinate con decreto reale o con ordine del comando in capo di un' armata, squadra o divisione navale, quando non può ricevere in tempo le relative istruzioni.

¹ La mancanza, a bordo della nave catturata, dei documenti relativi al carico costituisce forte presunzione che la merce, in ordine alla sua destinazione, costituisca contrabbando di guerra. L'oro e l'argento monetato costituiscono contrabbando condizionale di guerra, e possono pertanto essere confiscati quando siano destinati ad un porto che serve di base alle forze armate nemiche (*Commiss. delle prede*, 20 novembre 1912).

CAPO III.

Del trattamento delle navi e delle mercanzie neutrali.

214. Qualora fosse predata una nave nemica, se vi saranno nel carico mercanzie di proprietà neutrale, queste dovranno trasportarsi nel luogo in cui sia condotta la preda, ed ivi rimarranno a disposizione del loro proprietario, a meno che non si trattasse di generi di contrabbando, o che la nave fosse stata sorpresa nell'atto di rompere un blocco.

215. Le navi neutrali, cariche in tutto o in parte di generi di contrabbando di guerra, dirette ad un paese nemico, saranno catturate e condotte in uno dei porti dello Stato, dove la nave e la merce di contrabbando saranno confiscate, e le altre mercanzie lasciate a disposizione dei proprietari.

216. Salvo le diverse convenzioni per trattati, e le speciali dichiarazioni fatte al principio delle ostilità, si dichiarano oggetti di contrabbando di guerra i

cannoni, i fucili, le carabine, i *revolvers*, le pistole, sciabole ed altre armi, da fuoco o portatili, di ogni genere, le munizioni da guerra, gli attrezzi militari di qualunque specie, e generalmente tutto ciò che, senza manipolazione, può servire ad immediato armamento marittimo o terrestre.¹

217. Le navi di bandiera neutrale, sorprese in atto di rompere un blocco effettivo e dichiarato, saranno catturate e confiscate colle merci che vi fossero caricate.

218. Le navi neutrali, sotto scorta di navi da guerra, saranno esenti da ogni visita.

La dichiarazione del comandante del legno da guerra basterà per giustificare la bandiera ed il carico delle navi scortate.

CAPO IV.

Delle riprese, della legittimità delle prede, delle confische e del relativo giudizio.

219. Qualora una nave mercantile nazionale sia

¹ Costituiscono contrabbando di guerra i fucili da caccia, sia perchè rientrano nella locuzione ampia e comprensiva di «ogni genere di armi da fuoco e portatili» adottata dal presente art. 216, sia perchè possono adattarsi e impiegarsi direttamente agli scopi di guerra; dato inoltre il loro carattere di armi e perciò di oggetti formanti contrabbando assoluto, è sufficiente una destinazione «generica», cioè, al paese o Stato nemico, senza che occorra, come pel contrabbando condizionale, una destinazione «specifica», cioè alle forze nemiche o alle amministrazioni dello Stato nemico (*Commiss. delle prede*, 24 aprile 1912).

stata predata dal nemico e poi ripresa da un legno corsaro mercantile, sarà restituita al proprietario, il quale pagherà un quinto del valore degli oggetti ripresi, se la preda sia rimasta durante ventiquattr'ore nelle mani del nemico, ed il decimo se la ripresa sia stata fatta prima delle ventiquattr'ore.

Se la nave predata dal nemico sia stata già condotta nei suoi porti, si osserveranno le regole stabilite per le altre prede fatte sul nemico.

Se la nave mercantile, nazionale od alleata, predata dal nemico, sia stata ripresa da un legno da guerra, dovrà in qualunque caso essere restituita al proprietario senza alcuna retribuzione.

220. Se la preda fatta dal nemico fosse liberata dall'equipaggio del legno predata, questo non potrà chiedere che una gratificazione da arbitrarsi dalla commissione delle prede, di cui all'art. 225.

221. La nave mercantile, nazionale o estera, noleggiata per conto dello Stato, che sia stata ripresa da un legno da guerra dopo essere caduta in mano del nemico, sarà restituita al proprietario, il quale non sarà tenuto ad alcuna retribuzione.

Se la nave noleggiata sia

stata ripresa da una nave mercantile nazionale, sarà a questa attribuita una ricompensa a carico dell'erario nazionale eguale al quarto od al sesto rispettivamente degli oggetti ripresi, secondo la diversità dei casi previsti nella prima parte dell'art. 219.

222. Se una nave predata dal nemico sia dal medesimo abbandonata, ovvero per forza di tempesta o per altro caso fortuito cada in potere di nazionali, sarà restituita al proprietario, previo pagamento agli inventori della spesa di ricupero, e del premio stabilito dall'art. 134.

Per le operazioni di ricupero, per la denuncia degli effetti trovati e per la vendita dei medesimi, per l'avviso da pubblicarsi ed il termine da prefiggersi a chiunque intenda far valere ragioni di proprietà od altro, per la decadenza e devoluzione degli stessi oggetti, in difetto di reclami, si osserverà il disposto degli articoli 130, 131, 132, 133.

223. Tosto che la nave predata o catturata sarà giunta in un porto, il comandante del legno predatore o catturante, dovrà fare relazione circostanziata dell'occorso all'autorità marittima, e consegnare alla medesima le carte relative alla preda o cattura,

Se il predatore o catturante fosse un legno da guerra, il comandante rimetterà le carte di cui sopra col relativo rapporto al suo superiore diretto, che senza ritardo le trasmetterà all'autorità marittima.

224. Quando la nave perduta o catturata sia ricoverata in un porto estero, la relazione e le carte saranno trasmesse all'ufficiale consolare, il quale disimpegnerà tutte le incumbenze affidate in materia di prede all'autorità di marina.

225. Il giudizio per la legittimità delle prede o per la confisca sarà promosso dinanzi ad una speciale commissione da instituirsi con decreto reale, giusta le norme a prescriversi dal regolamento.

226. Durante il giudizio per la legittimità della preda o per la confisca, l'autorità marittima, coll'intervento del predatore e del predato, o di chi per essi, e di un delegato delle dogane, procederà all'inventario di tutti gli oggetti di carico e di altri esistenti a bordo della nave predata o catturata, e provvederà alla loro custodia od alla loro vendita per pubblici incanti nel caso che non si potessero conservare.

227. Il giudizio per la legittimità della preda non

avrà luogo se si tratti di nave da guerra predata, ma questa sarà senz'altro messa a disposizione del Ministro di marina.

Qualora la preda di cui in questo articolo fosse fatta da navi corsare o mercantili, sarà a queste devoluto un premio corrispondente al quinto del valore della nave predata, dedotte però le armi e le munizioni.

Il predatore avrà inoltre diritto al risarcimento dei danni sofferti per tale cattura.

CAPO V.

Della liquidazione e della ripartizione delle cose predate o confiscate.

228. Se la sentenza della commissione delle prede avrà pronunciato la vendita della preda o la confisca, l'autorità marittima, premessi i soliti avvisi e fatte le notificazioni agli interessati, vi procederà per pubblici incanti, e ne consegnerà il prodotto nella cassa dei depositi della gente di mare.

229. Il prodotto, dedotte le spese di procedura e di liquidazione, sarà così distribuito:

Se la preda sia stata fatta da un legno da guerra, sarà prelevato il quinto a favore della cassa degl'in-

validi della marina mercantile, e versato nel modo che sarà stabilito dal regolamento; saranno pure prelevati due quinti da ripartirsi a favore dell'equipaggio od equipaggi sulle basi che saranno stabilite con decreto reale, ed il rimanente sarà devoluto alle finanze dello Stato.

Se la preda o cattura sarà stata fatta da legni corsari o mercantili, si preleverà il quinto a favore della cassa degli invalidi; il rimanente sarà diviso giusta le convenzioni di armamento e di arruolamento.

In mancanza di convenzione, una metà dei quattro quinti sarà attribuita all'equipaggio od equipaggi, l'altra metà agli armatori; la prima da distribuirsi nel modo che sarà stabilito dal regolamento, e la seconda in proporzione degl'interessi rispettivi degli armatori.¹

230. Non avrà luogo alcun prelevamento in favore della cassa degli invalidi dalle somme assegnate a titolo di premio dagli articoli 220, 221, 222.

231. La nave da guerra

dello Stato, presente ad una preda fatta da navi mercantili, avrà diritto al quarto del valore della preda; gli altri tre quarti profitteranno ai legni predatori.

Per provare la presenza al combattimento dovrà il comandante annotare sul suo giornale il fatto, indicando il giorno e l'ora precisa in cui ebbero luogo le diverse circostanze del medesimo, ed in ispecie la resa della preda; indicherà inoltre la posizione geografica in cui è succeduto tale avvenimento, e tutte le altre circostanze che lo hanno accompagnato.

232. La nave corsara presente alla preda fatta da altra nave corsara o mercantile, se abbia tentato di cooperarvi, avrà diritto alla metà della porzione che le sarebbe spettata laddove avesse preso parte al combattimento.

In questo caso il capitano, oltre le indicazioni menzionate nell'articolo precedente, dovrà notare anche la manovra da esso fatta per correre sul nemico.

¹ Poichè per principio generale soltanto lo Stato ha titolo al possesso di ogni cattura bellica, e perciò anche delle prede marittime, le disposizioni del presente articolo in base alle quali una parte del prodotto della preda viene attribuita alla Cassa invalidi, debbono considerarsi di carattere eccezionale e perciò non possono estendersi per analogia a casi non previsti; tale è il caso in cui la cattura e la preda non siano conseguenza di una azione bellica, bensì di sequestro operato da una capitaneria di porto (*Commiss. delle prede*, 3 luglio 1914).

233. I legni corsari o mercantili, presenti alla preda di una nave da guerra, non avranno alcun diritto alla ripartizione del prodotto della preda.

Tuttavia se prendessero parte al combattimento, o salvassero dei convogli mentre le navi dello Stato combattono, avranno diritto ad un compenso sul prodotto della preda, in ragione del servizio prestato, da determinarsi dal Ministro di marina.

Qualora poi i detti legni corsari o mercantili fossero stati richiesti dai comandanti delle navi da guerra per agire d'accordo contro il nemico, avranno diritto alla preda fatta in proporzione delle persone degli equipaggi, senza pregiudizio di quelle indennità che di diritto pei danni patiti.

234. Occorrendo che da un'armata, squadra o divisione all'ancora vengano staccate una o più navi per crociera o per altre operazioni ostili, e che da queste si faccia una preda in vista dell'armata, squadra o divisione, sulla parte riservata agli equipaggi sarà prelevato il terzo a favore dei legni predatori, e gli altri due terzi saranno distribuiti in comune.

Se l'armata, squadra o divisione sarà in navigazione od in vista, le prede,

tanto se siano state fatte dalle navi distaccate, quanto se siano fatte dall'armata, squadra o divisione, profitteranno in comune.

235. Quando la preda si faccia da una nave da guerra, staccata da un'armata, squadra o divisione a cui appartenga e fuori della vista della medesima, verrà assegnata al comandante in capo ed al capo dello stato maggiore dell'armata, squadra o divisione, la metà della parte che spetterebbe a ciascuno di loro secondo il grado, qualora la preda fossa stata fatta in vista dell'armata, squadra o divisione.

236. Se la preda si faccia da una batteria o fortezza dello Stato, si seguiranno le stesse regole prescritte per le prede fatte da legni da guerra.

Quando poi la preda fosse fatta da una nave mercantile sotto il tiro del cannone di una fortezza o batteria di costa, e da questa siasi fatto fuoco sul nemico, il ricavo della preda sarà diviso come se tre quarti della preda fossero opera della nave, ed un quarto della fortezza o batteria.

237. Ogni individuo spedito in destinazione dai legni predatori per oggetti relativi al servizio, purchè continui a far parte del-

l'equipaggio, parteciperà nella preda come se fosse stato a bordo quando la preda fu fatta.

238. Gli eredi degl'individui morti nel combattimento per ferite ricevute nel medesimo avranno le parti di preda che sarebbero dovute ai loro autori.

239. Gli individui sbarcati per malattie o ferite riportate in combattimento avranno diritto alla metà delle parti di prede fatte dopo il loro sbarco, sinchè non cessino dal fare parte dell'equipaggio del legno predatore.

240. terminate le operazioni, di cui all'art. 228, le autorità ivi menzionate rimetteranno tutti gli atti al presidente della commissione delle prede.

Uno dei componenti la commissione, designato dal presidente, formerà lo stato di ripartizione della preda o confisca, e ne ordinerà la pubblicazione nella gazzetta ufficiale del Regno.

241. Le contestazioni sullo stato di ripartizione saranno entro un mese portate alla decisione della commissione.

242. Le parti di preda che non fossero reclamate dagli aventi diritto fra il termine di anni quattro, a datare dal giorno della pubblicazione dello stato di ripar-

tazione, profitteranno alla cassa degl'invalidi.

CAPO VI.

Delle rappresaglie.

243. Le navi mercantili di nazione nemica, che si trovassero nei porti o litorali dello Stato al momento della dichiarazione di guerra, saranno libere di uscirne in qualunque tempo, salvo che il Governo, per ispeciali circostanze, non creda prescrivere un limite per la partenza.

A questo fine le navi suddette saranno alla loro partenza munite di salvacondotto per recarsi in patria.

Ciò non di meno, in via di rappresaglia, potrà farsi luogo all'*embargo* o sequestro di tali navi, quando il nemico avesse cominciato le sue ostilità, catturando le navi nazionali che si trovassero nei suoi porti, od operando estorsioni nelle provincie dello Stato.

244. Le navi come sopra sequestrate e le mercanzie caricate sulle medesime, di proprietà del nemico, potranno, secondo le circostanze, essere trattenuate sino alla fine delle ostilità, ovvero dichiarate di buona preda.

In questo caso il prodotto sarà destinato ad indennizzare *pro rata* del rispettivo interesse i nazionali

danneggiati dal nemico, osservandosi, tanto per il giudizio sulla legittimità della preda, quanto per la relativa liquidazione, le regole e la procedura sopra stabilite.

245. Gli equipaggi delle navi mercantili sequestrate, predate o confiscate, saranno in tutt'i casi lasciati in libertà. Soltanto in via di rappresaglia potranno gli individui di nazione nemica essere tratti, quando dalla Potenza cui appartengono siansi fatti prigionieri equipaggi o marinai di navi mercantili nazionali o di Potenza alleata.

CAPO VII.

Della neutralità dello Stato verso le Potenze belligeranti.

246. In caso di guerra fra Potenze, colle quali lo Stato si tenga neutrale, non saranno ricevute nei porti, nelle rade o nelle spiagge dello Stato navi corsare o da guerra con prede, se non nel caso di rilascio forzato.

Esse dovranno uscirne appena cessato il pericolo.

Nessuna nave da guerra o corsara belligerante potrà soggiornare più di ventiquattr'ore in un porto, rada o spiaggia dello Stato o nelle acque adiacenti, quand'anche vi si presentasse isolatamente, salvo il

caso di rilascio forzato per causa di cattivo tempo, di avarie o mancanza di provvigioni necessarie alla sicurezza della navigazione.

In nessun caso sarà loro permessa nei porti, nelle rade o nelle spiagge dello Stato, la vendita, il cambio, il baratto o il dono degli oggetti predati.

247. Le navi da guerra di una Potenza amica, quando anche belligerante, potranno approdare o soggiornare nei porti, rade o spiagge dello Stato, purchè lo scopo della loro missione sia esclusivamente scientifico.

248. In nessun caso una nave belligerante potrà far uso di un porto italiano a scopo di guerra, o per approvvigionarsi d'armi e munizioni.

Non potrà, sotto pretesto di riparazione, eseguire dei lavori atti in qualsiasi modo ad accrescere la sua forza guerresca.

249. Alle navi da guerra o corsare belligeranti non saranno forniti se non i viveri e derrate ed i mezzi di riparazione puramente necessari alla sussistenza del loro equipaggio ed alla sicurezza della loro navigazione.

Le navi da guerra o corsare belligeranti, le quali volessero rifornirsi di carbon fossile, non potranno rice-

vere codesto approvvigionamento se non ventiquattr'ore dopo il loro arrivo.

250. Allorchè navi da guerra, corsare o mercantili, delle due parti belligeranti, si trovassero insieme in un porto, rada o spiaggia dello Stato, vi dovrà essere un intervallo almeno di ventiquattr'ore tra la partenza di qualunque nave d'una parte belligerante, e quella successiva di qualunque nave dell'altra parte.

Questo intervallo potrà venire accresciuto, secondo le circostanze, dall'autorità marittima del luogo.

251. La preda e qualunque atto di ostilità fra navi di nazioni belligeranti, nel mare territoriale e nel mare adiacente alle isole dello Stato, costituirà violazione di territorio.

PARTE SECONDA.

DISPOSIZIONI PENALI PER LA MARINA MERCANTILE.

TITOLO I.

Dei reati marittimi e delle pene.

CAPO UNICO.

Disposizioni generali.

252. Le violazioni delle disposizioni del presente Codice si distinguono in

reati ed in mancanze disciplinari.

Sono reati le violazioni per cui sono stabilite pene corrispondenti a quelle determinate dal Codice penale comune, ovvero le pene della interdizione, destituzione o sospensione dai gradi marittimi, o quella della confisca.

Sono mancanze disciplinari le violazioni, alle quali sono applicate le punzioni disciplinari stabilite dal presente Codice.

253. I reati marittimi si distinguono in *crimini, delitti e contravvenzioni*, secondo le norme del Codice penale comune.

Le pene della interdizione, della destituzione o sospensione dai gradi marittimi, e della confisca, quando sono applicate come pene principali, si considerano sempre *correzionali*, salvo, in quanto alla competenza, le speciali disposizioni del presente Codice.

254. Gli arresti disciplinari si sconteranno:

in alto mare, a bordo della nave, assicurando l'individuo nella camera di prora, o in altro luogo, a norma del regolamento;

nei porti dello Stato, in quei luoghi a ciò destinati dai regolamenti, od altrimenti nella camera di deposito del mandamento;

in paese estero, nelle carceri consolari, ovvero a bordo delle navi dello Stato che vi fossero di stazione.

255. La pena accessoria della *interdizione da una determinata carica* importerà quella della destituzione, e la pena della *sospensione da una determinata carica* quella della sospensione dai gradi marittimi.

256. La pena della destituzione dai gradi marittimi consiste nella perpetua inabilitazione del condannato ad ogni grado della carriera marittima. A questo fine gli saranno annullate le patenti ed altri titoli di grado.

257. La pena della sospensione dai gradi marittimi consiste nel vietare al condannato per un certo tempo l'esercizio della professione marittima.

Questo tempo non potrà mai essere minore di un mese nè maggiore di un anno.

Durante la sospensione saranno ritirate al condannato le patenti od altri titoli di grado, ed il libretto se il condannato fosse marinaio o mozzo.

258. La interdizione dalla carica, come pena accessoria, sarà applicata sempre al condannato ai lavori forzati od alla reclusione.

La interdizione del ca-

pitano o padrone potrà essere pronunciata anche quando fosse condannato per alcuno dei reati indicati nell'art. 62, lettera c.

259. La sospensione dalla carica, come pena accessoria, sarà sempre applicata per i delitti di abuso di potere.

La durata della sospensione si computa dal giorno in cui il condannato abbia scontato la pena principale.

260. Le regole stabilite dal Codice penale comune sull'applicazione delle pene, sul passaggio da una ad altra pena, sull'influenza dell'età e dello stato di mente del reo, sui rei di più reati e sui recidivi, sono applicabili anche ai reati previsti in questo Codice sotto le modificazioni nel medesimo espresse.

261. L'estinzione dei reati e delle pene portate dal Codice penale comune sarà applicabile anche ai reati marittimi; la prescrizione però dell'azione penale non comincerà a decorrere se non dal giorno in cui la nave sarà ammessa a libera pratica in un porto dello Stato, o in un porto estero in cui risieda un agente consolare nazionale.

262. Sono pure applicabili ai reati marittimi le disposizioni del Codice penale comune intorno alle circostanze attenuanti.

Queste però non potranno mai influire sugli effetti delle pene d'interdizione e di sospensione.

263. Il prodotto delle multe ed ammende sarà devoluto alla cassa degli invalidi per un quarto, ed il rimanente all'erario nazionale, salvo il disposto dell'art. 265, ultimo alinea.

I capitani, padroni, armatori e proprietari della nave sono sempre responsabili delle pene pecuniarie incorse dalla gente dell'equipaggio, eccetto quelle incorse per diserzione, o per altro reato che abbia avuto per necessaria conseguenza lo sbarco degli imputati del reato medesimo.

I suddetti capitani, padroni, armatori e proprietari non sono obbligati a depositare negli uffici di porto del Regno, o negli uffici dei regi consoli all'estero, il montare dei salari di cui fossero rimasti creditori gl'individui disertati dal rispettivo bordo o sbarcati, perchè imputati di atti di insubordinazione, o di altro reato; ma saranno obbligati a presentare agli uffici di porto nel Regno o agli uffici dei regi consoli all'estero un conto

debitamente accertato, da cui consti il credito e debito verso la nave di ciascun disertore o altro individuo sbarcato come sopra.

Delle somme così lasciate presso di loro, i suddetti capitani, padroni, armatori e proprietari restano responsabili verso chi di ragione.

TITOLO II.

Dei reati marittimi.

CAPO I.

Delle diserzioni.

264. Qualunque individuo dell'equipaggio di una nave mercantile che, tanto nello Stato, quanto all'estero, senza autorizzazione dell'autorità marittima, o dell'ufficiale consolare, abbandonasse la nave, o non si recasse a bordo della medesima dopo essersi arruolato, sarà considerato disertore.

Il reato di diserzione esiste anche quando l'ufficiale consolare abbia, cessato l'arruolamento, rifiutato l'autorizzazione di sbarco nei casi contemplati dal Codice di commercio.¹

265. Il disertore sarà punito col carcere, da tre a sei mesi, se la diserzione

¹ Non vi è reato di diserzione marittima a' termini del presente art. 264 e del successivo a carico di chi abbandoni una barca peschereccia sulla quale era arruolato con semplice convenzione verbale (*A. Catanzaro*, 17 aprile 1899 - *Dir. Maritt.*, 1899, 369).

Confr. C., 73, 429; C. Comm., 524 e seg.

sarà avvenuta nello Stato ; da sei mesi ad un anno, se all'estero.¹

La stessa pena potrà essere aumentata di uno o due gradi quando la diserzione sia avvenuta nei porti al di là dei limiti assegnati alla navigazione dei capitani di gran cabottaggio.

In tutti i casi il disertore incorrerà in una multa da lire cinquantuna a duecento, che sarà devoluta per intero alla cassa degl'invalidi.

266. Quando la diserzione abbia avuto luogo di concerto, fra tre o più persone dell'equipaggio, sarà considerata complotto e punita coll'aumento di uno o due gradi.

267. Quando la diserzione sia commessa mediante uso d'armi, con violenza, percosse o ferite, le quali non costituiscano da per sè un crimine o un delitto, il disertore sarà punito col carcere non minore di un anno, ed estendibile a tre anni.

268. Se la diserzione sia accompagnata da esportazione di oggetti eccedenti il valore di lire dieci, o da violenze, percosse o ferite, le quali costituiscano da per sè un crimine o un de-

litto, si osserveranno le disposizioni intorno ai rei di più reati.

269. Se la diserzione avrà luogo da una nave armata in corso, sarà sempre applicato il massimo della pena comminata, secondo i casi, dal presente Codice.²

270. In tutti i casi contemplati dai precedenti articoli, se il disertore si costituirà a bordo della nave prima della partenza dal porto, e non più tardi di giorni cinque nello Stato, di due all'estero, sarà soggetto soltanto a punizione disciplinare, salvo il risarcimento dei danni come di diritto.

271. Qualora il disertore nello Stato sia arrestato prima della partenza della nave, il capitano potrà ottenerne dall'autorità marittima la consegna a bordo, avuto riguardo alle particolari circostanze del fatto.

272. Qualora venga arrestato prima della partenza della nave, l'individuo disertato in paese estero sarà rimesso al capitano, e verrà sottoposto a procedimento penale al ritorno della nave nello Stato.

273. Qualora il colpevole fosse in debito al tempo della diserzione per antici-

¹ Al « carcere » equivale la « detenzione ».

² Confr. C., 208, 432.

pazioni od altra causa, o fosse disertato mentre si trovava di guardia, o la diserzione fosse seguita con asportazione di oggetti appartenenti alla nave, al carico, od a qualche individuo imbarcato a bordo, di un valore non eccedente le lire dieci, non gli sarà mai applicato il minimo della pena incorsa.

274. La pena sarà sempre aumentata di un grado quando il disertore fosse un ufficiale di bordo.

275. Il capitano o padrone che, fuori del caso di forza maggiore, avrà infranto il suo arruolamento ed abbandonata la sua nave, sarà punito, se la nave si trovava in sicurezza nel porto, colla pena del carcere da un mese ad un anno; se la nave si trovava in una rada foranea, colla stessa pena da sei mesi a due anni, ed inoltre colla sospensione dal grado; se poi la nave si fosse trovata in alto mare, la pena del carcere non sarà minore di un anno, e potrà estendersi ad anni tre; ed il delinquente sarà inoltre destituito.

Le stesse pene saranno applicate quando il reato fosse commesso da un secondo di bordo, o da altra persona incaricata internamente delle funzioni di capitano o padrone; però

la pena corporale sarà diminuita di un grado.

276. Se nel reato di diserzione vi fossero complici, non appartenenti alle matricole ed ai registri della gente di mare, saranno puniti con multa estendibile a lire trecento.

277. Ove fosse complice della diserzione un capitano o padrone, alla pena incorsa per la complicità sarà aggiunta la sospensione dal grado.

278. Il capitano o padrone che, senza esser complice della diserzione, avrà scientemente arruolato o dato ricovero ad un individuo disertato da una nave nazionale, sarà punito con multa estendibile a lire trecento; ed a questa pena, secondo i casi, potrà aggiungersi la sospensione.

279. Quando i reati, di cui nei precedenti articoli, siano commessi da capitani o padroni di navi estere, ed il fatto abbia luogo nello Stato, la pena sarà di una multa estendibile a lire trecento, alla quale potrà essere aggiunta quella del carcere estendibile ad un mese.

280. Nei reati di diserzione non sarà considerato recidivo se non colui che sia stato precedentemente condannato per altro reato di diserzione.

CAPO II.

Della disobbedienza, insubordinazione, ammutinamento, complotto e rivolta.

281. Il rifiuto di obbedire al capitano o padrone per parte delle persone dell'equipaggio, così a bordo come a terra, sarà punibile con multa estendibile a lire cento, od anche con pene di polizia.

Il marinaio che avesse ricusato di obbedire agli ordini del capitano o padrone, o di un ufficiale di bordo, per eseguire una manovra d'ancore, ormeggi o vele, sarà punito col carcere estendibile a sei mesi.¹

282. Le persone dell'equipaggio, le quali rifiutassero di prestare il loro servizio pel carico e scarico della nave, saranno punite con multa estendibile a lire duecento, eccettochè esista convenzione contraria.

283. È colpevole d'insubordinazione, e sarà punito col carcere estendibile alla

durata di un anno, l'arruolato, il quale rifiutasse di servire e di continuare la navigazione avanti la fine del viaggio ai patti con cui era seguito l'arruolamento, e di proseguire il viaggio quando fosse stato prorogato l'arruolamento a termini di legge.²

284. Chiunque avrà ricusato di obbedire ad ordini dati dal capitano, padrone o da un ufficiale di bordo per la salvezza della nave, sarà punito col carcere estendibile a tre anni.

285. Le persone dell'equipaggio sono tenute di prestare mano forte al capitano per eseguire l'arresto di un imputato, sotto pena di due mesi ad un anno di carcere.

286. Le persone dell'equipaggio che ingiuriassero o minacciassero con parole o gesti il capitano o padrone, saranno punite col carcere estendibile a sei mesi.

287. Se l'insubordinazione sarà accompagnata da violenze, le quali non costituiscano da per sè un delitto od un crimine, la

¹ Confr. 429, 431, 434.

² Quando l'arruolato rifiuta di servire e di continuare la navigazione avanti la fine del viaggio, solo allora potrà a lui applicarsi la sanzione penale di cui al presente art. 283, salvo a vedere se il rifiuto tenda a mutare i patti dell'arruolamento; quando invece l'arruolato, avanti che si inizi un viaggio, rifiutasse di pigliare servizio, potrà parlarsi di inadempimento del contratto di arruolamento, non mai di azione penale (*P. Venezia*, 11 maggio 1914 - *Boll. giur. pen.*, 1914, 382).

pena sarà del carcere da tre mesi a due anni.

Qualora si trattasse di violenze, percosse o ferite, le quali avessero da per sé stesse il carattere di un delitto o di un crimine, il reo sarà punito colle pene portate dal Codice comune aumentate di due gradi.

288. L'insubordinazione verso un ufficiale di bordo sarà punita colle pene menzionate nei precedenti articoli diminuite di un grado.

289. Se le vie di fatto contro un superiore seguissero in rissa, o per motivi estranei al servizio di bordo, la pena potrà essere diminuita da uno a due gradi.

La circostanza della rissa non potrà allegarsi a difesa di chi l'avesse provocata.

290. I passeggeri i quali a bordo ingiuriassero il capitano, o commettessero vie di fatto contro il medesimo, saranno soggetti alle stesse pene stabilite per le persone dell'equipaggio, colla diminuzione di uno a due gradi.

291. L'omicidio del capitano, o padrone, od ufficiale di bordo, sarà sempre punito di morte¹ quando sia la conseguenza di violenze usate nel reato di insubordinazione, salvo il disposto degli articoli 289 e 301.

292. Gl'individui dell'equipaggio, i quali essendo presenti ad atti di violenza commessi a bordo della nave contro il capitano, o padrone, non ne avessero preso la difesa, saranno puniti col carcere da sei mesi ad un anno.

293. Il complotto fra tre o più persone dell'equipaggio allo scopo di attentare alla sicurezza, alla libertà od all'autorità del capitano, sarà punito col carcere da sei mesi a tre anni, salvo che rivesta il carattere di un tentativo di reato per cui fosse applicabile una pena maggiore.

Pel reo di complotto che fosse ufficiale di bordo, la pena sarà aumentata di un grado.

294. La riunione di più persone dell'istesso equipaggio in numero che ne ecceda il terzo, le quali si ostineranno nel rifiuto di eseguire un ordine ad esse dato dal capitano, o padrone, o nel chiedere alcuna cosa, o portare lagnanze tumultuosamente e con minacce, sarà considerato come ammutinamento.

Se l'ammutinamento sia relativo a lagnanze o domande, o riguardi ordini non riflettenti il servizio, o non abbia luogo a bordo,

¹ Alla pena di morte è sostituita quella dell'ergastolo: R. D. 1° dicembre 1889, n. 6505.

i capi saranno puniti colla pena del carcere da tre mesi ad un anno, e gli altri colpevoli colla stessa pena da uno a tre mesi.

Se l'ammutinamento rifletta un ordine concernente il servizio, od abbia per oggetto di interrompere il corso del viaggio, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave e la salvezza delle merci, i capi di tale sedizione soggiaceranno alla pena del carcere da uno a cinque anni, e gli altri colpevoli alla stessa pena da sei mesi a due anni.¹

295. Si avranno per capi di ammutinamento gli istigatori o provocatori.

Qualora il capo non sia conosciuto, sarà considerato come tale l'ufficiale di bor-

do che avesse preso parte al disordine, e, se gli ammutinati siano tutti semplici marinai, quello che avrà portato la parola pel primo.

296. L'ammutinato che cederà alla prima intimazione di sciogliersi sarà esente da pena.

297. Qualora dopo la terza intimazione l'ammutinamento non si sciogla, ed anche prima se gli ammutinati vengano ad atti di violenza, essi saranno considerati in istato di rivolta.

In tale caso il capitano o padrone sarà autorizzato ad usare la forza.

298. Se la rivolta seguisse essendo la nave alla vela, od in luoghi in cui non fosse possibile ricorrere alla forza pubblica, od alcuno dei ribelli fosse mu-

¹ Si ha il reato di ammutinamento quando più persone dell'equipaggio, in numero che ne ecceda il terzo, si ostinano in una di queste tre cose: o nel rifiuto di eseguire un ordine ad esse dato dal capitano o padrone, o nel chiedere alcuna cosa, o nel portare lagnanze tumultuosamente e con minacce (*C. Roma*, 5 maggio 1908 - *L.*, 1908, 845).

Dal tenore del presente art. 294 emerge che gli estremi e i caratteri dell'ammutinamento sono costituiti dalla riunione di più persone dell'equipaggio, in numero che ne ecceda il terzo, le quali si ostinino in una od altra di queste tre cose: o nel rifiuto di eseguire un ordine dato dal capitano o padrone, o nel chiedere alcuna cosa, o nel portare lagnanze tumultuosamente e con minacce. Bene pertanto è applicato il presente articolo nel fatto di marinai che, in un numero eccedente il terzo dell'equipaggio, ostinatamente e per diversi giorni successivi siansi rifiutati d'eseguire le manovre di partenza ordinate dal capitano (*C. Roma*, 5 maggio 1908 - *Giust. pen.*, 1908, 1073).

Agli effetti del presente art. 294, che, fra gli altri estremi del reato di ammutinamento richiede il concorso del terzo dell'equipaggio, deve ritenersi che 37 rappresentino il terzo dell'equipaggio costituito da 110 persone, perchè moltiplicando 37 per 3 si ha la cifra di 111, eccedente, sia pure di poco, quella del numero complessivo degli uomini dell'equipaggio (*C. Roma*, 23 giugno 1908 - *Giust. pen.*, 1909, 343).

nito d'armi apparenti, la pena dei rivoltosi sarà dei lavori forzati a tempo¹: per i capi la pena non potrà essere minore di anni quindici.

Negli altri casi la pena sarà della reclusione, e quanto ai capi non sarà mai minore di anni sette.

Saranno ancora salve le maggiori pene per gli altri crimini che dai rivoltosi si fossero commessi.

299. Gli ufficiali di bordo che avessero preso parte ad un complotto, ammutinamento o rivolta, oltre alle altre pene, incorreranno eziandio nella destituzione o sospensione dal loro grado.

300. I passeggeri che, come agenti principali o complici fossero colpevoli di complotto, di ammutinamento o di rivolta, incorreranno nelle pene stabilite dai precedenti articoli, colla diminuzione di uno a due gradi, eccetto che ne fossero i capi.

In tal caso si reputerà esservi ammutinamento o rivolta anche quando il numero dei colpevoli fosse minore del terzo dell'equipaggio, purchè il numero degli ammutinati o rivoltosi sia maggiore del terzo della gente imbarcata.

301. Nei reati di insubor-

dinazione, ammutinamento e rivolta, la provocazione per parte del superiore non potrà mai servire di circostanza attenuante per far luogo a diminuzione di pena.

302. Qualunque persona dell'equipaggio, consapevole di un complotto, la quale non ne renderà informato il capitano, ovvero che, trovandosi presente ad un ammutinamento o rivolta, non userà i mezzi che fossero in suo potere per scioglierlo, sarà condannata alla pena del carcere estendibile da due mesi ad un anno.

CAPO III.

Della baratteria e d'altri reati contro la proprietà.

303. Qualunque persona dell'equipaggio di una nave che con intenzione dolosa la farà investire, naufragare o perdere in qualsiasi modo, sarà punita colla pena dei lavori forzati a tempo.

Se il reato sia stato commesso dal capitano, padrone o da altra persona incaricata, anche provvisoriamente, del comando o della condotta della nave, il colpevole sarà punito coi lavori forzati a tempo non minore di anni quindici.

¹ Alla pena dei lavori forzati a tempo è sostituita quella della reclusione dal 10 ai 20 anni; alla reclusione, la reclusione da 3 a 10 anni: R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509.

Se pel fatto dell'investimento, del naufragio o della perdita della nave sia perita qualche persona, il colpevole incorrerà nella pena di morte.

Se ne siano derivate fere costituenti un crimine, sarà applicata al colpevole la pena dei lavori forzati a vita.

Se ne siano derivate lesioni meno gravi, ovvero una o più persone abbiano corso imminente pericolo di vita, la pena sarà del *maximum* dei lavori forzati a tempo.¹

304. Il capitano, padrone od altro incaricato del comando di una nave, il quale ne disporrà a suo vantaggio, sarà punito coi lavori forzati a tempo² estendibili ad anni quindici.

305. Colla pena della reclusione³ estendibile ai lavori forzati per anni dieci, sarà punito il capitano, padrone od altro incaricato del comando di una nave, il quale con intenzione dolosa farà falsa rotta, o getterà in mare, o distruggerà o farà perdere in qualsiasi modo tutto o parte del carico, ovvero la totalità o parte dei viveri, degli effetti od attrezzi di bordo.

306. Se il getto, la distru-

zione o la perdita del carico, dei viveri o di altri oggetti di bordo, di cui al precedente articolo, seguirà per fatto di una o più persone dell'equipaggio, la pena sarà del carcere estendibile secondo le circostanze alla reclusione.⁴

307. Il capitano, padrone od altro incaricato del comando di una nave, il quale dolosamente formerà o sottoscriverà una polizza di carico falsa o ne altererà una vera, sarà punito colla reclusione non minore di anni cinque estendibile fino a dieci anni di lavori forzati.

Qualunque altra persona che abbia commesso uno dei reati contemplati nel presente articolo sarà punita colle stesse pene diminuite di un grado.

308. Il capitano o padrone il quale dolosamente sostituirà ordini falsi a quelli ricevuti da' suoi committenti, ovvero, all'oggetto di commettere o di coprire una frode a pregiudizio degl'interessati nella nave o nel carico, commetterà o farà commettere qualche alterazione o falsificazione sul suo giornale, scriverà false dichiarazioni sul medesimo, ovvero farà

¹ Carcere = detenzione; lavori forzati a tempo = reclusione da 10 a 20 anni; confr. note precedenti.

² Reclusione da 10 a 20 anni.

³ Reclusione da 3 a 10 anni.

⁴ Detenzione fino a 5 anni, o reclusione da 3 a 10 anni.

false relazioni alle autorità destinate a ricevere tali atti secondo le vigenti leggi, incorrerà nella pena della reclusione.¹

Alla stessa pena saranno soggette le persone che con giuramento affermeranno vera la relazione del capitano conoscendone la falsità.

309. Sarà punito col carcere non minore di sei mesi il capitano o padrone di una nave il quale dolosamente si rendesse colpevole di alcuno dei seguenti fatti:

1° Se, senza necessità, avrà preso danaro sul corpo, sulle vettovaglie o sul corredo della nave; avrà impegnato o venduto merci o vettovaglie, o avrà portato nei suoi conti avarie o spese supposte;

2° Se, fuori dei casi permessi dalle leggi commerciali e senza le formalità dalle stesse prescritte, venderà la nave;

3° Se, eccettuato il caso di pericolo imminente, avrà scaricato alcuna delle merci prima di aver fatto la relazione prescritta dalle leggi commerciali.

310. Il capitano o padrone il quale, o facendo o autorizzando il contrabbando, o in altra maniera, avrà causato l'applicazione di

una multa a carico degli armatori maggiore di lire mille e non eccedente lire quattromila, sarà punito col carcere estendibile ad un anno, senza pregiudizio della pena del contrabbando o di altra, in cui fosse incorso.

Se la multa eccederà le lire quattromila, ovvero si faccia luogo alla confisca della nave, o di tutto o di parte del carico, la pena sarà quella del carcere non minore di sei mesi, e a questa pena potrà essere aggiunta quella della sospensione, ed anche, secondo le circostanze, quella della destituzione.

311. Le persone dell'equipaggio che, senza il consenso del capitano o padrone, avranno imbarcato o sbarcato effetti, il sequestro dei quali sarà stato causa di spese o di danni per gli armatori, saranno punite colla pena del carcere² estendibile ad un anno, indipendentemente dalle multe od ammende in cui fossero incorse per il sequestro, e senza pregiudizio dell'indennità dovuta agli armatori.

312. Qualunque persona dell'equipaggio che avrà volontariamente alterato i viveri, o deteriorato attrezzi od altri oggetti di

¹ Reclusione da 3 a 10 anni.

² Detenzione.

bordo sarà punita col carcere da due mesi a due anni.

Se l'alterazione dei viveri sarà commessa con mistura di sostanze nocive, la pena sarà del carcere non minore di un anno.

Ove pel fatto di dette alterazioni o deteriorazioni la nave o gl'individui imbarcati sulla medesima siano posti in grave pericolo, o sia seguita la morte di qualche persona, o ne sia derivata malattia con pericolo di vita, la pena sarà della reclusione estendibile, secondo le circostanze, ai lavori forzati a tempo.¹

Quando fosse provata nel colpevole una diretta volontà di nuocere, egli sarà punito colle pene per simile fatto incorse a termini della legge penale comune, aumentate di un grado.

313. L'alterazione delle mercanzie facenti parte del carico, commessa tanto dal capitano o padrone, quanto dalle persone dell'equipaggio, sarà punita colle pene stabilite dalla legge comune per consimili alterazioni commesse dai vetturali, barcaioli od altre persone incaricate del trasporto delle mercanzie.

314. Il capitano o padrone e gli ufficiali di bordo che si renderanno colpevoli

dei reati contemplati nei tre precedenti articoli, non saranno mai puniti col *minimum* della pena.

315. Il furto commesso a bordo da persone dell'equipaggio s'intenderà in ogni caso qualificato, e sarà punito come se fosse commesso da persone domestiche, a termini della legge penale comune.

Se però il valore della cosa rubata non sarà maggiore di lire dieci, s'applicherà al colpevole la pena del carcere non minore di sei mesi.

316. Ogni altra frode commessa tanto dal capitano o padrone, quanto dalle persone dell'equipaggio a pregiudizio degl'interessati nella nave o nel carico, e non contemplata nelle precedenti disposizioni, sarà punita col carcere, ovvero con multa.

317. I passeggeri, che si renderanno colpevoli dei reati contemplati nei precedenti articoli del presente capo, incorreranno nelle stesse pene comminate alle persone dell'equipaggio.

318. I capitani o padroni di navi armate in corso non potranno mettere a riscatto navi da esse predate o catturate, sotto la pena di una multa estendibile al triplo della somma ricevuta pel

¹ Detenzione ; reclusione da 3 a 20 anni.

prezzo del riscatto, alla quale potrà, secondo la varietà delle circostanze, essere aggiunta la pena del carcere da tre mesi ad un anno.

319. I capitani o padroni di navi armate in corso, i quali, dopo aver fatto una preda, la conducessero o la spedissero in porto estero, senza esservi costretti dal tempo o da altra cagione imprevista, incorreranno in una multa estendibile al terzo del valore della preda.

CAPO IV.

Della pirateria.

320. Se una nave con bandiera nazionale, e senza carte di bordo, commetterà atti di depredazione o di grave violenza contro una nave tanto nazionale quanto di potenza estera, colla quale lo Stato non fosse in guerra, le persone dell'equipaggio saranno punite come appresso:

Il capitano o padrone e gli ufficiali della nave incorreranno nella pena del *maximum* dei lavori forzati a tempo, estendibile ai lavori forzati a vita.¹

Le altre persone dell'equipaggio incorreranno nella pena dei lavori forzati per anni quindici, esten-

dibile al *maximum* dei lavori forzati a tempo.

Se gli atti di depredazione o violenza siano precedenti, accompagnati o susseguiti da omicidio o da ferite costituenti da per sé un crimine, i capitani, padroni e gli ufficiali di bordo saranno puniti colla morte, e le persone dell'equipaggio coi lavori forzati a vita; e, nel caso di ferite, il capitano, padrone e gli altri ufficiali di bordo coi lavori forzati a vita, e le persone dell'equipaggio col massimo dei lavori forzati a tempo.

321. Nelle pene stabilite nell'articolo precedente incorreranno le persone dello equipaggio di una nave con bandiera estera, la quale, fuori dello stato di guerra, commetterà gli atti di depredazione avanti enunciati.

322. Qualora una nave di bandiera nemica commetta contro nazionali od alleati depredazioni, senza essere provveduta di lettere di marco, le persone dell'equipaggio incorreranno nelle pene stabilite dall'art. 320, colla diminuzione di un grado.

Nelle stesse pene, dimi-
nuite di due gradi, incorreranno gli equipaggi delle navi nazionali che, senza

¹ Reclusione da 10 a 20 anni; ergastolo.

essere munite di lettere di marco, commetteranno delle aggressioni e delle depredazioni a danno di navi mercantili di nazione nemica.

323. Le persone dell'equipaggio di una nave, le quali fuori dello stato di guerra commettessero a mano armata atti di depredazione o di estorsione sulle coste marittime dello Stato, saranno soggette alle stesse pene stabilite dal mentovato art. 320.

324. Le persone dell'equipaggio di una nave fornita d'armi che navigasse senza essere munita di carte di bordo, di lettere di marco, o di alcun altro documento constatante la legittimità della spedizione, saranno considerate come dedite alla pirateria e punite come appresso, cioè: il capitano, padrone od altro incaricato del comando della nave, colla pena della reclusione non minore di anni sette, estendibile fino ai lavori forzati per anni dieci; le altre persone dell'equipaggio colla reclusione.

325. Il capitano od altro incaricato del comando di una nave armata in corso, od in corso e mercanzia, la quale navigherà colle carte o spedizioni rilasciate da

due o più Stati o Potenze diverse, sarà condannato alla reclusione non minore di anni sette, estendibile fino ai lavori forzati per anni dieci.

326. Il capitano, od altro incaricato del comando, e gli ufficiali di bordo di una nave, i quali, sotto un'altra bandiera che quella dello Stato da cui ottennero le spedizioni, commettessero ostilità contro nazionali od alleati, saranno puniti coi lavori forzati a tempo.¹

327. Le persone dell'equipaggio di una nave nazionale, le quali se ne impadroniranno con frode o violenza contro il capitano o comandante, saranno punite come segue:

Gli ufficiali di bordo e gli autori principali del reato col *maximum* dei lavori forzati a tempo, estendibili ai lavori forzati a vita; gli altri coi lavori forzati per anni quindici, estendibili al *maximum* dei lavori forzati a tempo.

Ove il fatto fosse stato preceduto, accompagnato o seguito da omicidio o da ferite costituenti per sè un crimine,² si applicherà ai colpevoli il disposto dell'ultimo alinea dell'articolo 320.

328. Qualunque persona

¹ Reclusione da 10 a 20 anni.

² Confr., per « crimine », gli articoli 20 e 21 del R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509.

dell'equipaggio di una nave nazionale, la quale darà dolosamente la nave stessa in mano al nemico, sarà punita coi lavori forzati a tempo.¹

329. Il solo complotto tra due o più persone, diretto a commettere i reati indicati nei due precedenti articoli, sarà punito colla reclusione non minore degli anni sette, estendibile ai lavori forzati per anni dieci.

330. Chiunque sia colpevole di aver fatto dolosamente naufragare od arenare una nave all'effetto di deprenderla, sarà punito colle pene stabilite all'articolo 303.

331. Chiunque si sarà violentemente impadronito di una nave nazionale, fuori dei casi previsti nei precedenti articoli, incorrerà nella pena della reclusione,² salvo le maggiori pene incorse a termini della legge penale comune, quando il fatto fosse accompagnato da altri crimini o delitti.

332. Coloro che, senza essere complici dei reati sopra menzionati, volontariamente e scientemente daranno ricovero ai colpevoli, o ricetteranno o compreranno in tutto od in parte gli oggetti depredati, o s'intrometteranno per farli ven-

dere, saranno puniti colla reclusione non minore di anni cinque, ed anche coi lavori forzati per anni dieci, se il reato importa la pena di morte o dei lavori forzati a vita.

Negli altri casi i colpevoli saranno puniti colla pena immediatamente inferiore a quella dovuta all'autore del reato, in modo però che in nessuno dei casi la pena possa essere minore del carcere.

Sono da questa disposizione eccettuati la moglie, gli ascendenti e discendenti, i fratelli e le sorelle, gli affini negli stessi gradi, gli zii ed i nipoti del colpevole.

333. I passeggeri, i quali si renderanno colpevoli dei reati contemplati nel presente capo, saranno puniti colle pene comminate alle persone dell'equipaggio.

334. Nei casi contemplati nel presente capo sarà inoltre pronunciata la confisca della nave, allorquando la proprietà appartenga ai colpevoli.

La nave confiscata sarà venduta agl'incanti per cura dell'autorità marittima, ed il prodotto della vendita sarà consegnato alla cassa dei depositi della gente di mare.

Questo prodotto sarà di-

¹ Reclusione da 10 a 20 anni.

² Reclusione da 3 a 10 anni.

tribuito secondo le norme prescritte nel titolo IV, capo V, parte I della presente legge.

Se però la nave sarà arrestata in alto mare, o se la cattura abbia avuto luogo in un porto od in una spiaggia, il prodotto della vendita spetterà alla cassa degli invalidi, sotto deduzione del quinto a favore delle persone che abbiano operato la cattura, o di un terzo, qualora abbiano incontrato resistenza con uso d'armi micidiali.

CAPO V.

Della tratta di schiavi.

335. La tratta e qualunque altro commercio di schiavi con navi di bandiera nazionale saranno repressi con le pene stabilite nel presente capo, qualunque sia la nazione cui appartenga il reo.

336. Se un fatto di tratta ebbe luogo, il capitano o padrone ed il sopraccarico, come pure coloro che ne avranno adempito le funzioni, quantunque non iscritti nel ruolo di equipaggio, e coloro che avranno armato o fatto armare la nave collo scopo di renderla atta all'esercizio della tratta o di altro commercio di schiavi,

saranno puniti coi lavori forzati a tempo.¹

Gli assicuratori e fornitori dei fondi che avesse scientemente partecipato all'armamento, ed ogni altro complice, come pure gli uomini dell'equipaggio, salvo il disposto dell'art. 345, saranno puniti colle norme stabilite dal Codice penale comune.

337. Si reputerà pure commesso il reato di tratta sempre che uno schiavo sia stato trattato tale a bordo di una nave.

338. Ogni altro atto di commercio di schiavi, eseguito con una nave nazionale, sarà punito colla reclusione.²

339. L'omicidio, le ferite, le percosse, o qualsiasi altra offesa contro la persona di uno schiavo imbarcato, saranno punite come se fossero commesse contro una persona libera.

340. Quando una nave armata pel trasporto di schiavi sarà stata sorpresa prima che alcun fatto di tratta abbia avuto luogo, le pene stabilite nell'art. 336 saranno diminuite di un grado.

Se la nave sarà sequestrata nel porto in cui ne seguì l'armamento prima della partenza, la pena sarà

¹ Reclusione da 10 a 20 anni.

² Reclusione da 3 a 10 anni.

del carcere da due anni a cinque.¹

In ambo i casi non si farà luogo a procedimento se non quando la prova dello scopo dell'armamento appaia dalle disposizioni fatte a bordo, o dalla natura del carico.

341. Ogni nave di commercio si presumerà dedita alla tratta dei neri ed armata per essa, salvo la prova contraria, se nell'installazione, nell'armamento od al suo bordo si troverà, nell'atto della cattura o del sequestro, alcuno degli oggetti infra specificati:

1° Delle boccaporte in griglie e non in tavole intere, come le portano ordinariamente le navi di commercio, con un numero di scompartimenti orizzontali sul corridoio o sulla coperta maggiore di quello sia in uso per le navi di commercio;

2° Delle tavole in riserva disposte o atte a formare un doppio ponte, o un ponte volante, o un ponte detto *da schiavi*;

3° Dei collari di ferro o dei punzoni per marchiare gli schiavi;

4° Delle catene o delle manette in numero manifestamente maggiore delle occorrenti per la polizia e disciplina di bordo;

5° Una quantità di riso, di farina, di manioca del Brasile o di Cassaza, di meliga o di grano d'India, eccedente evidentemente i bisogni dell'equipaggio, la quale non fosse portata sul manifesto della nave, con una provvista d'acqua evidentemente maggiore di quella che esigono i bisogni dell'equipaggio di una nave mercantile, senza essere portata sul manifesto suddetto;

6° Una quantità evidentemente superflua di barili d'acqua od altri recipienti atti a contenerne, a meno che il capitano produca un certificato della dogana del luogo di partenza, dal quale risulti che gli armatori hanno dato sufficienti garanzie che quei recipienti siano unicamente riempiti di olio di Palma od impiegati in qualsiasi altro lecito commercio;

7° Un numero di gamelle o di bidoni evidentemente maggiore di quelli richiesti per l'equipaggio di una nave mercantile, con due o più caldaie od anche una sola di capacità evidentemente maggiore di quella che esigono i bisogni dell'equipaggio di un legno mercantile, senza che ne faccia menzione il manifesto della nave.

¹ Detenzione fino a 5 anni.

342. Gli oggetti contemplati nei numeri 5, 6 e 7 non indurranno presunzioni di tratta, se non quando la visita o sequestro delle navi succeda :

1° Lungo le coste occidentali dell'Africa, dal Capo Verde fino al decimo grado al mezzogiorno dell'equatore, ed al trentesimo grado di longitudine occidentale, a partire dal meridiano di Parigi ;

2° Quando la nave sia visitata, od almeno scoperta ed inseguita, entro una zona di sessanta miglia marine intorno alle isole di Madagascar, di Cuba o di Portorico, od alla stessa distanza dalle coste del Brasile.

343. Quando un fatto di tratta abbia avuto luogo o siavi stato tentativo per commetterlo, si presumerà che abbiano avuto l'intendimento di favorire l'opera delittuosa, e soggiaceranno alla pena dei complici del reato o del tentativo :

1° Coloro che avessero venduto una nave che si trovasse in alcune delle condizioni previste ai numeri 1 2 e 3 dell'art. 341, senza che risulti che fosse allora destinata al trasporto di emigranti ;

2° Coloro che, senza licenza dell'autorità marittima o dell'ufficiale consolare del luogo di partenza,

avessero venduta una nave nazionale a persona estera sulla costa occidentale di Africa, fra il Capo Verde e il decimo grado di longitudine meridionale, e sulle coste del canale di Mozambico o delle isole di Madagascar.

344. In tutti i casi in cui si farà luogo a condanna per reato o tentativo di tratta, la nave sarà confiscata e venduta.

Non essendosi potuto eseguire la cattura della nave, i colpevoli saranno condannati solidariamente al pagamento di una somma corrispondente al valore presuntivo della medesima.

In caso di confisca, il prodotto sarà devoluto all'erario dello Stato, salvo quanto fosse stabilito dalle convenzioni internazionali verso gli equipaggi di navi estere che avessero operato la cattura.

Qualora però sulla nave sequestrata si trovassero schiavi, la metà del valore della nave potrà essere ripartita fra i medesimi, avuto riguardo al loro numero.

345. Gli individui dello equipaggio che loro malgrado si fosser trovati a servire una nave dedita alla tratta saranno esenti da ogni pena se, prima che abbiano avute notizie dello incominciato procedimento, e non mai

più tardi di giorni quindici dalla loro ammissione a libera pratica in un porto dello Stato od estero qualunque, avranno denunciato agli agenti del Governo od all'autorità del luogo i fatti relativi alla tratta.

CAPO VI.

Delle infrazioni alla polizia marittima.

346. Chiunque farà uso della bandiera nazionale senza esservi autorizzato, a meno che non lo avesse fatto per isfuggire al nemico, incorrerà nella confisca della nave.

347. Chiunque sarà convinto di simulazione della proprietà di una nave per farla coprire di bandiera nazionale incorrerà nella multa da lire trecento a mille.

348. Chiunque abbia fatto traffico di qualche carta di bordo, o l'abbia in qualsiasi modo impiegata per far navigare o coprire di bandiera nazionale un'altra nave già munita di patente nazionale, sarà punito col carcere¹ da uno a sei mesi, e con multa estendibile a lire mille.

Se la carta fosse impiegata per far navigare una nave che non fosse munita

di patente nazionale o fosse coperta di bandiera estera, la pena sarà quella stabilita dall'art. 346.

In tutti i casi, se il delinquente fosse capitano o padrone verrà inoltre destituito.

349. Chiunque sarà convinto di aver falsificato od alterato alcuna delle carte di bordo, incorrerà nella pena della reclusione.²

Colla stessa pena sarà punito il falso nelle convenzioni di arruolamento, nei contratti di costruzione, ed in generale in tutti gli atti marittimi ricevuti dagli impiegati di porto o dagli ufficiali consolari all'estero.

Qualora l'autore del falso o dell'alterazione delle carte di bordo e delle lettere di corso fosse il capitano o padrone della nave, la pena della reclusione non sarà minore di anni cinque.

350. Colui che, senza essere complice della falsità, avrà scientemente fatto uso delle carte o degli atti falsi di cui nel precedente articolo, sarà punito col carcere non minore di due anni.

351. Il capitano o padrone che non avesse la bandiera della sua nave conforme al modello regolamentare, incorrerà nella

¹ Detenzione.

² Reclusione da 3 a 10 anni.

multa estendibile a lire cinquecento.¹

352. Il capitano o padrone che senza una speciale licenza navigherà non essendo munito delle prescritte carte di bordo, incorrerà nella pena del carcere estendibile a sei mesi, ed in una multa da lire trecento a lire mille.

353. Il capitano o padrone od altra persona preposta al comando della nave, che intraprenderà la navigazione fuori dei limiti assegnati al suo grado o qualità, incorrerà in una multa non minore di lire mille se la navigazione da essi intrapresa riguardasse viaggi di lungo corso, ed in una multa non minore di lire cinquecento in tutti gli altri casi.

In caso di recidività sarà sempre applicata la sospensione per un tempo non minore di sei mesi.

354. Coloro che senza esservi autorizzati prenderanno il comando di una nave, incorreranno nella pena del carcere² da sei mesi ad un anno.

Se la persona che prenderà il comando, come sopra, non avesse alcun grado nella marina mercantile, incorrerà nella pena del carcere non minore di un anno.

355. Nei casi previsti nei due precedenti articoli il colpevole incorrerà nella pena del carcere non minore di due anni qualora la nave sia perduta, o resa inservibile, od abbia sofferto danni tali per cui ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, oltre le pene di sospensione e di interdizione comminate, secondo i casi, dall'art. 369.

356. Il capitano o padrone che avrà favorito l'usurpazione del comando di bordo in ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica della nave, sia prestandosi ad essere un semplice portatore di spedizioni, sia col sostituire altri in sua vece, od in qualunque modo, sarà punito con una multa estendibile a lire cinquecento e colla sospensione: e, in caso di recidività, colla destituzione.

357. Il capitano che navigasse senza gli ufficiali, di cui la legge prescrive l'imbarco, incorrerà nella multa da lire trecento a mille.

358. Il capitano, o padrone, che non tenga a bordo il giornale nei casi e secondo le forme che saranno prescritte dalle leggi sul commercio o dal regolamento da pubblicarsi in

¹ Confr. C., 101, 431, 434; R., 624 e seg.

² Detenzione.

esecuzione di questo Codice, o non faccia sul medesimo le annotazioni dalle stesse leggi o dal regolamento ordinate, incorrerà nella multa estendibile a lire cinquecento, salvo il disposto dell'art. 363.

Nella stessa pena incorrerà il capitano o padrone che non si trovi munito a bordo degli esemplari di leggi o di regolamenti che siano prescritti dal regolamento da pubblicarsi come sopra.

359. Il capitano di una nave nazionale che, dopo aver imbarcato passeggeri nei porti dello Stato con destinazione al di là dello stretto di Gibilterra o del canale di Suez, imbarchi altri passeggeri in eccedenza del numero prescritto dai regolamenti, incorrerà nella multa da lire cento a mille, ed, in caso di recidività, anche nella sospensione da due a sei mesi.

360. Il capitano o padrone, convinto di avere per propria colpa fatto sof-

frirne una riduzione sulle razioni, di cui all'art. 95, o di aver altrimenti lasciato mancare i viveri necessari al sostentamento delle persone imbarcate, o di non avere rinnovate negli scali intermedi le provviste alimentari alterate o l'acqua corrotta, incorrerà nella pena del carcere da un mese ad un anno, e nella multa da lire trecento a mille.¹

361. Il capitano o padrone che ometterà di redigere gli atti delle nascite, morti o scomparizioni avvenute al suo bordo, incorrerà nella multa estendibile a lire cinquecento.

362. Qualunque contravvenzione al disposto dell'art. 98 di questo Codice o alle leggi civili sulla custodia e consegna dei testamenti marittimi, darà luogo all'applicazione di una multa estendibile a lire cinquecento; ed a questa pena potrà, secondo i casi, essere aggiunta anche quella del carcere² da un mese ad un anno.

¹ Il presente art. 360 si riferisce alla colpa del capitano per non aver provveduto in modo sufficiente al vettovagliamento della nave in generale e non al fatto di aver somministrato individualmente all'uno o all'altro dei passeggeri vitto in quantità minore di quella ad essi spettante; questo fatto quindi può stabilire la responsabilità specifica per dolo di chi è preposto alla distribuzione delle vettovaglie, non già quella generica per colpa del capitano di aver lasciato mancare i viveri, o di aver fatto distribuire a tutta la popolazione della nave viveri malsani ai sensi dell'art. 360 (*A. Roma*, 23 agosto 1901 - *Dir. Maritt.*, 1901, 441).

² Detenzione.

363. Le omissioni di ciò che dovrebbe essere scritto nel giornale di bordo, non specialmente previste da questo Codice, le quali possano recare danno ai terzi, saranno punite colla multa da lire cento a trecento, e, secondo i casi, anche col carcere¹ estendibile a tre mesi.

364. Il capitano o padrone che fuori dei casi previsti dall'art. 308, scriverà o farà scrivere sul giornale fatti alterati o contrari alla verità, tanto riguardo al rilevamento di rotte, quanto riguardo alla navigazione ed alla disciplina, sarà punito col carcere non minore di sei mesi.

365. Il capitano o padrone che avrà commesso abusi di potere, o che, fuori i casi di necessità assoluta, avrà esercitato vie di fatto verso un subalterno od un passeggiere, incorrerà nella pena del carcere estendibile a sei mesi, e potrà inoltre esser punito colla sospensione.

La pena del carcere non sarà minore di sei mesi se le violenze fossero commesse contro una persona minore degli anni diciotto, o contro una donna.

In tutti i casi in cui le percosse, ferite, violenze od offese costituissero un de-

litto od un crimine, il capitano o padrone soggiacerà alla pena portata dalla legge penale comune aumentata di uno o due gradi.

366. Quando il reato previsto dall'articolo precedente fosse commesso da un ufficiale di bordo, saranno applicabili le stesse pene sopra menzionate diminuite di un grado.

367. Il capitano o padrone che si ubbriaca, essendo la nave in corso di navigazione, sarà punito colla sospensione; in caso di recidività la pena potrà estendersi alla interdizione.

Ove l'ubbriachezza sia abituale, potrà inoltre infliggersi la pena del carcere estendibile a tre mesi.

368. Qualunque persona dell'equipaggio che a bordo della nave commetta disordini in istato di ebbrietà, o siasi addormentata o abbia abbandonato il suo posto essendo di vedetta, sarà punita col carcere non minore di un mese.

369. Il capitano o padrone che per ubbriachezza, per negligenza, per contravvenzione ai regolamenti, per avere male stivato la nave, o per averla caricata oltre la naturale sua portata, senza che vi concorra alcun dolo, avrà posto in grave pericolo o fatto per-

¹ Detenzione.

dere la nave, o cagionato alla medesima o ad altre navi danni tali, per cui ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, incorrerà nella pena del carcere estendibile a sei mesi e nella sospensione, e potrà, secondo i casi, essere punito anche colla interdizione.¹

La pena sarà della sospensione o della interdizione, quando il fatto dipenda da sola imperizia.

370. Il capitano o padrone che dovendo abbandonare la nave non si unifierà a quanto è prescritto dall'art. 111, sarà punito colla sospensione, e, secondo i casi, coll'interdizione.²

Nella stessa pena incorrerà il capitano o padrone il quale abbia o messo di sentire il parere degli interessati nel carico o delle persone dell'equipaggio nei casi in cui tale parere fosse richiesto da questo Codice o da altre leggi vigenti.

371. Il capitano o pa-

drone che, arruolando o licenziando un individuo del suo equipaggio, non lo farà inscrivere o cancellare rispettivamente sul ruolo dell'equipaggio, incorrerà nell'ammenda di lire cinquanta se la nave è armata al lungo corso; in quella di lire venticinque se è armata al gran cabotaggio; ed in quella di lire quindici se è destinata ad altra più ristretta navigazione, od alla pesca.

Quando la persona imbarcata fosse iscritta sotto falso nome, il capitano o padrone incorrerà nella pena del carcere non minore di sei mesi.

Nelle stesse pene rispettivamente stabilite nella parte prima di questo articolo incorrerà il capitano o padrone che imbarcasse passeggeri non iscritti sul ruolo di equipaggio, senza pregiudizio delle maggiori pene quando si trattasse di disertori o di individui sottratti alle leve di terra o di mare. Se poi gli indi-

¹ Il capitano o padrone della nave che, per negligenza, ne abbia cagionato il naufragio, commette il reato contemplato dal presente art. 369 e non quello dall'art. 311 Codice penale, che prevede il caso di naufragio cagionato da persona che non sia il capitano o padrone (*A. Genova*, 15 febbraio 1916 - *Mon. Trib.*, 1916, 458).

² È insindacabile l'apprezzamento per cui il giudice di merito assolve dalla imputazione prevista dal presente art. 370 il capitano che, dopo aver lottato contro le onde del mare, non abbia preveduto a portar seco le carte di bordo, pur avendo cura di riporle dentro una cassetta di metallo nella sua cabina, dove poi furono ritrovate, e dando l'ordine ai subalterni di trasportarle (*C. Roma*, 10 dicembre 1907 - *Giust. pen.*, 1908, 316).

vidui, come sopra sottratti, fossero ricercati dalla giustizia per qualche altro crimine o delitto, il capitano o padrone, che ne fosse consapevole, incorrerà nelle pene comminate dalla legge penale agli occultatori di persone imputate di reato.

372. Il capitano o padrone che avrà congedato e sbarcato in paese estero alcuna delle persone arruolate nell'equipaggio contro sua volontà, o che, fuori il caso di forza maggiore, avrà abbandonato in corso di viaggio alcuna delle persone imbarcate sul suo bordo, sarà punito col carcere da due mesi a due anni, e con multa da lire duecento a mille.

La pena sarà aumentata di uno o due gradi quando la persona come sopra sbarcata fosse lasciata senza mezzi di sussistenza, o quando lo sbarco abbia avuto luogo fuori del Mediterraneo o delle coste d'Europa.

373. Il capitano o padrone il quale sbarcasse durante il viaggio individui dell'equipaggio ammalati o feriti senza provvedere, a termini delle leggi commerciali, i mezzi per la loro cura e pel ritorno in patria, incorrerà in una multa non minore di lire trecento estendibile a lire mille.

Nella stessa pena incorrerà il capitano o padrone che, dopo aver imbarcato passeggeri nello Stato, costretto da necessità qualunque, li abbia sbarcati in un porto o spiaggia intermedia senza provvedere alla loro sussistenza e procurare loro il trasporto al luogo di destinazione, ed, in caso d'impossibilità, il loro rinvio in patria, salve le ragioni di rimborso verso i medesimi.

Nel caso previsto nella prima parte del presente articolo, alla pena stabilita sarà sempre aggiunta la sospensione.

374. Il capitano o padrone di una nave nazionale che, ritrovando nei porti od in ispiagge estere, in cui non risieda alcun ufficiale consolare, marinai nazionali naufragati, non offrirà loro il ricovero prescritto dall'art. 114, sarà punito con multa estendibile a lire cinquecento, e colla sospensione.

Ove poi, essendo la nave diretta ad un porto dello Stato, ricusasse di ottemperare alla richiesta degli ufficiali consolari pel trasporto delle persone secondo il disposto nel capoverso dell'istesso art. 114, incorrerà nella multa di lire duecento per ciascuna delle persone che avrebbe dovuto trasportare.

375. Il capitano o padrone di una nave nazionale diretta ad uno dei porti dello Stato, il quale ricusasse di ottemperare alla richiesta di un regio ufficiale consolare pel trasporto di un condannato o imputato, ovvero dei corpi di reato od altri oggetti necessari alla procedura, incorrerà in una multa da lire cinquecento a mille.

Non saranno però i capitani o padroni tenuti a ricevere a bordo imputati o condannati in numero superiore alla quinta parte dell'equipaggio delle loro navi.

Il capitano o padrone che, dopo aver avuto dai regi ufficiali consolari la consegna dei delinquenti per farne il trasporto nello Stato, ne favorisse la fuga, incorrerà nella pena portata dalla legge penale comune contro le persone incaricate del trasporto e della custodia dei rei. In caso di semplice negligenza, potrà in luogo del carcere applicarsi una multa estendibile a lire duecento.

Nello stesso modo saranno puniti gli individui, i quali, tanto nel caso ora accennato, quanto in quello contemplato nella prima parte dell'art. 436, fossero preposti alla custodia dei delinquenti od imputati.

376. Il capitano o padrone che contravvenga al disposto dell'art. 109 incorrerà nella multa da lire cento a mille.

Qualora risulti che l'aumento d'armi, di munizioni o di equipaggio fosse diretto a facilitare un'azione delittuosa, o un contrabbando a danno dello Stato, il capitano o padrone potrà inoltre essere punito col carcere estendibile ad un anno e colla destituzione.

377. Il capitano o padrone il quale in corso di navigazione non ubbidirà alla chiamata di una nave da guerra dello Stato, e la costringerà all'uso della forza, incorrerà in una multa da lire cento a mille.

378. Il capitano o padrone di una nave mercantile che commetterà atti di resistenza e di ostilità contro un legno da guerra nazionale o di altra forza pubblica dello Stato, incorrerà nella pena della reclusione¹; e gli altri uomini dell'equipaggio, che vi avessero preso parte, nella pena del carcere non minore di tre mesi.

I passeggeri che avessero preso parte alla resistenza od ostilità incorreranno nelle stesse pene stabilite per la gente dell'equipaggio.

¹ Reclusione da 3 a 10 anni.

379. Il capitano o padrone di una nave mercantile carica di truppe, munizioni da guerra o di altri oggetti o generi dello Stato, che, essendo in convoglio, abbandonerà la scorta, incorrerà nella pena del carcere da uno a tre mesi, salvo il caso di forza maggiore.

Se la nave dopo abbandonata la scorta fosse predata, la pena sarà della reclusione.

Se poi risulti che il capitano o padrone abbia dato volontariamente la nave in mano del nemico, la pena sarà dei lavori forzati a tempo.

380. Il capitano o padrone che assumesse il comando di navi da guerra estere, senza avere ottenuto l'autorizzazione del Governo, incorrerà nella destituzione, senza pregiudizio delle altre penalità in cui fosse incorso pel fatto di aver preso servizio militare presso nazione estera.

381. Gli iscritti sulle matricole o sui registri della gente di mare, i quali prendessero imbarco sopra navi mercantili appartenenti ad una Potenza che si trovasse in guerra collo Stato, incorreranno nella pena del carcere da tre mesi ad un anno.

382. I nazionali che prendessero servizio a bordo di

corsari o di legni da guerra di Potenza in guerra collo Stato, saranno puniti coi lavori forzati a tempo. Qualora poi avessero preso parte ad atti di depredazione contro navi nazionali, incorreranno nelle pene stabilite per coloro che prendono le armi contro lo Stato.

383. Le persone di equipaggio di navi nazionali, le quali in paese estero invocassero la protezione di altre autorità fuori degli ufficiali consolari nazionali, o, dove non vi fossero ufficiali consolari nazionali, ricorressero ad altre autorità fuori del Consolato, sotto la cui protezione fosse posta la nave, incorreranno in una pena pecuniaria estendibile a lire duecento.

I capitani o padroni potranno inoltre essere puniti col carcere non minore di un anno.

384. L'iscritto nella matricola, o nei registri, che cedesse ad altri il libretto di matricola o il foglio di ricognizione, sarà punito con multa estendibile fino a lire cento.

Nel caso in cui il libretto o il foglio di ricognizione avesse servito all'evasione di una persona imputata di crimine o di delitto, o di iscritti per la leva, il cedente sarà tenuto complice del reato.

385. Il capitano o padrone di una nave nazionale il quale, potendo, non avrà prestato soccorso ad una nave pericolante, sarà punito con multa da lire duecento a mille; potrà inoltre essere sospeso dall'esercizio delle sue funzioni da sei mesi ad un anno.

386. Gli iscritti nelle matricole o nei registri della gente di mare, i quali contravvenissero al disposto dell'art. 154, incorreranno nelle stesse pene stabilite pei delitti d'insubordinazione della gente d'equipaggio contro il proprio capitano.

387. Chiunque trovasse nel litorale dello Stato, in mare, a galla o sott'acqua o sulla spiaggia o nei porti, fossi o canali, oggetti di ignota provenienza, e non facesse la dichiarazione di cui all'art. 135, sarà punito colla stessa pena portata dalla legge penale comune contro coloro che non fanno la pronta consegna degli oggetti smarriti.

Ove poi avesse raccolto oggetti provenienti manifestamente da naufragio, e non ne avesse fatto l'im-

mediata consegna all'autorità marittima che procede al salvataggio, o in difetto al sindaco, sarà considerato reo di furto, e punito a termini della legge penale comune.¹

388. Il capitano o padrone che ricuserà di pagare i diritti consolari negli Stati in cui approderà, soggiacerà, oltre al pagamento dei diritti medesimi, ad una multa eguale al doppio del loro ammontare.

389. Il costruttore che prestasse il suo nome ad altri che non siano costruttori, per dirigere la costruzione di navi, incorrerà nella pena della sospensione dall'esercizio della sua professione.

390. Incorrerà in una multa estendibile a lire duecento il capitano o padrone:

a) che navigasse senza avere i fanali accesi, o senza trovarsi munito degli oggetti di corredo prescritti dai regolamenti;

b) che non abbia obbedito agli ordini di rifornire di viveri la nave, in coerenza al disposto del capoverso dell'art. 96;

c) i capitani o padroni

¹ Cade sotto la sanzione del presente art. 387, 2° capov., il fatto dell'appropriazione di oggetti appartenenti al carico di una nave, gettati in mare durante una tempesta per alleggerire la nave. Per la pena è applicabile al caso l'art. 402 e non il 402, n. 2, essendo all'esistenza della qualifica di cui in quest'ultimo necessaria l'imminenza o l'attualità del pericolo o dell'infortunio (*T. Sassari*, 30 gennaio 1904 - *Foro Sardo*, 1904, 204).

che non si uniformeranno al disposto dell'art. 93.

Nei casi previsti dal capoverso di detto articolo, se vi fosse un medico o chirurgo che facesse parte dell'equipaggio, la pena sarà da esso incorsa.

391. Sarà punita con multa estendibile a lire duecento ogni contravvenzione agli articoli 33 e 105.

Ogni contravvenzione all'art. 113 sarà punibile con multa da lire duecento a lire cinquecento.

CAPO VII.

Delle infrazioni alla polizia dei porti e delle spiagge.

392. Chiunque, col tagliare o slegare gomene, catene, ormeggi, o in qualunque altro modo, avrà cagionato danno alle navi ancorate nei porti, nelle rade o spiagge, incorrerà in una multa, che potrà estendersi a lire trecento.

Potrà ancora applicarsi la pena del carcere da uno a tre anni, secondo le circostanze.

Rimarranno salve le maggiori pene nel caso che vi concorra dolo.

393. Ogni contravvenzione all'art. 173 sarà punita con multa estendibile a lire cento.

Se la portata della nave

eccederà cinquanta tonnellate, la pena potrà estendersi a lire duecento.

394. Chiunque, senza essere autorizzato in coerenza all'art. 190, rimorchierà navi nei porti, seni, canali o stretti, o nelle rade dello Stato, incorrerà in una multa da lire cento a trecento.

395. Il capitano o padrone di piroscafi rimorchiatori, che rifiuti di obbedire agli ordini dell'autorità marittima per venire in soccorso di navi pericolanti, incorrerà nella pena del carcere,¹ che potrà estendersi ad un mese, ed in una multa estendibile a lire cinquecento.

396. I battelli che si trovassero nel porto od in altro luogo di ancoraggio senza la numerazione prescritta dal regolamento o condotti da altri che dal titolare della licenza, saranno sequestrati, e la persona che ne avrà il maneggio sarà punita con multa estendibile a lire cento.

Il battello sarà tenuto in sequestro per un tempo non eccedente giorni quindici. Non comparso il proprietario dentro questo termine, il battello sarà considerato come cosa perduta, e si applicherà il disposto dell'articolo 136.

¹ Detenzione.

397. Il proprietario delle chiatte o di altri galleggianti, che si troveranno per negligenza vaganti ed abbandonati nei porti ed in altri luoghi, come sopra, incorrerà nelle pene stabilite nell'articolo precedente.

Potrà inoltre pronunciarsi il sequestro del galleggiante, come nel precedente articolo.

398. I proprietari di galleggianti per servizio nei porti che non facessero eseguire le riparazioni ordinate dalla commissione, di cui all'art. 191, nel termine da questa stabilito, saranno puniti coll'ammenda.¹

399. Chiunque avrà gettato zavorra nell'interno dei porti od in altri luoghi d'ancoraggio, in canali di passaggio od altrove, fuorchè nei siti a ciò designati, incorrerà nella multa estendibile a lire cinquecento, senza pregiudizio dei danni da rifarsi nei modi stabiliti dall'art. 177.

400. I fatti di usurpazione o di vietate innovazioni, nei porti ed altri luoghi contemplati nell'articolo 159, saranno puniti con multe estendibili a lire mille.

401. Chiunque, fuori dei casi contemplati nell'articolo 197, prenderà a pilo-

tare una nave, incorrerà nelle seguenti pene:

Se non avrà fatto che aderire alla richiesta del capitano della nave, la pena sarà di una multa estendibile a lire cento;

Se sarà egli stesso che abbia tratto in errore il capitano della nave, incorrerà nella pena del carcere² da quindici giorni a due mesi, e nella multa da lire cento a duecento.

402. I piloti, i quali, senza licenza in iscritto rilasciata dall'ufficio di porto, si assenteranno dal porto o da altre località, al cui servizio sono addetti, saranno puniti in via disciplinare dall'autorità marittima.

Nel caso di recidività, o che l'assenza oltrepassasse i venti giorni, il piloto sarà sospeso, e potrà anche essere cancellato dalla matricola.

403. I piloti che avranno omesso di andare incontro ad una nave che facesse il segnale di chiamata, e non siano in grado di provare che era assolutamente impossibile prestarle soccorso, o che richiasti avranno recusato di prestare la loro opera, incorreranno nella pena del carcere estendibile fino ad un mese e nella sospensione.

¹ Ammenda non superiore a lire 50.

² Detenzione.

Quando la nave a cui fu ricusato il servizio abbia naufragato, la pena sarà di due mesi di carcere,¹ e dell'interdizione.

404. Il pilota che abbandonerà il posto in contravvenzione al disposto dell'art. 202, sarà punito in via disciplinare dall'autorità marittima.

Ove, in causa dell'abbandono fossero occorse avarie, la pena potrà estendersi a lire duecento di multa ed a tre mesi di sospensione.

Nel caso poi che fosse accaduta la perdita della nave, la pena sarà di due mesi di carcere e della interdizione.

405. Il pilota che si ubriacasse mentre è di servizio, o che richiesto non potesse prestare l'opera sua per cagione di ubbriachezza, sarà punito in via disciplinare.

In caso di recidività, la pena sarà della multa fino a lire trecento e della sospensione, e potrà anche estendersi alla interdizione.

406. Il pilota che per ubbriachezza, negligenza od ignoranza avrà fatto perdere la nave pilotata, o avrà causato alla medesima danni tali per cui ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, sarà

punito colle stesse pene portate dall'art. 369.

407. La mancanza di rispetto e la via di fatto del pilota contro il capitano o padrone del legno pilotato, nazionale o estero, sono punite colle pene stabilite, secondo la varietà dei casi, dagli articoli 283 e 284.

408. Gl'individui della gente di mare, anche di nazione estera, i pescatori, i barcaiuoli od i facchini del litorale, i quali, chiamati dalla competente autorità ad accorrere in soccorso di navi pericolanti, ad estinguere incendi, od a prestare altri pubblici servigi, come agli articoli 122 e 206, si saranno rifiutati, andranno soggetti ad una pena pecuniaria estendibile a lire cento, e, secondo la gravità dei casi, anche al carcere estendibile ad un mese.

409. Le ingiurie e gl'insulti agli impiegati ed agenti delle capitanerie dei porti nell'esercizio delle loro funzioni, quando non costituiscono un reato punibile ai termini dell'art. 425, saranno puniti col carcere non eccedente giorni quindici e con multa estendibile a lire cento.

Il capo dell'ufficio di porto potrà immediatamente fare arrestare il colpevole.

¹ Detenzione.

CAPO VIII.

Delle infrazioni delle leggi e dei regolamenti sulla pesca.

410. La pesca nei mari dello Stato, esercitata con navi o battelli non muniti di licenza e delle altre carte necessarie di bordo, sarà punita con multa estendibile a lire cento, la quale potrà, secondo le circostanze, essere ridotta a semplice ammenda.¹

Ove le navi o battelli fossero di bandiera estera, alla multa sarà aggiunta la confisca delle reti e degli altri attrezzi pescherecci.

411. Lo stabilimento, senza le richieste autorizzazioni, di tonnare o mugginare, o d'altri ordegni, i quali importino una permanente occupazione del mare territoriale, sarà punibile con multa estendibile a lire cinquecento.

412. I pescatori, che oltrepassassero i limiti entro i quali è loro permessa la pesca, saranno puniti con pene di polizia.²

413. Chiunque dirigesse un battello da pesca in contravvenzione agli articoli 147, 148 e 149, incorrerà nel primo caso in una am-

menda fino a lire dieci, nel secondo in una multa estendibile a lire duecento, e nel terzo nelle pene rispettivamente stabilite dall'art. 354.

414. I proprietari dei battelli da pesca saranno responsabili delle pene pecuniarie incorse dalle persone dell'equipaggio pei reati sopra menzionati.

CAPO IX.

Delle contravvenzioni marittime.

415. Incorrerà nella pena dell'ammenda chiunque, essendo divenuto proprietario, o partecipe alla proprietà di una nave, non si facesse riconoscere dall'autorità marittima come all'art. 48.

Incorrerà nella multa da lire trecento a cinquecento chi avesse venduto la sua nave a stranieri senza il permesso di dismissione della bandiera, prescritto dal già citato art. 48.

416. Sarà punita con ammenda, non minore di lire venticinque, ogni contravvenzione al disposto degli articoli 116, 117, 118 e 119.

Incorreranno nella stessa pena i capitani o padroni che ricusassero di presen-

¹ Ammenda non superiore a lire 50.

² Arresto fino a cinque giorni; ammenda fino a lire 50.

tare il giornale di bordo al visto, di cui l'art. 115.

417. La mancanza di rispetto della gente di mare verso gl'impiegati delle capitanerie di porto, o gli ufficiali consolari all'estero, quando non sia di gravità tale per cui possa farsi luogo all'applicazione dell'articolo 425, sarà punita con pene di polizia.¹

418. Sarà egualmente punito con pene di polizia il capitano o padrone che, per negligenza, abbia perduto o distrutto alcuna delle carte di bordo della sua nave.

419. Ogni contravvenzione al disposto dell'articolo 24 sarà punita con ammenda sino a lire venti.

420. Le contravvenzioni al disposto dell'art. 160 saranno punite con pena pecuniaria estendibile a lire cinquecento.

Gli strumenti che avranno servito allo scavo ed al trasporto delle materie saranno confiscati.

421. Le contravvenzioni al disposto dell'art. 179 saranno punite con pena pecuniaria che potrà estendersi a lire trecento.

422. Le contravvenzioni alle disposizioni contenute nel titolo terzo, parte prima di questo Codice, non spe-

cialmente previste, saranno punite con pene di polizia, e, secondo la gravità delle circostanze, con multa estendibile a lire trecento.

423. Saranno eziandio punite con pene di polizia le altre contravvenzioni al presente Codice per le quali non sia sancita una pena speciale.

CAPO X.

Disposizioni speciali.

424. Qualunque falsificazione o alterazione di atti relativi alla visita delle navi, di libretti di matricola, o fogli di ricognizione, e di ogni altro atto o scrittura relativa alla navigazione od al traffico marittimo, non specialmente contemplata da questo Codice, sarà punita col carcere non minore di sei mesi.

Nelle stesse pene, diminuite di un grado, incorreranno coloro che faranno uso degli atti o delle scritture suddette conoscendone la falsità.

425. Gli oltraggi e le violenze contro gl'impiegati delle capitanerie di porto, e contro gli ufficiali consolari all'estero, sono puniti colle pene stabilite dal Codice penale pei colpevoli di

¹ Arresto fino a cinque giorni; ammenda fino a lire 50.

tali reati contro i pubblici funzionari.

Questa disposizione si applica agli oltraggi ed alle violenze contro i comandanti ed ufficiali, in servizio dei legni da guerra dello Stato, che si trovino in alto mare o di stazione all'estero nei luoghi ove non risiedono ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione.¹

426. Le disposizioni dei due precedenti articoli saranno anche applicabili alle insubordinazioni, alle violenze ed agli oltraggi commessi dai nazionali verso l'ufficiale consolare d'una Potenza estera che fosse incaricato delle funzioni di console nazionale, o sotto la cui protezione si fosse posta la nave per non trovarsi nel luogo alcun ufficiale consolare nazionale.

427. Sarà in facoltà dei capi degli uffici di porto, e degli uffici consolari all'estero, di adoperare la forza per costringere le persone degli equipaggi ad uniformarsi agli obblighi loro, in quanto concerne gl'imbarchi e gli sbarchi.

428. Gli ufficiali ed impiegati pubblici, i quali avessero commesso o preso parte ad uno dei reati con-

templati in questo Codice, che essi fossero tenuti di prevenire o di reprimere, od il quale fosse relativo ad un atto dipendente dall'esercizio delle loro funzioni, saranno puniti colla pena stabilita pei reati medesimi, aumentata di uno o due gradi.

429. Nelle disposizioni del presente titolo, sotto la denominazione di *equipaggio*, s'intendono le persone imbarcate per qualunque causa, eccettuati i passeggeri.

430. Le pene sancite dal presente Codice contro i capitani e padroni si applicano anche a quelli che ne fanno le veci. Potranno però, secondo i casi, essere diminuite di un grado.

431. Nelle sanzioni del presente titolo, come nelle disposizioni alle quali le medesime sono relative, ed in tutte quelle del titolo secondo, parte prima di questo Codice, sotto il nome di *padroni* si comprendono anche i marinai autorizzati a condurre battelli al piccolo traffico della costa, ed i padroni da pesca illimitata od all'estero, salvo il caso in cui dalla legge sia diversamente disposto.

¹ L'oltraggio con minacce ad un vice-console è reato marittimo previsto e punito dall'art. 425 C. M. M., di fronte al quale, per procedere, non occorre nè il ritorno del cittadino nel Regno, nè la richiesta del Governo estero, nè la querela della parte lesa (C. Roma, 17 luglio 1899 - *Dir. Maritt.*, 1899, 404). Cfr. R., 991, 992.

432. I reati commessi dagli equipaggi delle navi armate in corso sono puniti colle pene stabilite dalla legge penale militare marittima per gli equipaggi dei legni da guerra, dimiuite di un grado, salvo il disposto dell'art. 269.

TITOLO III.

CAPO UNICO.

Della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza e della procedura.

433. La giurisdizione penale marittima mercantile è esercitata :

a) dall' autorità giudiziaria ordinaria ;

b) dai tribunali consolari all'estero nei luoghi in cui dalle leggi, dai trattati, e dagli usi ricevuti è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare ;

c) dai capitani e dagli ufficiali di porto, dai consoli all'estero, dai comandanti delle navi da guerra in alto mare e nei luoghi in cui non risiedono ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione.

434. La cognizione dei crimini e dei delitti appartiene nel Regno alle corti d'assise, ai tribunali correzionali, od ai pretori, secondo le norme del Codice di procedura penale, ed

appartiene ai tribunali consolari all'estero, nei paesi nei quali è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare, pei delitti commessi da nazionali nel distretto del consolato, ovvero a bordo di legni mercantili sotto bandiera nazionale.

La cognizione delle contravvenzioni punibili con pene di polizia appartiene ai capitani ed agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti di legni da guerra in paese estero, nei limiti sopra indicati.

I capitani di porto sono inoltre esclusivamente competenti ad istruire e giudicare delle infrazioni previste agli articoli 351, 358, 390, 393, 396, 397, 399, 402, 410, 415 alinea, 420, 421, 422 del presente Codice.

435. La competenza a conoscere dei reati marittimi commessi nel territorio, nei porti e nelle spiagge dello Stato, è determinata dal luogo ove sono avvenuti.

Se i reati sono avvenuti all'estero, o in corso di navigazione, la competenza appartiene all'autorità del luogo del primo approdo della nave nel Regno, quando non ne è stata fatta denunzia ai regi consoli, o ai comandanti dei legni della

regia marina all'estero; ed all'autorità del luogo ove la nave è iscritta, quando è stata fatta la denuncia, salvo in quest'ultimo caso la giurisdizione consolare. Nel resto si osserveranno le norme del Codice di procedura penale comune.¹

436. Nel caso di crimine o delitto commesso durante il viaggio da alcuna delle persone imbarcate, previsto nell'art. 93, il capitano o padrone dovrà prendere le necessarie precauzioni riguardo all'imputato, mettendolo, ove d'uopo, ai ferri, sentito il parere del secondo di bordo o di altro ufficiale, assicurare il corpo del reato, e stendere subito processo verbale circostanziato dell'occorso, sottoscritto dai testimoni che si fossero trovati presenti al fatto.

Di quanto sopra si farà menzione nel giornale di bordo.

437. Nel caso di un decesso avvenuto a bordo, il capitano o padrone stenderà processo verbale dello stato del cadavere, e di

tutte le circostanze relative alla morte dell'individuo, facendone menzione nel giornale di bordo.

Il verbale sarà sottoscritto da due testimoni.

Qualora fosse sulla nave un medico o chirurgo, il verbale sarà steso da questo, e munito del *visto* del capitano o padrone.

438. Il secondo di bordo, o altro ufficiale, dovrà fare al più presto rapporto scritto al capitano di qualunque crimine o delitto commesso durante il viaggio.

Di questo rapporto si farà menzione nel giornale di bordo.

439. Il capitano, assistito dall'ufficiale che avrà fatto il rapporto, procederà ad una istruzione sommaria e preparatoria, riceverà le deposizioni dei testimoni, stenderà processo verbale, del quale sarà pure fatta menzione nel registro di bordo.

440. Il capitano o padrone, nel primo porto di approdo, se straniero, in cui risieda un regio ufficiale

¹ Concorrendo reati comuni con reati marittimi, deve applicarsi per tutti la speciale competenza stabilita per questi ultimi dal presente art. 435; luogo del primo approdo, ai sensi di tale articolo, deve ritenersi anche quello dove la nave approda forzatamente per scontare la quarantena (*C. Roma*, 11 febbraio 1898 - *Dir. Maritt.*, 1899, 20).

È competente a giudicare dei reati commessi in corso di navigazione il tribunale del luogo del primo approdo, indipendentemente dalla considerazione del punto in cui si trovava la nave al momento della loro consumazione, se ciò è in mare libero o nel mare territoriale (*T. Sarzana*, 18 novembre 1898 - *Dir. Maritt.*, 1899, 8).

consolare, rimetterà al medesimo le carte processuali ed i corpi di reato.

Il regio ufficiale consolare praticcherà gli ulteriori incumbenti che stimerà del caso, e farà sbarcare il processato per inviarlo, colle carte del processo e coi corpi del reato, in un porto dello Stato.

In mancanza di ufficiale consolare, il comandante di una nave da guerra dello Stato che si trovasse nel luogo adempirà le disposizioni di questo articolo.

Quando si tratti di reati molto gravi, e non fosse prossimo il ritorno della nave nel Regno, il console o il comandante della nave da guerra potrà anche fare sbarcare ed inviare nello Stato le persone dell'equipaggio, le cui deposizioni sembrino più importanti, provvedendo opportunamente affinchè il legno possa continuare la navigazione.

Nei consolati con esercizio di giurisdizione, nulla è innovato rispetto alla competenza dei tribunali consolari qualora si tratti di delitti appartenenti alla cognizione dei medesimi.

441. Se il primo approdo della nave avvenisse in un porto dello Stato, il capitano o padrone rimetterà le carte processuali ed i corpi di reato all' autorità marit-

tima del luogo, la quale ne darà immediatamente avviso al procuratore del Re del circondario.

442. Trattandosi di crimini o delitti commessi in territorio italiano, il capitano o padrone ne farà denuncia al capitano o ufficiale di porto nel termine di ventiquattro ore dacchè il reato fu scoperto. Se il reato sia commesso in paese estero, nel quale risiede un regio ufficiale consolare, il capitano o padrone ne farà al medesimo la denuncia dentro lo stesso termine.

Se il fatto criminoso o delittuoso sia seguito in corso di navigazione, o in paese estero, in cui non risiede un console italiano, la denuncia si farà al console, ovvero al capitano od ufficiale di porto del primo porto di approdo dentro ventiquattro ore.

443. Il capitano od ufficiale di porto, ovvero il console, stenderà processo verbale della denuncia o querela del capitano o padrone.

Il processo verbale sarà dal console registrato nella cancelleria del consolato, e trasmesso in seguito al Ministero della marina, il quale lo spedirà al procuratore generale od al procuratore del Re competente.

444. I capitani e gli ufficiali di porto, appena rice-

veranno dal capitano o padrone la denuncia di un crimine o delitto, o ne avranno altrimenti la notizia, procederanno agli atti d'istruttoria nelle forme stabilite dal regolamento, e li trasmetteranno al procuratore del Re competente. Faranno deporre nelle carceri giudiziarie l'imputato che si trovi in istato di arresto.

Quando l'imputato di crimine o delitto, che non si trova in istato d'arresto, sia imbarcato per l'estero, i suddetti ufficiali ne ordineranno lo sbarco, e lo faranno tradurre innanzi al procuratore del Re.¹

445. I consoli all'estero dovranno uniformarsi alle regole prescritte dalla legge sui consolati, per gli atti occorrenti, nei casi di crimine o di delitto commesso da nazionali nel loro distretto od a bordo di legni mercantili nazionali.

446. I comandanti di legni da guerra, i quali avessero avuto in consegna individui imputati di crimini o delitti, processi e corpi di reato, approdando in un porto dello Stato, dovranno rimetterli al procuratore del Re del circondario.

Qualora approdino in paese estero, prenderanno

gli opportuni concerti col console.

447. Il capitano o padrone che contravverrà ad alcune delle prescrizioni del presente capo, incorrerà in una pena pecuniaria, che potrà estendersi a lire duecento, a profitto della cassa degli invalidi.

448. I capitani ed ufficiali di porto dovranno nella istruttoria e nel giudizio sulle contravvenzioni marittime e sui reati previsti dall'art. 434 ultimo capoverso, osservare le forme che saranno prescritte dal regolamento.

L'imputato delle contravvenzioni, *punibili con pene pecuniarie*, potrà, con domanda da lui sottoscritta e che sarà irrevocabile, chiedere al capitano od all'ufficiale di porto, sino a che questi non abbia pronunziata la sentenza definitiva, che *giudichi* in via amministrativa.

La domanda potrà farsi anche verbalmente, purchè, prima che sia pronunziata la sentenza definitiva, l'imputato si presenti personalmente avanti al capitano od all'ufficiale di porto.

L'esecuzione coatta delle sentenze di condanna a pene pecuniarie, o spese di giustizia, e la commutazione delle dette pene in pene

¹ Confr. R., 993, 998.

corporali, sono devolute ai pretori. Gli atti per la riscossione delle pene pecuniarie applicate in via amministrativa spettano ai ricevitori del registro.

I consoli all'estero ed i comandanti di navi da guerra di stazione in paese straniero, ove non risieda console con esercizio di giurisdizione, dovranno uniformarsi alle speciali norme di procedura prescritte dalla legge sui consolati.

Anche innanzi i detti consoli e comandanti si fa luogo alla composizione amministrativa come nel primo capoverso.¹

449. I procedimenti relativi ai reati marittimi dovranno sempre essere spediti d'urgenza.

L'imputato, *contro il quale siasi spedito o possa essere spedito* mandato di cattura nei sensi dell'art. 182 del Codice di procedura penale, modificato colla legge 30 giugno 1876, n. 3183 (serie 2^a), *o che trovasi in istato di libertà provvisoria*, potrà avere il permesso d'imbarco *previo il consenso sia del pubblico ministero, sia del pretore per i reati di sua competenza*; ma l'imbarco non potrà essere autorizzato per viaggi all'estero.

Oltre ai casi indicati nell'art. 311 del Codice di procedura penale, nei giudizi per reati marittimi, si potranno leggere le dichiarazioni scritte dei testimoni, ogniqualvolta consti che si trovino in navigazione, quantunque non siano assenti dal Regno.

I termini per produrre opposizioni, appello o ricorso contro sentenze di condanna per reati marittimi, pronunziate a carico di individui appartenenti alla marina, mentre sono in navigazione, cominceranno a decorrere dal giorno dello sbarco loro nel Regno, accertato ai termini degli articoli 115 e seguenti del presente Codice e del regolamento.

Nei giudizi per reati marittimi potranno essere, previo accordo fra le parti, e con decreto del presidente, ridotti:

a dieci giorni il termine, stabilito nell'art. 360 del Codice di procedura penale;

a venti giorni quello fissato nell'art. 407 del detto Codice;

ugualmente a venti giorni quello prescritto nell'articolo 664 del Codice stesso.

In quest'ultimo caso il presidente potrà pure ab-

¹ Modificato dagli articoli 11 e 12 della L. 11 aprile 1886, n. 3781, serie 3^a.

breviare i termini stabiliti negli articoli 661 e 662.¹

TITOLO IV.

Del potere disciplinare.

CAPO UNICO.

450. In forza del potere disciplinare, le autorità che ne sono investite hanno facoltà di reprimere le semplici mancanze di disciplina, commesse dalle persone poste sotto la loro dipendenza, con pene disciplinari della natura e nei limiti infra espressi.

451. Il potere disciplinare è affidato:

1° Ai capitani ed agli ufficiali di porto:

a) su tutte le persone iscritte nella matricola della gente di mare, dal giorno in cui sono portate sul ruolo di una nave, sino a quello in cui ne siano cancellate;

b) sui pescatori del litorale iscritti nel regi-

stro del rispettivo compartimento o circondario marittimo;

c) sulle persone addette a lavori nei porti;

d) sui barcaioli nei porti e nelle spiagge;

e) sui piloti pratici e sulle persone indicate nell'art. 166;

2° Agli ufficiali consolari all'estero, sulle persone sovra menzionate alla lettera a;

3° Ai comandanti dei legni da guerra dello Stato, sulle persone indicate alla lettera a, semprechè la nave sulla quale sono imbarcate si trovi in alto mare, od in paese estero, ove non risieda un ufficiale consolare nazionale;

4° Al capitano o padrone, sopra qualunque persona imbarcata sulla sua nave, compresi i passeggeri.²

452. Oltre ai casi espressamente previsti nei precedenti articoli, sono considerate mancanze di disciplina,

¹ Modificato dagli articoli 11 e 12 della L. 11 aprile 1886, n. 3781, serie 3^a. All'art. 182 del vecchio Codice di procedura penale corrispondono gli articoli 313, 314 e 317 del nuovo Codice approvato con R. decreto 27 febbraio 1913, n. 127; all'art. 311 gli articoli 404 e 406; all'art. 360 l'art. 489; all'art. 407 l'art. 129; all'art. 661 l'art. 519.

² Confr. R., 1067, 1068, 1070.

È insindacabile dall'autorità giudiziaria il provvedimento del capitano di porto, col quale questi autorizza o nega lo sbarco di alcuno dei componenti l'equipaggio di una nave; conseguentemente non può competere azione contro lo Stato per i danni che per avventura siano derivati all'armatore, al proprietario della nave, agli assicuratori, ed ai caricatori o destinatari della merce dopo lo sbarco del capitano a seguito del permesso concesso dal capitano di porto (*C. Roma*, 21 giugno 1916 - *Dir. Maritt.*, 1917, 241).

e represses con punizioni disciplinari :

la disobbedienza semplice ;

la negligenza nel prendere il suo posto ;

la mancanza o negligenza nel servizio nautico detto *di quarto* o *quarta* ;

la ubbriachezza senza disordine ;

L'assenza dal bordo senza autorizzazione del capitano, quando non oltrepassi le ventiquattro ore ;

L'imbarco clandestino di vino, o di altre bevande fermentate ;

la mancanza di rispetto ai superiori, e generalmente tutti i fatti provenienti da negligenza, i quali non costituiscono che una lieve mancanza, o un semplice mancamento all'ordine od al servizio della nave ;

la perdita, per negligenza, del libretto di matricola, o del foglio di ricognizione ;

ogni fatto, non ispecialmente previsto dal presente Codice, di negligenza dei capitani o padroni nell'esercizio delle funzioni loro attribuite in materia di polizia di bordo, nel titolo secondo, capo nono, parte prima, del presente Codice.

453. Le pene disciplinari sono :

1° La consegna a bordo da uno a cinque giorni ;

2° La guardia raddoppiata ;

3° La privazione della razione di vino, o di altra bevanda fermentata, da uno a due giorni ;

4° Gli arresti di rigore da uno a dieci giorni ;

5° La ritenuta della paga mensile da uno a trenta giorni, o la privazione di utili da una a cento lire ;

6° La esclusione dalla tavola del capitano da uno a dieci giorni ;

7° La proibizione di stare in coperta oltre due ore del giorno per un termine non maggiore di cinque giorni.

454. Nella applicazione delle suddette punizioni si osserveranno le seguenti norme :

Le persone componenti l'equipaggio di una nave, a qualunque grado appartenano, saranno passibili delle punizioni enunciate nei numeri 1 a 5 inclusivamente dell'articolo precedente, senza che l'ultima di esse possa mai infliggersi dal capitano o padrone ;

Le persone indicate nell'art. 166 e alle lettere *b*, *c*, *d*, *e*, dell'art. 451 soggiaceranno alle pene prescritte nel numero 4 ;

I passeggeri saranno soggetti alle punizioni stabilite nei numeri 6 e 7.

455. Le persone dello equipaggio continueranno ad essere sottoposte alle regole di disciplina nel caso

di perdita della nave per naufragio, o per qualunque altra causa, finchè non siano rimesse ad un'altra autorità nazionale (128, 429).

456. Le pene disciplinari non potranno mai essere applicate cumulativamente.

457. Il capitano o padrone, annotando nel giornale nautico le mancanze e i castighi da esso inflitti, dovrà apporvi la data e la firma.

Entro ventiquattro ore dall'ammissione a pratica, egli, anche quando non abbia l'obbligo di tenere il detto giornale, dovrà render conto all'ufficio di porto delle pene che avrà inflitto alle persone dell'equipaggio e del costo delle razioni state ridotte a titolo di punizione.

Gli uffici di porto dovranno tenerne nota nei modi stabiliti dal regolamento.

458. I marinai che, durante la pena degli arresti, saranno surrogati nel servi-

zio a bordo della nave alla quale appartengono, soggiaceranno ad una ritenuta sulle loro paghe, uguale allo ammontare delle spese di surrogazione.

Di tale ritenuta sarà fatta menzione nel giornale di bordo.

459. Coloro che, essendo condannati ad una pena disciplinare a bordo, ricusino di sottomettersi, potranno essere messi ai ferri per dieci giorni al più.

460. L'importare delle ritenzioni sui salari o sulla parte degli utili, di cui nei precedenti articoli, come pure il costo delle razioni state ridotte a titolo di punizione, saranno per intero devoluti alla cassa degli invalidi per la marina mercantile.

461. Il Governo provvederà con regolamento alla esecuzione di questo Codice, con facoltà di comminare pene di polizia e disciplinari.

VITTORIO EMANUELE.

MANCINI.

B. BRIN.

**Tabella che stabilisce la divisione
del territorio marittimo.¹**

Compartimenti marittimi	. Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario
Porto Maurizio.	S. Remo	Da Ventimiglia incluso (con fine colla Francia) a S. Re- mo incluso.
	Porto Maurizio.	Da S. Remo escluso a Porto Maurizio incluso.
	Oneglia	Da Porto Maurizio escluso ad Alassio incluso.
Savona	Loano	Da Alassio escluso a Vari- gotti incluso.
	Savona	Da Varigotti escluso ad Al- bissola incluso.
	Varazze	Da Albissola escluso ad Aren- zano escluso.
Genova	Sestri Ponente.	Da Arenzano incluso a Sestri Ponente incluso.
	Genova	Da Sestri Ponente escluso a Nervi incluso.
	Camogli	Da Nervi escluso a Rapallo incluso.
Spezia	Chiavari	Da Rapallo escluso a Levante incluso.
	Spezia	Da Levante escluso al Tor- rente Parmignola.
Viareggio	Marina di Carr.	Dal Torrente Parmignola al Comune di Massa incluso.
	Viareggio	Dal Comune di Massa escluso a quello di Pisa escluso.
Livorno	Livorno	Dal Comune di Pisa a Piom- bino incluso.
	Porto S. Stefano	Da Piombino escluso a Gra- tociare escluso.
Portoferraio	Portoferraio	Da Capo delle Viti, girando pel Capo dell'Enfola, a Por- to Longone incluso, compre- se l'isola di Capraia e le altre dell'arcipelago toscano, me- no quella di Gorgona.
	Rio Marina	Da Porto Longone escluso a Capo delle Viti.

¹ Con le modificazioni apportatevi a tutto giugno 1920.

Compartimenti marittimi	Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario
Civitavecchia ..	Civitavecchia .	Da Graticciare incluso a Torre Paterno escluso.
	Anzio	Da Torre Paterno incluso a Torre Gregoriana incluso.
Gaeta	Gaeta	Da Torre Gregoriana escluso al lago di Patria escluso, compreso il gruppo delle isole di Ponza.
Napoli	Iscchia	L'isola d'Ischia e le isole di Ventotene e Santo Stefano.
	Procida	L'isola di Procida.
	Pozzuoli	Dal lago di Patria incluso a Pozzuoli incluso.
	Napoli	Da Pozzuoli escluso a S. Giovanni a Teduccio incluso e l'isola di Nisida.
Torre del Greco.	Torre del Greco	Da S. Giovanni a Teduccio escluso a Torre del Greco incluso.
Castellammare di Stabia	Torre Annunziata	Da Torre del Greco escluso al Fiume Sarno.
	Castellammare di Stabia....	Dal Fiume Sarno a Castellammare di Stabia incluso.
	Meta	Da Castellammare escluso a Positano escluso.
Salerno	Salerno	Da Positano incluso alla foce del fiume Sele.
	Pisciotta	Dalla foce del Sele al Comune di Sapri incluso.
Pizzo	Paola	Da Sapri escluso ad Amantea incluso.
		Da Amantea escluso a S. Ferdinando (Rosarno) escluso.
Reggio di Calab.	Reggio di Cal.	Da S. Ferdinando (Rosarno) incluso a Monasterace escl.
Taranto	Cotrone	Da Monasterace escluso a Torre Nuova (Cirò) incluso.
	Taranto	Da Torre Nuova escluso a Torre Cesaria (Nardò) escl.
Brindisi	Gallipoli	Da Torre Cesaria incluso a Capo Santa Maria di Leuca escluso.
	Brindisi	Da Capo Santa Maria di Leuca incluso a Fasano escluso.
Bari	Bari	Da Fasano incluso a Molfetta escluso.
	Molfetta	Da Molfetta incluso a Barletta escluso.
	Barletta	Da Barletta incluso a Manfredonia incluso.

Compartimenti marittimi	Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario
Ancona	Rodi	Da Manfredonia escluso a Campomarino escluso.
	Ortona	Da Campomarino incluso alla foce del Tronto.
	Ancona	Dalla foce del Tronto alla foce del Cesano.
Rimini	Pesaro	Dalla foce del Cesano a Rimini escluso.
	Rimini	Da Rimini incluso a Cesenatico incluso.
Ravenna	Ravenna	Da Cesenatico escluso alla foce del canale di Bellocchio.
	Porto Garibaldi	Dalla foce del canale di Bellocchio alla foce del Po di Goro.
Chioggia	Chioggia	Dalla foce del Po di Goro alla sponda destra di Malamocco incluso (San Pietro in Volta nel comune di Pellestrina).
Venezia	Venezia	Dalla sponda sinistra del porto di Malamocco incluso a porto Nogaro incluso.
Cagliari	Carloforte.....	Da Oristano incluso a Capo Teulada escluso, comprese le isole di S. Pietro e Sant'Antioco.
	Cagliari	Da Capo Teulada incluso a Terranova escluso.
Maddalena	Maddalena	Da Terranova incluso a Castelsardo escluso, più l'isola di Maddalena e le adiacenti.
	Porto Torres	Da Castelsardo incluso ad Alghero escluso, compresa l'isola Asinara.
	Alghero	Da Alghero incluso ad Oristano escluso.
Messina	Lipari	Le isole Eolie.
	Milazzo	Dalla foce del fiume Pollina a Milazzo incluso.
	Messina	Da Milazzo escluso alla foce del fiume Alcantara.
Catania	Riposto	Dalla foce del fiume Alcantara ad Acireale escluso.
	Catania	Da Acireale incluso ad Augusta escluso.
Siracusa	Augusta	Da Augusta incluso a Siracusa escluso.
	Siracusa	Da Siracusa incluso a Vittoria incluso.

Compartimenti marittimi	Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario
Porto Empedocle	Terranova ...	Da Vittoria escluso a Licata escluso.
	P. Empedocle .	Da Licata incluso alla foce del fiume Belici, comprese le isole di Lampedusa e Linosa.
Trapani	Marsala	Dalla foce del fiume Belici a Trapani escluso.
	Trapani	Da Trapani incluso a Castellammare del Golfo escluso, comprese le isole Egadi e l'isola di Pantelleria.
Palermo	Palermo	Da Castellammare del Golfo incluso a Termini incluso, comprese le isole delle Femmine e d'Ustica.
	Cefalù	Da Termini escluso alla foce del fiume Pollina.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro di Grazia e Giustizia e dei Culti

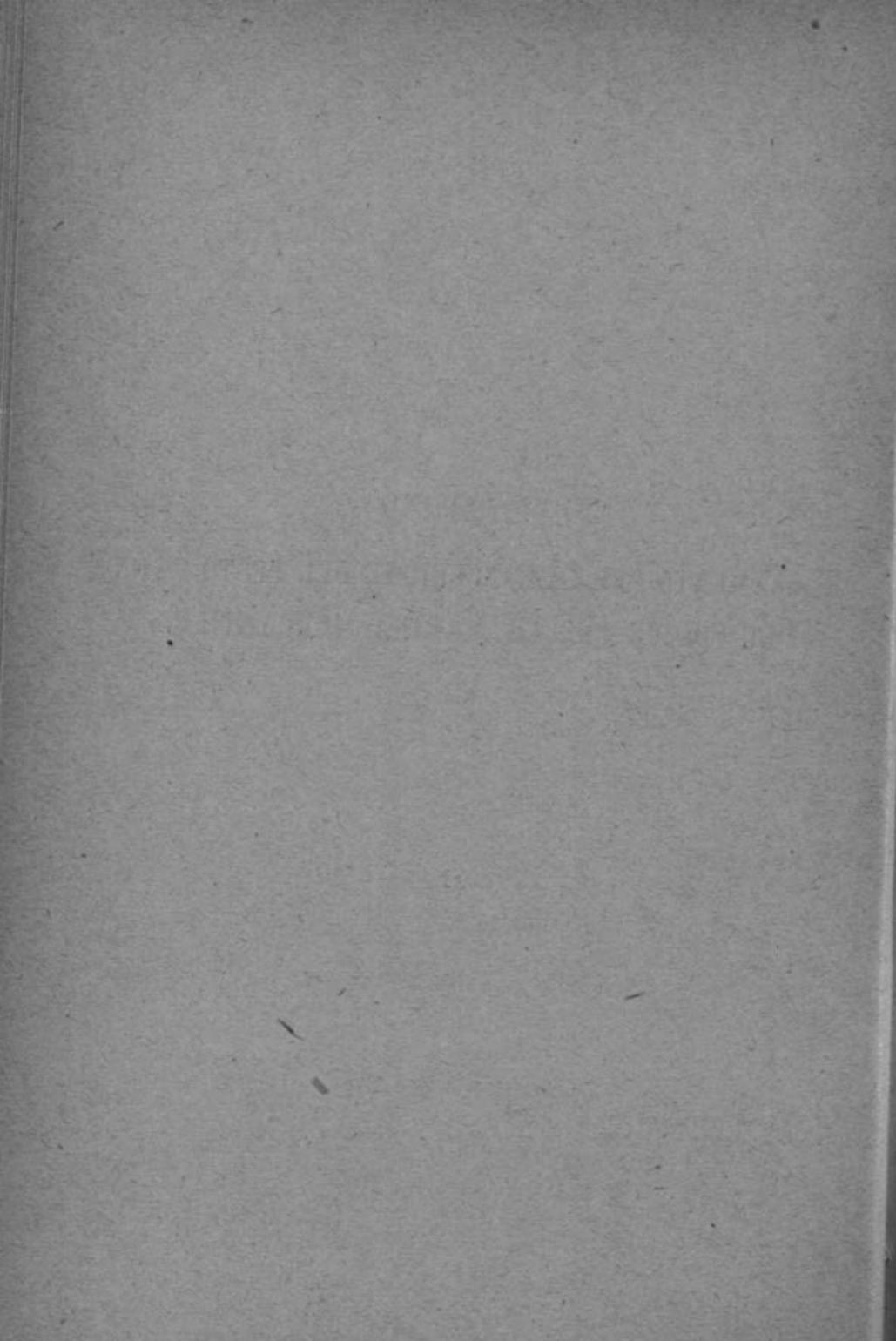
MANCINI.

Il Ministro della Marina

B. BRIN.

PARTE SECONDA.

REGOLAMENTO PER LA ESECUZIONE DEL TESTO UNICO
DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE.



UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 461 del testo unico del Codice per la marina mercantile, approvato con Nostro decreto del 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2^a);

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei Nostri Ministri di grazia e giustizia e dei culti e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. È approvato l'annesso Regolamento, firmato, d'ordine Nostro, dai Ministri di grazia e giustizia e dei culti e della marina, per l'esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile, approvato con Nostro decreto del 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2^a).

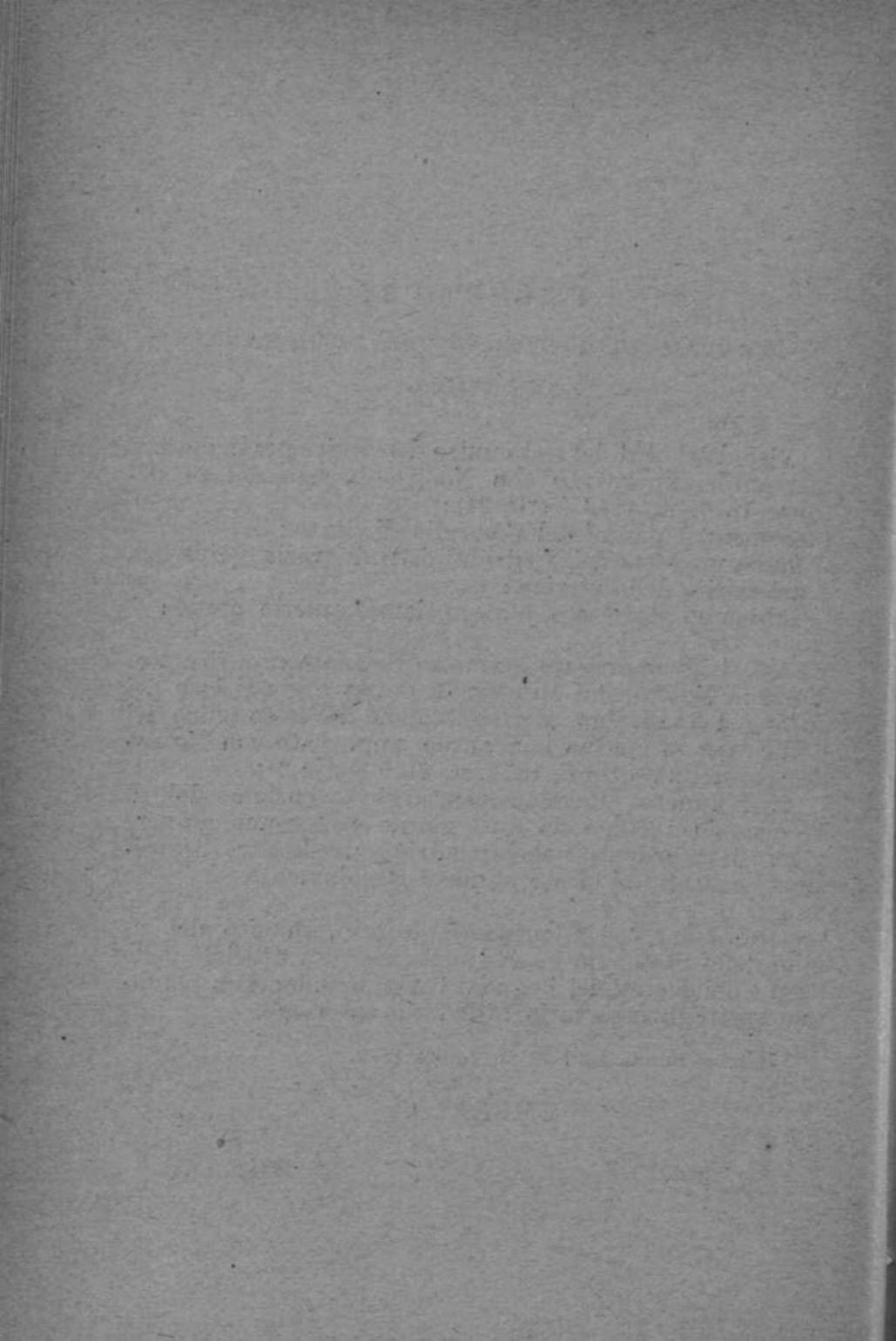
2. L'annesso Regolamento avrà esecuzione dal dì 1^o gennaio 1880, e da quel giorno cesseranno d'aver vigore i precedenti Regolamenti e tutte le altre disposizioni contrarie al citato annesso Regolamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1879.

UMBERTO.

VARÈ,
BONELLI.



REGOLAMENTO PER LA MARINA MERCANTILE.

TITOLO I.

**Circoscrizione marittima. —
Personale, attribuzioni
amministrative e giudi-
ziarie degli Uffici di porto.**

CAPO I.

*Giurisdizione, doveri ed at-
tribuzioni generali del per-
sonale degli Uffici di
porto.*¹

Art. 1. I compartimenti ed i circondari marittimi hanno per limiti i confini dei comuni estremi in essi compresi.

2. Gli uffici di porto e le delegazioni di porto esercitano le loro attribuzioni entro i confini del comune in cui risiedono, ed anche nei comuni vicini, se vi

manchi il rappresentante dell'amministrazione marittima.

3. La tabella n. 1, annessa al presente regolamento, determina i luoghi nei quali sono stabiliti uffici di porto locali e delegazioni di porto.

Questa tabella potrà essere modificata con decreto reale.

4. La competenza in materia di sanità marittima di tutti gli uffici di porto è determinata dalla tabella n. 2, annessa al presente.

Questa tabella potrà essere modificata con disposizione del Ministero della marina, concertata con quello dell'interno.

5. I capi di compartimento dipendono direttamente ed esclusivamente dal Mi-

¹ Gli articoli 4-8 vanno in gran parte modificati dal R. D. 29 settembre 1895, n. 636, che approva il Regolamento per la sanità marittima, e da posteriori disposizioni relative all'Amministrazione della marina mercantile, riportate nella parte terza del volume. Vedi nota all'art. 1 del Cod. mar. merc.

nistero della marina, salvo le eccezioni stabilite nei due seguenti articoli.

I capi di circondario dipendono direttamente dal rispettivo capo di compartimento.

I capi di un ufficio di porto locale dipendono dal rispettivo capo di circondario e dal capo di compartimento.

I delegati di porto dipendono dal capo del circondario e dal capo di compartimento, e, nei casi speciali, anche dai capi degli uffici di porto locali situati nel compartimento.

6. Tutti i capi degli uffici di porto devono essere deferenti al prefetto o al sottoprefetto della provincia o del circondario rispettivi, e devono eseguirne gli ordini, allorchè riguardino la pubblica sicurezza e il servizio generale dello Stato.

Per il servizio tecnico di sanità marittima, tutti i capi degli uffici di porto, i medici direttori dei lazzeretti, e i delegati di porto dipendono direttamente dal Ministro dell'interno, dai prefetti e dai sottoprefetti rispettivi.

7. I capi di compartimento devono eseguire e far eseguire dagli uffici a loro sottoposti gli ordini relativi al servizio militare marittimo, che loro fossero dati dai comandanti in capo

dei dipartimenti, e di armate o squadre navali.

8. Tutti i capi degli uffici di porto sono agenti del consiglio amministrativo del corpo reale equipaggi, nella rispettiva loro residenza, con responsabilità diretta verso il detto consiglio del danaro ad essi affidato.

CAPO II.

Attribuzioni amministrative degli Uffici di porto.

Sezione I.

Attribuzioni dei capi di compartimento.

9. I capi di compartimento:

1° tengono le matricole della gente di mare di prima categoria, e rilasciano i libretti di matricolazione;

2° tengono i registri della gente di mare di seconda categoria, e rilasciano i fogli di ricognizione;

3° provvedono all'ammissione agli esami di coloro che aspirano a gradi o qualità nella marina mercantile;

4° propongono al Ministero della marina l'emissione delle patenti di grado per coloro che furono dichiarati idonei negli esami teorico-pratici di capitani superiori di lungo corso, di capitani di lungo corso,

di capitani di gran cabottaggio, di ingegneri navali, di costruttori navali di 1^a e 2^a classe, e di macchinisti in 1^o e in 2^o; registrano e consegnano le dette patenti;

5^o rilasciano le patenti di grado a coloro che furono dichiarati idonei all'esame teorico-pratico di padrone; i certificati di idoneità per navigare come scrivano o *sottoscrivano*; i certificati di idoneità alle funzioni di perito stazzone; ed i fogli di autorizzazione al comando di bastimenti addetti al piccolo traffico costiero, e alla pesca illimitata;

6^o tengono registro dei piloti pratici stabiliti nel compartimento, e rilasciano i relativi fogli di abilitazione; tengono pure registro degli interpreti marittimi, che sono da loro nominati;

7^o trattano gli affari riguardanti le successioni di marinai morti in navigazione od all'estero;

8^o accertano le azioni di merito compiute in mare, e ne riferiscono al Ministero;

9^o propongono all'approvazione del Ministero della marina le tariffe delle mercedi per l'imbarco e sbarco dei passeggeri, dei bagagli e delle merci;

10^o esercitano la giuri-

sdizione e i poteri arbitrale e disciplinare loro attribuiti dal Codice della marina mercantile;

11^o ricevono le convenzioni di arruolamento, conformi al disposto del Codice di commercio;

12^o sono incaricati dell'eseguimento della leva marittima secondo la legge e regolamento relativi;

13^o regolano il servizio dei barcaioli, dei zavorrai, e di altri esercenti arti e industrie nei porti, e l'ammissione degli spedizionieri nell'ufficio;

14^o tengono le matricole dei bastimenti a vela e a vapore del rispettivo compartimento, e trascrivono su particolari registri gli atti traslativi o dichiarativi della proprietà dei bastimenti stessi, i contratti di pegno, di cambio marittimo, e di costruzione dei bastimenti e relative quietanze;

15^o promuovono d'ufficio la vendita dei bastimenti nei casi preveduti dal Codice della marina mercantile;

16^o propongono al Ministero della marina la emissione e la rinnovazione degli atti di nazionalità dei bastimenti; rilasciano loro le carte di bordo per qualunque destinazione;

17^o tengono i registri dei galleggianti del compartimento non muniti di atti

di nazionalità, e rilasciano le licenze annue a quelli del proprio circondario;

18° fanno procedere alla stazzatura dei bastimenti nazionali, ed, occorrendo, di quegli esteri; e vigilano alla regolarità di tali operazioni;

19° provvedono alle visite de' bastimenti nei modi determinati dal presente regolamento;

20° compiono gli atti relativi ai naufragi, ed ai ricuperi;

21° applicano le tasse di ancoraggio, e gli altri diritti marittimi e sanitari;

22° provvedono alla polizia dei porti e delle spiagge, e vigilano per la loro conservazione, e per impedire usurpazioni o guasti delle proprietà demaniali;

23° provvedono alle concessioni di occupazione per parte dei privati di spazi di mare, di lido e di spiaggia;

24° guardano che non facciasi abuso nè commercio dell'acqua di mare;

25° dispongono e regolano il soccorso ai bastimenti pericolanti;

26° esercitano vigilanza ed azione, a fine di polizia marittima, sui cantieri navali stabiliti nel compartimento;

27° eseguono la legge e i regolamenti sulla pesca di mare per la parte che loro spetta;

28° partecipano all'amministrazione delle casse degli invalidi della marina mercantile, e cooperano al servizio delle medesime in conformità della legge e regolamento relativi;

29° vigilano alla regolare illuminazione dei fari e fanali, ed alla conservazione dei corpi morti;

30° dirigono ed ordinano il proprio ufficio, soprintendono a tutti gli uffici di porto del rispettivo compartimento, e curano, anche con improvvise ispezioni, che il servizio vi proceda regolarmente;

31° adempiono ad ogni altro ufficio a loro commesso dalle leggi e regolamenti per l'amministrazione della marina mercantile.

Sezione II.

Attribuzioni dei capi di circondario.

10. I capi di circondario:

1° tengono le matricole della gente di mare di prima categoria in quelli uffici che il Ministero della marina designerà, e rilasciano, in questo caso, i libretti di matricolazione. Gli uffici che non tengono le dette matricole promuovono dal capo del compartimento la matricolazione della gente di mare di prima categoria;

2° tengono i registri della gente di mare di seconda

categoria, e rilasciano i fogli di ricognizione ;

3° accertano le azioni di merito compiute in mare, e ne riferiscono al capo di compartimento ;

4° esercitano la giurisdizione e il potere disciplinare loro attribuiti dal Codice di marina mercantile ;

5° ricevono le convenzioni d'arruolamento, conforme al disposto del Codice di commercio ;

6° invigilano il servizio dei piloti pratici, dei barcaioli, zavorrai, ed altri esercenti arti ed industrie marittime nei porti o rade, e regolano l'ammissione degli spedizionieri nell'ufficio ;

7° rilasciano le carte di bordo ai bastimenti nazionali per qualunque destinazione ;

8° tengono il registro e rilasciano le licenze de' galleggianti del capoluogo, e delle delegazioni che immediatamente ne dipendono non autorizzate alla emissione delle dette licenze ; inoltre, tengono uno stato numerico de' galleggianti iscritti negli uffici di porto dipendenti, ed in quelle fra le delegazioni autorizzate ad emettere le licenze ;

9° provvedono alle visite dei bastimenti nei modi determinati dal presente regolamento ;

10° dispongono e regolano i soccorsi ai bastimenti in pericolo ;

11° compiono gli atti relativi ai naufragi e ricuperi ;

12° applicano le tasse di ancoraggio, e gli altri diritti marittimi e sanitari ;

13° provvedono alla polizia dei porti e delle spiagge del circondario, e vigilano per la loro conservazione, e per impedire usurpazioni delle proprietà demaniali ;

14° vigilano alla regolare illuminazione dei fari e fanali e alla conservazione dei corpi morti ;

15° eseguono la legge e i regolamenti sulla pesca di mare per la parte che loro spetta ;

16° esercitano vigilanza ed azione, a fine di polizia marittima, sui cantieri navali stabiliti nel circondario ;

17° cooperano, per la parte ad essi assegnata, al servizio della cassa degli invalidi della marina mercantile ;

18° dirigono il proprio ufficio, e vigilano affinché il servizio proceda regolarmente negli uffici del rispettivo circondario ;

19° adempiono ad ogni altro ufficio a loro commesso dalla legge e regolamenti per l'amministrazione della marina mercantile.

Sezione III.

*Attribuzioni dei capi
di un ufficio di porto locale.*

11. I capi di un ufficio di porto locale :

1° rilasciano le carte di bordo ai bastimenti nazionali per qualunque destinazione ;

2° ricevono le convenzioni d'arruolamento conformi al disposto del Codice di commercio ;

3° provvedono alle visite dei bastimenti nei modi determinati dal presente regolamento ;

4° dispongono e regolano i soccorsi ai bastimenti in pericolo ;

5° accertano le azioni di merito compiute in mare, e ne riferiscono al capo del compartimento ;

6° tengono il registro e rilasciano le licenze de' galleggianti del luogo, e delle delegazioni dipendenti non autorizzate ad emettere le licenze medesime ;

7° provvedono alla polizia del litorale di loro giurisdizione ; vigilano per la conservazione di esso, e per impedire usurpazioni o danni alle proprietà demaniali ;

8° esercitano vigilanza ed azione, a fine di polizia marittima, sui cantieri navali stabiliti nel litorale di loro giurisdizione ;

9° applicano le tasse di

ancoraggio'e gli altri diritti marittimi e sanitari ;

10° accertano, in via preliminare, i reati marittimi e le contravvenzioni, e ne riferiscono al capo del circondario per gli ulteriori atti di sua competenza ;

11° invigilano il servizio dei piloti pratici, dei barcaioli, zavorrai, ed altri esercenti arti ed industrie marittime nel litorale di loro giurisdizione ;

12° eseguono la legge e i regolamenti sulla pesca di mare per la parte che loro spetta ;

13° vigilano alla regolare illuminazione dei fari e fanali ;

14° cooperano, per la parte ad essi assegnata, al servizio della cassa degli invalidi della marina mercantile ;

15° adempiono ad ogni altro ufficio a loro commesso dalla legge e regolamenti per l'amministrazione della marina mercantile.

Sezione IV.

Attribuzioni dei delegati di porto.

12. I delegati di porto :

1° vidimano le carte di bordo ai bastimenti nazionali per qualunque destinazione, astenendosi però da ogni altro atto attribuito agli uffizi di porto ; inscrivono, o cancellano, occorrendo, individui dell'equi-

paggio sul ruolo; e fanno constare dell'imbarco dei passeggeri nei modi prescritti dal presente regolamento;

2° ritirano i ruoli d'equipaggio, e li trasmettono all'ufficio di porto da cui dipendono;

3° ritirano le licenze da pesca, da traffico, e da diporto scadute; e, ove sieno autorizzati in conformità dell'art. 899 del presente regolamento, tengono il registro ed emettono le licenze dei galleggianti del luogo; in caso poi non sieno a ciò autorizzati, promuovono dall'ufficio di porto da cui immediatamente dipendono la emissione delle nuove licenze dei galleggianti suddetti;

4° applicano le tasse di ancoraggio e gli altri diritti marittimi e sanitari;

5° accertano le azioni di merito compiute in mare; e ne riferiscono al capo del circondario;

6° dispongono, e regolano i soccorsi ai bastimenti in pericolo;

7° riferiscono al capo del circondario da cui dipendono le mancanze di disciplina commesse dalla gente di mare, affinchè siano punite, e gli riferiscono anche sui reati marittimi e sulle contravvenzioni pervenute a loro conoscenza;

8° invigilano il servizio

dei piloti pratici, barcaioli zavorrai, ed altri esercenti arti ed industrie marittime sul littorale di loro giurisdizione; provvedono alla polizia del littorale medesimo; vegliano per la conservazione di esso, e per impedire usurpazioni e danni delle proprietà demaniali;

9° cooperano, per la parte ad essi assegnata, al servizio della cassa degli invalidi della marina mercantile;

10° informano l'ufficio di porto da cui dipendono di tutto ciò che riguarda l'amministrazione della marina mercantile, e ne eseguono le disposizioni.

Sezione V.

Disposizioni comuni alle precedenti sezioni.

13. I capi d'ufficio ne stabiliscono l'orario, che deve corrispondere alle esigenze del commercio locale; assegnano il compito agli impiegati; possono, per ragioni di servizio, delegare il più anziano di loro ad intervenire alle sedute di quei consigli o commissioni, cui essi capi appartengono; regolano con speciali disposizioni il servizio interno ed esterno, e curano che l'ordinamento degli atti di ufficio e della corrispondenza sia conforme alle prescrizioni ministeriali.

14. Tutti i capi d'ufficio di porto devono notificare direttamente al Ministero della marina, ed al capo dell'ufficio da cui dipendono, l'arrivo nelle acque di loro giurisdizione, e la partenza dei bastimenti da guerra nazionali ed esteri.

15. I capi d'ufficio di porto devono far visita per i primi agli uffiziali ammiragli comandanti di forze navali nazionali, che arrivassero nel porto di loro giurisdizione, ed ai comandanti di regie navi, i quali abbiano grado superiore a quello cui essi capi d'ufficio sono assimilati.

16. All'arrivo di bastimenti da guerra esteri nel porto di loro giurisdizione, in cui non sieda un comando militare marittimo, i capi di ufficio di porto spediscono una imbarcazione ad offrire ai comandanti i loro servigi.

17. Gli impiegati di porto hanno l'obbligo di facilitare alla marineria lo adempimento di tutti gli atti e formalità prescritte dal Codice della marina mercantile, dal presente regolamento, dal Codice di commercio, dalla legge di sanità marittima, e da ogni altra legge e regolamento che riguardi la navigazione.

18. Formando, o rilasciando qualsiasi atto o documento, o ricevendo quelli

che fossero loro presentati, gli impiegati di porto devono osservare e fare osservare da chi spetta le disposizioni delle vigenti leggi, in ispecie di quelle sulle tasse di bollo e registro.

19. La firma degli impiegati di porto, apposta su qualsiasi documento, deve essere sempre preceduta dalla indicazione del grado di cui sono rivestiti, e autenticata dal bollo d'ufficio.

20. I capi d'ufficio di porto sono autorizzati a vidimare, senza esigere alcun diritto, le carte di bordo dei bastimenti esteri, nel caso che non si trovi nel luogo di residenza, un agente consolare dello Stato cui appartiene il bastimento, e dal capitano di esso ne sia fatta richiesta.

La marineria estera deve essere dagli impiegati di porto assistita e trattata, senza esigere alcun diritto (salvo le indennità di trasferta nei casi in cui sono regolarmente dovute), come quella nazionale, ogniqualvolta ricorra ad essi in mancanza di agente consolare della propria nazione.

Cessa però l'intervento dei suddetti impiegati appena subentri l'azione dell'uffiziale consolare competente al quale spetta di diritto la trattazione degli affari anche se questi fossero

stati già iniziati dall'autorità marittima.

21. In caso di assenza o di impedimento del capo d'ufficio ne fa provvisoriamente le veci l'impiegato dell'ufficio medesimo più elevato in grado, e nel caso di parità di grado quello più anziano, il quale risponde della regolarità del servizio per tutto il tempo che ne resta alla direzione.

22. Negli uffici di porto in cui si trovi un solo impiegato, il servizio, in caso di assenza o di impedimento del titolare, è assunto dall'impiegato doganale e, in mancanza di esso, dal sindaco locale.

Nel primo caso, il capo del compartimento è tenuto a prendere dei preventivi concerti coll'autorità da cui dipende l'impiegato doganale.

23. In occasione di cambiamento del capo d'ufficio deve compilare processo verbale della consegna dell'ufficio e del servizio, e trasmetterne copia al Ministero.

24. Tutti i capi d'ufficio di porto hanno l'obbligo di prestarsi alle richieste di verifica per parte degli ispettori demaniali, e

degli impiegati degli uffici dei pesi e misure, come pure alle domande d'informazioni degli agenti delle tasse.

CAPO III.

*Disposizioni riflettenti il personale del corpo delle capitanerie di porto.*¹

Sezione I.

Capitano di porto ispettore.

25. *Il capitano di porto ispettore è incaricato, per propria istituzione, della ispezione di tutte le capitanerie, uffici e delegazioni di porto e dei lazzaretti, a fine di verificare la regolarità del servizio, e di assicurare e coordinare l'osservanza delle leggi e dei regolamenti per l'amministrazione marittima e sanitaria.*

26. *È dovere di tutti gli impiegati di porto di usare rispetto e deferenza all'ispettore, aderire alle sue richieste, ed eseguire quelle istruzioni riguardanti il servizio che, in via d'urgenza, egli stitasse d'impartire.*

27. *L'ispettore, nell'esercizio delle sue funzioni, riceverà qualunque reclamo scritto o verbale, e, se lo meriti, ne farà oggetto d'indagini per riferirne al Ministero.*

¹ Le norme riflettenti il personale del Corpo delle Capitanerie di porto sono state a più riprese e in vario senso modificate da disposizioni successive, di cui quelle in vigore son riportate nella parte terza del volume. Per i commessi, vedi il R. D. 9 agosto 1910, n. 667, art. 12 e seg., e il R. D. 4 agosto 1913, n. 1003.

Sezione II.

*Personale amministrativo
del corpo delle capitanerie di porto.*

28. I posti di applicato di 2^a classe saranno messi a concorso fra i capitani di lungo corso, i quali non abbiano oltrepassata l'età di 35 anni, siano sani, robusti e senza apparenti deformità o fisiche imperfezioni, e fra gli altri cittadini italiani i quali provino :

a) Di aver compiuto 18 anni e non oltrepassati i 30 ;

b) Di essere sani, robusti, e senza apparenti deformità, o fisiche imperfezioni ;

c) D'aver sempre tenuto condotta regolare ;

d) Di avere compiuti gli studi secondari in un liceo, o in istituto tecnico, e d'aver conseguito il relativo diploma di licenza ;

e) D'aver soddisfatto all'obbligo della leva, o far risultare di aver chiesta la iscrizione sulla lista di leva, qualora la classe a cui appartengono non fosse ancora chiamata.

Il regolamento e il programma dell'esame da prestarsi dai concorrenti sarà stabilito con decreto ministeriale.

In casi speciali, e per considerazioni che si rimettono all'apprezzamento del Ministero della marina, potrà essere accordato il posto di applicato di porto di 2^a classe

nel corpo delle capitanerie di porto allo allievo della regia accademia navale che, superato l'esame del 4^o anno di corso, non potesse proseguire nella carriera militare marittima. Egli dovrà tuttavia soddisfare alle condizioni espresse alle lettere a, b, c, e del presente articolo.

29. Le promozioni da applicato di 2^a classe ad applicato di 1^a classe avverranno per anzianità.

30. I posti di ufficiale di 3^a classe saranno conferiti per esame di concorso, da prestarsi secondo il regolamento ed in conformità del programma che verrà stabilito con decreto ministeriale, fra gli applicati di 1^a classe.

Gli applicati di porto, i quali falliscono per tre volte la prova nell'esame di concorso a posti di ufficiali di porto di 3^a classe, non saranno ammessi ad ulteriore esperimento.

Le promozioni nelle classi degli ufficiali saranno fatte per anzianità.

31. La promozione al grado di capitano di porto di 3^a classe sarà fatta esclusivamente a scelta fra gli ufficiali di 1^a classe.

32. Le promozioni nelle classi dei capitani di porto saranno fatte colle regole seguenti :

Dalla 3^a alla 2^a classe, metà per anzianità e metà a scelta ;

Dalla 2^a alla 1^a classe, esclusivamente a scelta.

33. Il capitano di porto ispettore è nominato a scelta tra i capitani di porto di 1^a classe.

34. I posti di medico direttore e di medico supplente di lazzeretto, e quelli di medico locale nei porti, saranno messi a concorso per titoli fra i medici civili.

Sarà sempre data la preferenza ai medici i quali abbiano servito almeno due anni nel corpo sanitario militare marittimo.

35. L'anzianità non dà diritto a promozione se non è accompagnata da riconosciuta idoneità e diligenza.

36. Ad eccezione della quarta parte dei posti nelle diverse classi degli uffiziali di porto, riservati, secondo l'art. 3 del Codice della marina mercantile, agli uffiziali di vascello della regia marina, tutti i posti vacanti competono al personale del corpo delle capitanerie di porto.

37. Gli impiegati del corpo delle capitanerie di porto avranno la seguente assimilazione di rango a grado militare :

Capitano di porto ispettore e capitano di porto di 1^a classe — Colonnello ;

Capitano di porto di 2^a classe — Tenente colonnello ;

Detto di 3^a classe — Maggiore ;

Uffiziale di porto di 1^a, 2^a e 3^a classe, medico direttore di lazzeretto, e medico primario locale — Capitano ;

Applicato di porto di 1^a classe, medico supplente di lazzeretto, e medico locale — Tenente ;

Applicato di 2^a classe — Sottotenente.

38. L'abito di grande e di piccola divisa per gli impiegati del corpo delle capitanerie di porto sarà uguale a quello stabilito per gli uffiziali dello stato maggiore generale della regia marina, eccetto che :

a) Non avrà il distintivo militare delle stellette, nè quello dell'occhio formato dall'unico giro distintivo, o da quello superiore dei galloni d'oro nel lato esterno dell'avambraccio, prescritto col regio decreto 21 aprile 1878, portante alcune modifiche alle divise degli uffiziali dei corpi della real marina. La distanza dall'uno all'altro dei galloni sulle maniche sarà di 10 millimetri ;

b) L'abito di gran divisa avrà su ciascun angolo del bavero un'ancora sormontata dalla corona reale, ricamata in oro, secondo il modello che sarà stabilito ;

c) In luogo delle spalline si useranno le treccie, conformi al modello stabilito, a tre cordoni d'oro per il capitano di porto ispettore, e per i capitani di porto di 1^a, 2^a e

3^a classe ; a due cordoni per gli uffiziali di porto di 1^a, 2^a e 3^a classe, e ad un solo cordone per gli applicati di porto di 1^a e di 2^a classe.

39. L'abito di grande e di piccola divisa è obbligatorio per tutti i capitani e per gli uffiziali di porto: per gli applicati è obbligatorio soltanto quello di piccola divisa.

40. I medici appartenenti al corpo delle capitanerie di porto vestiranno la divisa del grado cui sono pareggiati, salvo che all'ancora ricamata sul bavero dell'abito di gran divisa, ed a quella sul davanti del berretto, sarà avvolta la serpe in luogo della grippia.

41. Tutti gli impiegati del corpo delle capitanerie di porto devono, nell'esercizio delle loro funzioni, vestire l'abito della piccola divisa.

42. I delegati di porto, la cui nomina è fatta dal Ministero, saranno di due classi: quelli di prima classe verranno specialmente incaricati di reggere all'occorrenza uffizi di porto dipendenti.

Ai delegati di porto che già appartengano, o no, ad altra amministrazione governativa, competerà una retribuzione annua proporzionata alla importanza del servizio prestato, e non mai maggiore di lire 800.

43. I delegati di porto non acquistano alcuno dei diritti

spettanti agl'impiegati dello Stato.

Essi sono assimilati agli applicati di porto di 2^a classe, solamente per le indennità di trasferta per ragioni di servizio.

Gli incaricati ed i delegati di porto sono in facoltà d'indossare, in servizio, la piccola divisa stabilita per gli applicati di porto di 2^a classe del corpo delle capitanerie di porto; però senza i galloni distintivi del grado sulle maniche.

44. Nelle capitanerie e negli uffizi di porto, in cui venisse a mancare il personale, potranno essere ammessi temporaneamente scrivani o diurnisti.

45. In casi urgenti, i capi di compartimento possono accordare fino a cinque giorni di permesso a' loro dipendenti.

Ai delegati di porto, ed agl'incaricati della reggenza di uffizi di porto locali, possono pur concedere permesso di un mese, osservato il disposto dell'art. 22 del presente regolamento.

46. Per recarsi alla capitale e presentarsi al Ministero, tutti gli impiegati di porto, eccettuato l'ispettore, devono avere un permesso speciale dal Ministero stesso.

47. Qualunque domanda o ricorso degl'impiegati di porto deve essere spedita sempre per via gerarchica.

Disposizione transitoria.

48. Gli attuali capitani di porto di 3^a classe conserveranno i distintivi del grado di tenente colonnello, cui erano prima assimilati.

Sezione III.

Bassa forza del corpo delle capitanerie di porto.

49. La bassa forza del corpo della capitanerie di porto è formata da sott'ufficiali e da marinai di porto.

La tabella n. 3 annessa al presente regolamento ne stabilisce il numero, la graduazione e l'annuo stipendio.

50. Còmpito speciale della bassa forza suddetta è quello di vigilare sull'ancoraggio e l'ormeggio dei bastimenti; sull'accensione dei fuochi nei porti; sulla conservazione delle opere dei porti stessi e delle spiagge; sulla occupazione dei moli, ponti, calate e spiagge; sull'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, merci e zavorre; sulla sicurezza delle proprietà e delle persone nei porti e rade, in concorso cogli altri agenti della pubblica forza; ed in generale la esecuzione materiale degli ordini dei capitani e degli ufficiali di porto, cui essa bassa forza trovisi sottoposta.

Le è pure attribuito il basso servizio degli uffizi

di porto e il maneggio delle imbarcazioni.

51. Per essere ammesso a servire come marinaio di porto di 2^a classe occorrono i seguenti requisiti:

a) appartenere alla gente di mare della 1^a categoria;

b) non avere oltrepassato 35 anni di età;

c) avere soddisfatto agli obblighi di leva;

d) avere sempre tenuto condotta regolare;

e) avere attitudine fisica al servizio;

f) essere celibe, o, se ammogliato o vedovo con prole, far constatare della possibilità di provvedere ai bisogni della propria famiglia.

52. Dopo l'ammissione al servizio, nessun individuo della bassa forza potrà contrarre matrimonio senza il permesso del Ministero della marina.

I contravventori a questa regola saranno senza più dispensati dall'impiego.

53. Le nomine a marinaio di porto, e le successive promozioni di classe e di grado, sono fatte dal Ministero della marina.

Sarà data la preferenza a chi avrà servito nel corpo reale equipaggi.

54. Le promozioni da marinaio di 2^a classe a marinaio di 1^a classe avvengono per anzianità, quando però l'individuo da promuoversi siasi condotto lodevolmente.

Ogni altra promozione è fatta a scelta.

Per essere promosso da marinaio di prima classe al grado di secondo nocchiere sarà necessario di sapere leggere e scrivere.

55. Un quarto dei posti di secondo nocchiere e di nocchiere di porto sarà riservato ai sott'uffiziali del corpo reale equipaggi i quali chiedessero di passare al corpo delle Capitanerie di porto o che fossero collocati a riposo, ma si trovassero ancora in grado di prestare utile servizio nei porti.

56. Alla bassa forza del corpo delle Capitanerie di porto è data la seguente assimilazione ai gradi del corpo reale equipaggi:

Nocchiere di porto —
Nocchiere di 2^a classe;

Secondo nocchiere —
Secondo nocchiere.

Marinaio di 1^a e 2^a
classe — Marinaio.

Tale assimilazione determina pure le competenze alle quali la bassa forza suddetta ha diritto in occasione di trasferta per motivi di servizio.

Nei casi però di tramutamento da una ad altra sede permanente riceverà il compenso stabilito per gli agenti civili di basso servizio.

57. La divisa della bassa forza suddetta (obbligatoria per tutti i gradi, anche fuori

di servizio) sarà uguale a quella del corpo reale equipaggi, secondo i diversi gradi, colle seguenti modificazioni:

a) non avrà il distintivo militare delle stellette;

b) il nastro al cappello e al berretto recherà la leggenda: Capitanerie di porto.

58. Ai marinai di porto di prima nomina sarà dato un assegno di primo corredo di lire 100 per una sola volta affinché si provvedano dei prescritti oggetti di vestiario che saranno loro forniti dal consiglio amministrativo del corpo reale equipaggi.

Ogni successiva provvista d'oggetti di vestiario sarà a carico dei richiedenti, i quali dovranno pagarne il prezzo al suddetto consiglio, per mezzo di ritenzioni sul rispettivo stipendio mensile non minori di lire 10.

59. I sott'uffiziali ed i marinai di porto sono destinati a servire nei porti e scali del litorale del Regno per disposizione del Ministero della marina.

Al servizio dei porti principali potranno essere comandati distaccamenti del corpo reale equipaggi.

60. I capi di compartimento possono concedere alla bassa forza, da essi dipendente, permessi che nel corso di un anno non eccedano giorni 15.

I permessi di maggiore

durata sono dati dal Ministero della marina.

61. Le punizioni applicabili alla bassa forza sono:

1° l'ammonizione;

2° l'arresto da uno a dieci giorni, da scontarsi o nella caserma della bassa forza stessa, o nelle sale di disciplina dei reali carabinieri, oppure in quelle del presidio militare, escluse sempre le carceri giudiziarie;

3° la sospensione dal grado o classe, con perdita di tutta o parte della paga;

4° la retrocessione dal grado;

5° la dispensa dal servizio;

6° la destituzione.

62. Le punizioni di cui ai numeri 1° e 2° dell'articolo precedente sono applicate dai capi di compartimento.

Le altre pene vengono inflitte dal Ministero della marina sulla motivata proposta dei capi di compartimento.

63. Alla fine di ogni anno i capi di compartimento riferiscono al Ministero della marina sul merito e sulla condotta degli individui di bassa forza ad essi subordinata.

64. È proibito alla bassa forza di chiedere e di accettare da chicchessia mance, o ricompense per qualsivoglia titolo.

I contravventori saranno

puniti con pene disciplinari; se recidivi, saranno dispensati dal servizio.

Pure è proibito alla bassa forza di accettare dai consoli esteri alcuna retribuzione per opera o concorso prestato per l'arresto o custodia di marinai esteri.

65. La bassa forza ha diritto di partecipare, nella proporzione di cui nella legge 26 gennaio 1865, n. 2134, ai tre quarti delle pene pecuniarie provenienti da contravvenzioni marittime da essa accertate a forma dell'art. 263 del Codice della marina mercantile.

66. Competono alla bassa forza per l'arresto dei disertori e renitenti alla leva gli stessi premi che ai regi carabinieri.

Nei casi previsti dal presente regolamento, quando gli uffizi di porto dispongono che sia messo a bordo di bastimenti nazionali o esteri, o di galleggianti addetti al servizio del porto, un guardiano per custodia, o vigilanza, lo stesso avrà diritto ad una straordinaria mercede di lire cinque al giorno durante la sua permanenza a bordo.

Se la custodia o la vigilanza abbia luogo nelle ore del giorno, cioè dal sorgere al tramontare del sole, la mercede sarà di lire due; se nelle ore della notte di lire tre.

Il pagamento di questa mercede avverrà nei modi stabiliti dall'art. 856 del presente regolamento.

67. Gli individui di bassa forza non potranno essere addetti a lavori di scrittura negli uffizi, nè al servizio particolare degli impiegati di porto di qualsiasi grado.

68. Gli individui di bassa forza sono dichiarati guardie di sanità per gli effetti delle leggi e dei regolamenti di sanità marittima.

Allorchè sono in servizio di contumacia nei lazzeretti, o a bordo dei bastimenti, indossano una tracolla di color rosso.

69. Gli individui di bassa forza hanno la qualità di agenti della forza pubblica per l'accertamento delle contravvenzioni marittime, e per tutti gli effetti previsti dalle leggi.

70. Presso gli uffizi di porto locali, ed anche presso le più importanti delegazioni di porto potranno essere destinati come inservienti individui della gente di mare, i quali riceveranno una retribuzione annua da lire 180 a lire 360, secondo i luoghi.

Questi inservienti non avranno però alcuno dei diritti spettanti agli impiegati dello Stato.

Disposizioni transitorie.

71. Il personale di bassa forza del corpo delle capita-

nerie di porto, stabilito con R. D. 21 dicembre 1876, sarà sciolto subito dopo la pubblicazione di questo regolamento.

72. A far parte del nuovo personale di bassa forza del corpo suddetto, stabilito dalla tabella n. 3 annessa al presente regolamento, saranno chiamati soltanto quegli individui dell'antico personale i quali appartengono alla gente di mare, e siano idonei al servizio marinarresco: per tutti gli altri sarà provveduto a tenore di legge.

Sezione IV.

Imbarcazioni e spese d'uffizio.

73. Il Ministero determina il numero e la qualità delle imbarcazioni per gli uffizi di porto, che saranno somministrate dai regi arsenali marittimi.

Alle spese pel mantenimento e la riparazione delle suddette imbarcazioni è provveduto, secondo il bisogno, per disposizione ministeriale.

74. Gli assegnamenti per le spese d'uffizio, e le regole dell'uso e del conteggiamento di essi sono stabiliti dal Ministero.

75. Vi sarà in ogni uffizio di porto un impiegato economico, incaricato della responsabilità e della tenuta del conto degli oggetti mobili appartenenti all'uffizio

stesso, conformemente alla legge sulla contabilità generale, e sulla amministrazione del patrimonio dello Stato.

76. Gli atti e formalità da compiersi negli uffizi di porto dai capitani, padroni, armatori marittimi, dalla gente di mare in generale, e dai privati, possono essere mandati ad effetto per mezzo di interposte persone, sotto la responsabilità dei mandanti rispettivi, senza obbligo di speciale procura o di altro mandato scritto, purchè ammesse e riconosciute dai capi degli uffizi di porto.

Sono però eccettuati gli atti e le formalità per cui dalle leggi marittime e commerciali, come da quelle generali, o da speciali provvedimenti, è, o fosse richiesta la presenza della persona direttamente interessata od obbligata.

77. I capi degli uffizi di porto hanno facoltà, sentite, ove occorra, le competenti camere di commercio, di non ammettere all'esercizio delle suddette funzioni gli individui che non meritassero la loro fiducia.

Gli individui ammessi, i quali non si diportassero convenientemente, o commettersero gravi mancanze, potranno dal capo d'uf-

fizio essere sospesi temporaneamente dall'esercizio.

Quando la sospensione eccedesse un mese, dovrà essere approvata dal capo del compartimento; se eccedesse due mesi, dal Ministero della marina.

Potranno anche essere assolutamente interdetti dall'esercizio, quando ciò fosse reso necessario dalla gravità della mancanza commessa.

L'interdizione sarà pronunciata, sulla proposta del capo del compartimento, dal Ministero della marina.

78. Sono senz'altro riconosciuti ed ammessi all'esercizio negli uffizi di porto gli spedizionieri doganali ammessi in base alle disposizioni contenute nel R. D. 14 gennaio 1864, n. 1633.

Essi però rimangono soggetti alle disposizioni di cui nel 1º, 2º e 3º alinea del precedente art. 77.

79. È proibito agli spedizionieri di scrivere nei registri o documenti d'uffizio, di fare ricerche negli archivi, e di compiere qualunque atto spettante al personale delle capitanerie di porto.

I contravventori saranno sospesi per due mesi dall'esercizio; se recidivi, saranno definitivamente interdetti.

TITOLO II.
Dei servizi marittimi.

CAPO I.
*Delle matricole
della gente di mare.*

Sezione I.
Gente di mare di 1ª categoria.

80. Le matricole nelle quali ai termini dell'art. 19 del Codice della marina mercantile, è inserita la gente di mare di 1ª categoria, saranno conformi al modello espressamente stabilito.

Esse sono tenute, di regola, nell'ufficio del capoluogo del compartimento.

Il Ministero potrà però autorizzare gli uffici di porto circondariali, che abbiano un'importanza speciale, a tenere essi pure le matricole della gente di mare appartenenti al proprio circondario.

Le matricole si conserveranno riunite in volumi, distinti all'esterno con un numero progressivo.

81. Ogni iscrizione in matricola, oltre alle annotazioni del numero progressivo e della data in cui si opera la iscrizione, conterrà:

1º le qualità e gradi marittimi ottenuti dopo la matricolazione;

2º le ricompense per azioni meritorie;

3º il cambiamento di domicilio di cui si fosse fatta la dichiarazione ai termini dell'art. 24 del Codice della marina mercantile;

4º la iscrizione sulle liste della leva di terra, quando il matricolato sia entrato nell'anno in cui compie il 19º anno di età;

5º l'esito della leva;

6º i servizi militari marittimi prestati dall'iscritto, ed i congedi, riforme, diserzioni, rinvio sotto le armi, ecc. ecc.;

7º il passaggio dalla 2ª alla 1ª categoria della gente di mare;

8º il permesso d'imbarco, ottenuto dall'iscritto prossimo alla leva;

9º il *nulla osta* che si accorda ai matricolati che si recano all'estero;

10º il permesso di staccar passaporto per l'estero, nei casi in cui questo permesso sia necessario per cagione di leva o di servizio militare;

11º i movimenti d'imbarco e sbarco secondo le norme prescritte dall'art. 90 del presente regolamento;

12º le imputazioni avute per reati marittimi o comuni, e l'esito dei relativi procedimenti.

Oltre alle suindicate si farà pure nelle matricole ogni altra annotazione che, secondo le circostanze, fosse necessaria.

82. Le condizioni per ottenere la matricolazione si provano nel modo seguente:

1° la cittadinanza e il domicilio nello Stato, con un solo certificato del sindaco del luogo in cui è domiciliato il richiedente;

2° l'età, con l'atto di nascita;

3° la vaccinazione od il sofferto vaiuolo, con dichiarazione medica o dell'ufficio del vaccino;

4° l'arruolamento a bordo di un bastimento nazionale, con dichiarazione anche verbale del capitano o padrone;

5° il consenso della persona che esercita la patria potestà o la tutela, quando il richiedente sia in età minore d'anni 18, con dichiarazione scritta in carta libera fatta innanzi al sindaco, oppure verbale innanzi all'ufficio di porto competente, dal padre, o, quando questi sia impedito od assente, dalla madre, o dal tutore, o da persona munita di mandato dal padre o dal tutore.

Il consenso potrà anche constare da attestazione rilasciata dal sindaco, ed il mandato da una semplice lettera.

Se il matricolando fosse uno dei minorenni, dei quali tratta l'art. 262 del Codice civile, la prova del con-

senso dovrà constare da dichiarazione in carta libera da rilasciarsi dall'amministrazione dell'ospizio in cui si trova, o, essendone uscito, da deliberazione del consiglio di tutela in conformità del disposto dell'art. 261 del Codice suddetto.

Delle dichiarazioni verbali di cui ai numeri 4 e 5 si prende nota in uno dei documenti esibiti, la quale nota è firmata dall'ufficiale di porto che la riceve.

83. Le persone di cui alla lettera *b* dell'art. 18 del Codice per la marina mercantile si matricolano come mozzi; quelle indicate alla lettera *c* con la qualità che assumono a bordo; e quelle accennate alla lettera *d* come mozzi pescatori.

84. Le persone che domandano di essere matricolate fra la gente di mare di 1^a categoria, quando sia cominciato l'anno entro cui compiono il 19° anno d'età, devono produrre una licenza rilasciata dall'autorità prefettizia, con la quale si dichiara nulla ostare che i richiedenti imprendano viaggi di mare.

Di tale licenza, da conservarsi fra gli altri documenti presentati dal matricolando, si farà annotazione nel libretto e in matricola.

85. Quando la matricolazione sia domandata da

persona che, per ragione di età debba aver soddisfatto alla leva di terra, si richiede la prova dello adempimento; e se il richiedente fosse ancora ascritto all'esercito, sarà matricolato colla espressa condizione di navigare solamente nei limiti dello Stato. Il matricolato però potrà imbarcarsi anche per l'estero se ne ottenga il permesso dal comando del relativo distretto militare, o con passaporto da ottenersi nei modi prescritti dal § 619 del regolamento 30 dicembre 1877 per la esecuzione del testo unico della legge sul reclutamento dell'esercito.

86. Gli ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina possono, se lo chiedono, dopo lasciato il corpo, essere matricolati col solo estratto della loro matricola militare.

87. Spetta all'ufficio del compartimento o a quello del circondario marittimo se autorizzato a tenere le matricole, di rilasciare il libretto, di cui dev'essere provveduto ogni iscritto conformemente all'art. 19 del Codice della marina mercantile.

Il libretto non sarà mai consegnato direttamente al matricolato, ma al capitano o padrone del bastimento su cui deve prendere

imbarco; se il bastimento si trovi in altro luogo, sarà trasmesso a quell'ufficio di porto.

88. I documenti per ottenere la matricolazione fra la gente di mare possono essere presentati a tutti gli uffici di porto indistintamente, i quali, dove non siano autorizzati a tenere le matricole, li trasmetteranno direttamente all'ufficio in cui i matricolandi devono essere iscritti.

La matricolazione potrà pure promuoversi direttamente dai delegati di porto, ed in mancanza dai sindaci.

L'ufficio di porto incaricato della matricolazione dovrà provvedervi immediatamente quando il libretto fosse richiesto per pronto imbarco.

89. Nel libretto si fanno le stesse annotazioni che sulla matricola: non però le annotazioni relative ad imputazioni o condanne per reati marittimi o comuni, eccetto che per la diserzione.

90. Le annotazioni relative ai movimenti di imbarco e sbarco si fanno al momento in cui la persona s'imbarca o sbarca.

Le annotazioni stesse saranno fatte con la formola seguente:

*Imbarcato in
li in qualità
di sul*

denominato.....
 Capitano
 ruolo n. serie
 per
 Sbarcato in
 li avendo
 fatto gli scali di

91. Tutte le annotazioni che si fanno nei libretti devono essere autenticate dalla firma e qualità dell'impiegato di porto o dell'uffiziale consolare che le eseguisce.

92. Se l'imbarco o lo sbarco di un marinaio avviene nel luogo di inserzione, le annotazioni relative si operano anche nella matricola: se invece avviene in luogo diverso, l'uffizio di porto che opera l'imbarco ne prende nota nel registro conforme al relativo modello.

93. Gli uffizi di porto che annotano nel registro, di cui nell'articolo precedente, i movimenti di imbarco e sbarco, formano alla fine d'ogni mese tanti estratti del registro stesso, quanti sono i luoghi d'inserzione delle persone suddette imbarcate o sbarcate nei limiti della loro giurisdizione, e li trasmettono direttamente agli uffizi nei quali trovansi iscritte: questi fanno nelle rispettive matricole le annotazioni d'imbarco e sbarco, e conservano gli estratti stessi (sui quali dovrà con-

stare delle eseguite annotazioni) nell'uffizio, divisi per anno e per mese.

94. Gli uffizi circondariali autorizzati a tenere le matricole devono trasmettere, nei primi quindici giorni di gennaio di ogni anno, al capoluogo del compartimento, un elenco delle inserzioni e cancellazioni della gente di mare di 1^a e 2^a categoria avvenute durante l'anno nel proprio circondario.

95. I certificati d'inserzione nelle liste della leva di terra, che debbono produrre i matricolati quando sia cominciato l'anno entro cui compiono il 19^o anno di età, potranno essere annotati nei libretti di matricolazione o fogli di ricognizione dagli uffizi di porto indistintamente.

Essi però, quando non siano depositari delle matricole o del registro in cui è iscritto l'individuo, dovranno trasmettere i suddetti certificati all'uffizio cui compete per le corrispondenti annotazioni.

96. Gli uffizi di porto muniscono i richiedenti di un nuovo libretto di matricolazione, quando consti o si abbiano sufficienti indizi della perdita o della distruzione del precedente.

In ogni caso sarà sempre in facoltà degli uffizi di porto di munire i richie-

denti di un estratto di matricola valevole fino alla emissione di altro libretto.

Se la perdita, o la distruzione del libretto, risultò cagionata non da forza maggiore, ma da negligenza, il titolare incorrerà nella pena della ammenda da lire 2 a 15, salvo le pene maggiori pei casi previsti dall'art. 384 del Codice per la marina mercantile.

97. Se il libretto smarrito è in seguito ritrovato, l'ufficio di porto cui viene presentato, dovrà ritirarlo, e, previa indagine che non abbia servito a fini criminali, lo annullerà con una linea diagonale sulla prima pagina, annotandovi la ragione dell'annullamento.

98. Un nuovo libretto di matricolazione è pure dato allorchè il precedente sia reso inservibile pel suo cattivo stato o per avere tutte le pagine scritte.

Il vecchio libretto è annullato nel modo stabilito dall'articolo precedente.

99. Il nuovo libretto di matricolazione deve contenere le annotazioni relative all'esito di leva, ai gradi, alle onorificenze e alle imputazioni o condanne per reati di diserzione. Quanto alla navigazione risultante dalla matricola, essa sarà ripro-

dotta in complesso sul nuovo libretto.

100. Per ogni nuovo libretto sarà sempre pagato il diritto stabilito.¹

Sezione II.

Gente di mare di 2ª categoria.

101. Le persone della gente di mare di seconda categoria, compresi gl'ingegneri navali, si inscrivono in un particolare registro, conforme al modello stabilito, e numerato progressivamente all'esterno.

Ogni iscrizione nel registro prende un numero progressivo, indica la data sotto cui si opera, e contiene le generalità dell'iscritto, cioè il nome, cognome proprio e quello dei genitori, il domicilio, l'età, la qualità e i movimenti di lavoro acquistato o di navigazione fatta.

102. I piloti pratici locali devono essere iscritti in uno speciale registro conforme al modulo stabilito.

103. I registri indicati nei due articoli precedenti si tengono in ogni capoluogo di circondario. Gli uffici circondariali muniscono di fogli di ricognizione quelli che inscrivono nei loro registri.

104. Gli ingegneri navali stranieri e i costruttori na-

¹ Attualmente il libretto è rilasciato gratuitamente.

vali stranieri, i quali abbiano ottenuta l'autorizzazione d'esercitare la loro industria nello Stato, s'inscrivono in appositi registri da tenersi nel capoluogo del compartimento.

105. Nel registro della gente di mare di seconda categoria si fanno le annotazioni seguenti:

a) iscrizione sulle liste alfabetiche della leva di terra, quando l'individuo sia entrato nell'anno in cui compie il 19° anno di età; lavoro acquistato prima del 21° anno di età; esito della leva; richiamo sotto le armi e rinvio dal corpo;

b) qualità o gradi ottenuti successivamente alla iscrizione;

c) ricompense ottenute per azioni meritorie;

d) cambiamento di domicilio;

e) passaggio dalla 1ª alla 2ª categoria e viceversa;

f) movimenti d'imbarco e sbarco secondo le formole stabilite per gl'inscritti di 1ª categoria, per coloro i quali in ragione della specialità della loro arte (costruttori, maestri d'ascia e calafati) possono arruolarsi al servizio dei bastimenti addetti alla navigazione;

g) imputazioni e condanne per reati comuni e marittimi.

106. Il richiedente l'iscrizione, se voglia dedi-

carsi all'arte di maestro d'ascia o di calafato, s'inscrive come *allievo maestro d'ascia* od *allievo calafato*.

Gli allievi maestri d'ascia e gli allievi calafati, compiuti 18 anni di età e diciotto mesi di lavoro, acquistano la qualità di maestri d'ascia o di calafati, salvo però quanto è disposto dall'art. 223 di questo regolamento per ottenere la qualificazione di maestro d'ascia autorizzato a costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate.

Il lavoro di cui sopra si comprova con dichiarazione fatta innanzi ai funzionari di porto da coloro sotto la direzione dei quali fu compiuto.

La dichiarazione anzidetta sarà necessaria solo quando non si trovi il lavoro stesso già comprovato colle semestrali dichiarazioni per uso di leva.

107. La persona che voglia farsi inscrivere come allievo maestro d'ascia, allievo calafato, barcaiuolo o pescatore di seconda categoria, deve provare:

1° di aver compiuto 10 anni di età;

2° di essere stato vaccinato od avere sofferto il vaiuolo naturale;

3° di essere domiciliato in uno dei Comuni del Regno.

Nel caso in cui la per-

sona da iscriversi fosse straniera, oltre le condizioni di cui ai numeri 1 e 2, deve far constare di aver eletto domicilio presso il consolato della propria nazione.

108. Nessuno può essere iscritto nei registri di 2ª categoria colla qualità di uomo di rinforzo sui bastimenti diretti alla pesca illimitata od all'estero, se non ha 16 anni compiuti e non prova di trovarsi nelle condizioni accennate ai numeri 1, 2 e 3 dell'articolo precedente.

109. Le prove delle condizioni enunciate nei due articoli precedenti si fanno

- a) con l'atto di nascita;
- b) con una dichiarazione medica o dell'ufficio del vaccino;
- c) con un certificato del sindaco.

110. Agl'iscritti della gente di mare di seconda categoria, i quali per ragione di età avessero già dovuto concorrere alla leva di terra, deve richiedersi, quando s'imbarcano, la prova dello adempimento alla medesima.

111. Nei fogli di ricognizione non devono farsi che le annotazioni seguenti:

- 1º esito della leva;
- 2º qualità e gradi ottenuti successivamente alla iscrizione;
- 3º ricompense ottenute per azioni meritorie;

4º passaggio dalla prima alla seconda categoria e viceversa;

5º movimenti d'imbarco e sbarco fino all'età di anni 21, secondo le formule prescritte all'art. 90, per coloro i quali, in ragione della specialità della loro arte, possono arruolarsi in servizi di bastimenti addetti alla navigazione.

Nei fogli di ricognizione non saranno fatte annotazioni relative a imputazioni o condanne per reati marittimi o comuni, tranne che per la diserzione, quando trattisi di persone della seconda categoria naviganti.

Oltre le preaccennate annotazioni si faranno anche quelle altre che fossero per occorrere.

112. G'ingegneri e costruttori navali, i maestri d'ascia, i calafati, come pure gli allievi maestri d'ascia ed allievi calafati, possono prendere imbarco con le rispettive qualità, muniti del foglio di ricognizione, a bordo dei bastimenti addetti alla navigazione. Siffatto imbarco è soggetto però alle norme che regolano le persone di prima categoria per quanto concerne la leva.

113. Nei casi di smarrimento o distruzione dei fogli di ricognizione, si

procede in conformità del disposto dal precedente art. 96.

Sezione III.

Disposizioni comuni alla 1^a e 2^a categoria.

114. I documenti prodotti per la iscrizione fra la gente di mare dovranno essere verificati dall'uffiziale di porto incaricato.

Se trovati regolari, saranno accettati facendone constare da apposita annotazione, firmata dal predetto ufficiale; se irregolari, dovranno essere restituiti all'interessato.

115. Tutti i documenti prodotti si conservano in fascicoli nell'ufficio che ha operato l'iscrizione.

In ogni fascicolo sarà esternamente annotato il nome e cognome dell'inscritto, nonchè la data ed il numero dell'iscrizione.

116. Tanto per le iscrizioni della gente di mare di prima, quanto per quelle di seconda categoria, gli uffizi di porto tengono le relative rubriche.

117. Qualunque sia l'età in cui una persona chiede l'iscrizione fra la gente di mare, non può avere altra qualità che quella che gli compete in conformità delle disposizioni dei precedenti articoli 83 e 106, eccettuati i casi previsti dagli articoli 63 e 64 del Co-

dice per la marina mercantile.

118. Le persone matricolate fra la gente di mare di prima categoria possono dedicarsi, conservando i loro libretti di matricolazione, alle arti che esercitano quelle di seconda categoria, senza essere iscritte nei registri relativi e fornite del foglio di ricognizione.

In questo caso, dopo acquistato il periodo di navigazione, o lavoro prescritto per appartenere alla leva di mare, non si fa alcuna annotazione nei relativi registri dell'ulteriore lavoro acquistato.

119. È permesso il passaggio degli'inscritti da una all'altra categoria. Però le persone della seconda categoria non possono passare alla prima se non provano, nei modi precedentemente fissati, di avere le altre condizioni stabilite per le iscrizioni della gente di mare di prima categoria.

120. Le persone della gente di mare, per provare la loro arte esercitata all'estero, o con bastimenti di estera bandiera, o negli stabilimenti marittimi, devono presentare, possibilmente desunti dai ruoli d'equipaggio, i relativi certificati, o rilasciati dai capitani dei bastimenti esteri, ovvero dai capi degli stabilimenti, dovendo però,

in ogni caso, tali documenti essere accertati e autenticati dalla competente autorità marittima o consolare estera.

La prova dell'esercizio nei cantieri mercantili dello Stato, oppure in servizio delle barche addette alla pesca illimitata, o nella qualità di barcaiuolo, si somministra mediante certificati degli ingegneri e dei costruttori navali, dei maestri d'ascia, dei padroni od armatori dei battelli da pesca.

Tali certificati possono essere fatti negli uffizi di porto. Debbono indicare precisamente il luogo, il tempo e la durata dell'esercizio dell'arte.

Per gli effetti di leva si osservano la legge e regolamento relativo.

121. I certificati, di cui all'articolo precedente, si conservano nell'uffizio che li riceve, annotandovi il numero d'iscrizione al quale si riferiscono.

122. Qualora nelle matricole della gente di mare di prima categoria o nei registri della seconda, la casella d'iscrizione di una persona non presenti più spazio per contenere ulteriori annotazioni, il nome della persona stessa si inserisce sotto altro numero, riportandovi la navigazione in complesso.

Nell'altra casella d'iscrizione si tira una linea diagonale sul nome della persona, si accenna il motivo della cancellazione con breve annotazione, e si indica il nuovo numero sotto cui fu iscritta.

Nella nuova iscrizione deve essere citato il numero di quella anteriore sotto cui figurava.

123. Le dichiarazioni di cambiamento di domicilio sono ricevute dal funzionario di porto, il quale ne fa constare da apposito verbale in forma amministrativa.

124. Se una persona, tanto di prima quanto di seconda categoria della gente di mare chiede di essere iscritta in altro compartimento o circondario, il competente uffizio di porto la cancella dalle sue matricole o registri, compila un estratto matricolare in forma amministrativa e lo trasmette col libretto di matricolazione o foglio di ricognizione all'uffizio di porto competente perchè la iscriva nei suoi registri o matricole.

Avvenendo cambiamento di domicilio senza che l'interessato dimandi di essere iscritto nelle matricole o registri di altro uffizio di porto, l'uffizio dov'è iscritta la persona che cambia domicilio si limita a fare le occorrenti varia-

zioni in matricola o nel registro.

125. Le nuove iscrizioni di persone provenienti da altri compartimenti o circondari devono indicare il numero, la data e il luogo di provenienza, nonchè la categoria, la specialità e l'anno in cui trovatisi la corrispondenza scambiata fra gli uffici; inoltre saranno seguite dalle annotazioni di cui agli articoli 81 e 105.

La navigazione si riporta in riassunto.

126. Il passaggio da una categoria all'altra si opera mediante cancellazione dell'iscritto dai registri della categoria che vuole abbandonare e la iscrizione in quelli della nuova categoria, con richiamo al numero della precedente iscrizione.

Il documento personale posseduto dall'iscritto, corrispondente alla categoria a cui cessa di appartenere, si annulla all'atto della nuova iscrizione nel modo accennato all'art. 97 ed in sua vece si dà quello stabilito per la categoria in cui si iscrive.

Il documento annullato si conserva nell'ufficio che emette il nuovo.

127. I libretti di matricolazione possono valere come passaporti per recarsi in paesi esteri, indicati dal Ministero, al fine

di prendervi imbarco. Devono per altro essere vidi-mati dal competente ufficio di porto e, nei casi determinati, dalla autorità consolare residente nel luogo di partenza.

128. Venendo chiesto un permesso per istaccare passaporto, i capi di compartimento o di circondario possono concederlo se nulla vi osti per cause di leva o del servizio militare, e sempre che l'iscritto non si trovi sotto l'imputazione di reato, nel qual caso se ne deve prima riferire alla regia procura competente.

129. La cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare si fa:

1° per morte;

2° per cessazione dalla navigazione o dalle arti marittime.

130. La cancellazione per morte si opera d'ufficio ogniquale volta pervenga al competente ufficio di porto l'atto di morte di un iscritto, od una comunicazione ufficiale.

Gli uffici di porto che tengono le matricole o i registri della gente di mare devono chiedere ogni triennio ai Municipi competenti gli atti di morte delle persone delle quali si abbiano indizi di decesso per eseguire in base ai medesimi le relative cancellazioni.

131. La cancellazione per

cessazione dalla navigazione o dalle arti marittime si compie:

1° per gl'individui della gente di mare di 1^a categoria, quando vi sia interruzione dell'esercizio marittimo di dieci anni consecutivi per tutti gli altri iscritti; per gli individui della gente di mare di 2^a categoria, quando la interruzione medesima consti da informazioni assunte, eccezione fatta per gl'iscritti, tanto della prima quanto della seconda categoria in servizio effettivo, o in congedo illimitato, del corpo reale equipaggi, finchè vi rimangono;

2° quando l'iscritto, il quale non sia vincolato al servizio militare nel corpo reale equipaggi, dichiara di voler abbandonare l'esercizio marittimo.

132. Quando la dichiarazione per cessazione dell'esercizio marittimo sia fatta da un iscritto, il quale debba ancora concorrere alla leva e abbia già i requisiti voluti per appartenere a quella di mare, gli uffici di porto non fanno la cancellazione, ma si limitano a ritirare e conservare il libretto di matricolazione o foglio di ricognizione, facendone analoga annotazione nella matricola o registro, secondo il caso.

133. La persona che, dopo essere stata cancellata dalle matricole o dai registri, dichiara di voler riprendere l'esercizio marittimo, vi si iscrive nuovamente senza che produca alcun documento, meno quello che riguarda la perquisizione penale, con un richiamo al precedente numero, e gli si dà un nuovo titolo di iscrizione.

Per le annotazioni da riportarsi nelle matricole o registri, e nel libretto di matricolazione o foglio di ricognizione, si osserva quanto è stabilito dagli articoli 81, 99, 105 e 111.

134. I funzionari di porto possono rilasciare, nelle debite forme, copie ed estratti delle matricole o registri della gente di mare.

CAPO II.

Degli esami per il conseguimento dei gradi di capitano superiore e di capitano di lungo corso, di capitano di gran cabotaggio, di padrone e di scrivano, e della qualità di perito stazzatore.

Sezione I.

Sedi e commissioni di esame.

135. Lo speciale esame volontario che, secondo l'art. 65 del Codice per la marina mercantile, devono prestare i capitani di lungo

corso per ottenere la qualificazione di capitani superiori di lungo corso, sarà dato in conformità ad una particolare disposizione.

L'esame teorico pel conseguimento del grado di capitano di lungo corso, e di capitano di gran cabotaggio sarà dato in conformità ad uno speciale regolamento.

L'esame pratico pel conseguimento dei gradi suddetti e l'esame teorico-pratico pel conseguimento dei gradi di padrone e di scrivano, e della qualità di perito stazzatore, è dato in conformità alle seguenti disposizioni.

136. Gli esami pratici e teorico-pratici di cui nell'articolo precedente avranno luogo due volte all'anno nelle capitanerie di porto che saranno designate dal Ministero della marina.

Potranno pure aver luogo straordinariamente, presso una capitaneria di porto designata dallo stesso Ministero, ma non nel mese in cui sono aperte le sessioni ordinarie, nè in quello che precede o sussegue alle sessioni medesime.

137. Non potrà essere sede d'esame, ordinaria e straordinaria, quella capitaneria presso cui non si siano iscritti almeno cinque concorrenti.

138. Le commissioni esa-

minatrici ordinarie e straordinarie sono composte come segue:

Per i capitani, padroni e scrivani:

un ufficiale superiore di vascello della regia marina, o un capitano di porto, presidente;

un ufficiale di vascello della regia marina, o un ufficiale di porto, ed un capitano di lungo corso della marina mercantile, membri.

Per i periti stazzatori, nella commissione composta come sopra, subentra colla qualità di membro all'uffiziale di vascello o all'uffiziale di porto:

un ufficiale del genio navale, o un ingegnere o un costruttore navale di 1^a classe;

un applicato di porto farà, in ambo i casi, l'ufficio di segretario senza voto.

139. I membri governativi delle commissioni suddette sono nominati dal Ministero; i civili dai rispettivi capitani di porto.

Sezione II.

Concorrenti agli esami.

140. Coloro i quali intendono di essere ammessi a prestare l'esame per il conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, e di padrone, e il certificato di

idoneità per navigare come scrivani, dovranno presentare alla capitaneria di porto competente i documenti sotto indicati.

Se trattisi di aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso, di gran cabotaggio e di padrone:

a) domanda, in cui sia dichiarato il luogo dove si intende prestare l'esame;

b) estratto di matricola emesso dalla competente capitaneria di porto.

Questo documento gioverà a provare (secondo che trattisi di aspiranti ai gradi di capitano di lungo corso, di gran cabotaggio, o di padrone) la condizione stabilita alla lettera *a*, e quelle contemplate negli alinea 1, 2 e 3 della lettera *c*, dell'art. 62 del Codice per la marina mercantile;

c) se il richiedente aspiri al grado di capitano di lungo corso o di gran cabotaggio, il regolare certificato di avere con successo prestato l'esame teorico;

d) certificato del casellario giudiziario, con l'attestazione del cancelliere del competente tribunale civile e correzionale che l'aspirante alla patente non fu mai condannato per alcuno dei reati indicati alla lettera *b* dell'art. 62 del Codice per la marina mercantile.

Caso che l'aspirante sia stato condannato per uno dei reati suddetti, ma abbia ottenuto la riabilitazione, egli dovrà presentare copia autentica del decreto reale di riabilitazione, ed un certificato del cancelliere della Corte che pronunziò la sentenza di condanna, indicante la data in cui la Corte stessa avrà dato lettura del decreto in pubblica udienza, a norma dell'art. 844 del Codice di procedura penale;

e) quietanza del pagamento della tassa stabilita per l'ammissione all'esame relativo.

Se trattisi di un aspirante al certificato d'idoneità al grado di scrivano:

a) i documenti indicati alle precedenti lettere *a*, *b*, *d*, *e*.

In questo caso l'estratto di matricola gioverà a provare le condizioni di cui alle lettere *a* e *b* dell'art. 67 del Codice per la marina mercantile;

b) quietanza del pagamento della tassa stabilita per l'ammissione all'esame.

Nel caso in cui l'aspirante ai gradi menzionati nell'articolo precedente sia stato militare nell'esercito, o nell'armata, dovrà anche presentare un estratto delle matricole del corpo nel quale prestò servizio per accertare che, durante il

servizio stesso, non sia incorso in alcuno dei reati speciali contemplati alla lettera *b* dell'art. 62 del Codice per la marina mercantile.

141. La navigazione fatta con bastimenti di bandiera estera, da valere per gli effetti di cui nell'art. 62 del Codice per la marina mercantile, si prova coi certificati e nei modi stabiliti nell'art. 120.

142. Non sarà valutata, per gli effetti di cui nell'art. 62 del Codice suddetto, la navigazione eseguita in contravvenzione al disposto dell'art. 59 dello stesso Codice.

143. Gli aspiranti allo esame per ottenere la qualità di perito stazzatore dovranno produrre i documenti indicati nell'articolo 297.

144. (*Abrogato per effetto della legge 11 aprile 1886, n. 3782*).

Sezione III.

Apertura degli esami.

145. Un mese prima dell'apertura degli esami, i capitani di porto, avutone l'ordine dal Ministero della marina, pubblicano nel loro ufficio, e fanno pubblicare in quelli dipendenti, un avviso col quale annunziano ai marinai del rispettivo compartimento la prossima

apertura degli esami, indicando il termine utile stabilito dal Ministero per la presentazione delle domande.

146. Entro il termine indicato nell'avviso, di cui nell'articolo precedente, i concorrenti agli esami dovranno presentare alla capitaneria di porto del proprio compartimento, sia direttamente, sia per mezzo degli uffici dalla medesima dipendenti, la domanda di ammissione agli esami.

147. Le domande per l'ammissione agli esami devono essere corredate dei prescritti documenti.

L'ufficio che riceve la domanda coi documenti deve verificare se questi sono pienamente regolari, e dove non lo fossero deve subito restituirli, colle opportune avvertenze al richiedente.

148. Nel decimo giorno anteriore a quello stabilito per gli esami, le capitanerie di porto dovranno aver proceduto definitivamente alla ammissione agli esami dei concorrenti muniti di documenti regolari, ammissione di cui si farà constare mediante rescritto sulla domanda, firmato dal capitano di porto del compartimento, il quale rimarrà responsabile di tale disposizione.

I concorrenti saranno informati della loro ammissione allo esame per mezzo di un elenco dei candidati ammessi, che la capitaneria di porto farà affiggere nell'ufficio appena spirato il termine utile per l'ammissione.

149. Le capitanerie di porto compilano gli elenchi degli aspiranti ammessi agli esami, separatamente per ogni categoria di esami, cioè di *capitani* e *padroni*, di *scrivani* e di *periti stazatori*.

Gli elenchi devono indicare il cognome, il nome, la filiazione, l'età, il luogo di nascita, il grado o la qualità che lo aspirante avesse nella marineria mercantile, il numero e la categoria sotto cui trovasi ascritto alla gente di mare, qualora vi appartenga, e infine la specie dell'esame a cui aspira.

Gli elenchi si trasmettono dalle capitanerie che li hanno compilati, alla capitaneria dichiarata sede di commissione esaminatrice, non più tardi di otto giorni avanti a quello di apertura degli esami: alla quale è pure notificata dalle suddette capitanerie la mancanza di aspiranti per tutte o per taluna categoria di esami.

La capitaneria, sede della commissione esaminatrice, ricevute tali informazioni, informa immediata-

mente di ogni cosa il Ministero per gli opportuni provvedimenti.

150. Spirato il termine indicato nello avviso di cui nell'art. 145, nessun concorrente potrà più essere ammesso all'esame, salvo che dimostrasse che, per trovarsi in navigazione, o per altra causa di forza maggiore, non ha potuto produrre la domanda in tempo utile.

In questo caso, quando gli consti che il richiedente possiede tutte le condizioni prescritte, il presidente della commissione esaminatrice, in seguito ad istanza fattagli, potrà, in via di eccezione, ammetterlo all'esame.

Di questa ammissione si fa constare mediante rescritto sulla domanda firmato dal presidente della commissione.

151. Contro la decisione del presidente che respingesse la istanza di straordinaria ammissione agli esami, di cui nell'articolo precedente, si fa luogo a ricorso al Ministero della marina producendo i documenti atti a giustificare il ritardo.

Sezione IV.

Esami.

152. Gli aspiranti ammessi agli esami devono

trovarsi nel luogo dove ha sede la commissione esaminatrice il primo giorno in cui essa apre le sue sedute; ed affinchè consti della personale loro identità dovranno essere provveduti del libretto di matricola o del foglio di ricognizione rispettivi.

Coloro i quali non appartenessero ancora alla gente di mare, o non le dovessero appartenere, saranno dalla competente capitaneria forniti di uno speciale certificato atto a farli riconoscere dalla commissione esaminatrice.

153. Prima di procedere agli esami, la commissione esaminatrice terrà una seduta preparatoria, per prendere cognizione degli elenchi degli aspiranti ammessi all'esame, per preparare i temi degli esami in iscritto, e compiere gli altri opportuni atti preliminari.

L'ordine progressivo delle varie categorie di esami è fissato nel modo seguente:

- 1° capitani;
- 2° padroni;
- 3° scrivani;
- 4° periti stazzatori.

154. Gli aspiranti sono chiamati agli esami orali nell'ordine progressivo in cui si trovano iscritti negli elenchi della rispettiva categoria di esami.

A parità di data d'iscrizione sono preferiti i più avanzati in età.

Coloro i quali non fossero presenti al momento del loro turno, saranno richiamati all'esame dopo che lo abbiano prestato gli altri candidati della rispettiva categoria.

155. L'ordine stabilito per la chiamata dei candidati allo esame verrà, per cura del presidente della commissione, notificato mediante avviso affisso all'ingresso della sala degli esami.

156. Gli aspiranti non possono essere esaminati per gradi superiori od inferiori a quelli per i quali, in seguito alla loro domanda, furono ammessi allo esperimento.

157. Le materie sulle quali dovranno vertere gli esami per i gradi di *capitano di lungo corso* e di *gran cabotaggio*, di *padrone*, di *scrivano*, e per ottenere la qualità di *perito stazzatore*, saranno determinate in particolari programmi approvati con decreto del Ministero della marina.

158. Per ogni categoria di esami, le prove in iscritto precedono le orali.

Sono concesse ad ogni aspirante sei ore di tempo per compiere ciascun lavoro in iscritto; trascorso questo termine i lavori ven-

gono ritirati, quantunque incompleti.

Agli esami in iscritto non è necessario che assista la intiera commissione, bastando la presenza di un solo dei membri di essa.

159. Ogni aspirante che ha terminato il suo lavoro, lo sottoscrive e lo consegna ad uno dei membri presenti della commissione, il quale vi appone la propria firma annotandovi l'ora della presentazione.

160. Terminate le prove in iscritto, la commissione prende ad esame i lavori presentati dagli aspiranti, senza però procedere alla votazione.

161. L'esame orale è pubblico, e tutti gli aspiranti possono assistervi.

Tanto il presidente, quanto i membri della commissione, hanno facoltà d'interrogare i candidati intorno alle prescritte materie di esame senza limitazione di numero delle interrogazioni, purchè l'esame abbia una durata minima di 15 minuti e massima di 30 minuti per ciascuna materia.

162. Dopo l'esame orale di ogni aspirante si procede alla votazione, tanto sull'esame scritto quanto su quello verbale dello aspirante stesso.

La votazione è fatta separatamente su ciascuna materia, a scrutinio segre-

to; però ogni calcolo scritto forma materia di una sola votazione, cumulativamente colle dilucidazioni avute nella prova orale.

Per ogni votazione, ciascun membro della commissione dispone di 10 voti.

L'aspirante, per essere dichiarato idoneo, deve ottenere almeno 20 voti su ciascuna materia.

163. Gli aspiranti che non raggiungono il numero di voti stabilito nel precedente articolo, in più di due materie, sono dichiarati non idonei, e volendosi presentare ad un nuovo esame devono ripetere tutte le prove stabilite pel grado a cui aspirano.

Se le materie, nelle quali gli aspiranti non ottennero la idoneità non sono in numero maggiore di due, essi vengono rimandati ad altro esame.

Gli aspiranti suddetti, presentandosi ad una nuova prova, ripetono l'esame soltanto sulle materie nelle quali furono rimandati.

164. Del risultato degli esami di ogni aspirante deve farsi processo verbale, con numero d'ordine, in apposito registro.

Il processo verbale enuncia, oltre alle generalità ricavate dall'elenco, la categoria dell'esame ed il giudizio della commissione col-

l'indicazione dei voti ottenuti dallo aspirante.

Il giudizio della commissione deve essere espresso secondo il risultato dello esame, con una delle seguenti formole:

Riconosciuto idoneo con voti

Rimandato ad altro esame in (indicare le materie).

Riconosciuto non idoneo con voti

165. Gli aspiranti riconosciuti non idonei non possono presentarsi ad altro esame se non siano trascorsi almeno sei mesi dalla data del primo.

166. Gli aspiranti rimandati ad altro esame non possono presentarsi all'esame di riparazione se non siano trascorsi almeno tre mesi dalla data del precedente esame prestato. Dove in questa seconda prova neppure ottengano la idoneità, essi possono presentarsi ad altri esami successivi senza limitazione, purchè siano trascorsi sei mesi almeno dopo l'ultima prova in cui furono rimandati.

167. Gli aspiranti dichiarati non idonei, per essere ammessi ad altro esame devono pagare nuovamente l'intera tassa stabilita per gli esami ai quali si presentano.

Gli aspiranti rimandati ad altro esame pagano la metà della tassa suddetta.

Gli uni e gli altri non devono riprodurre altri documenti che la domanda di ammissione, corredata della quitanza della tassa suddetta, e il certificato del casellario giudiziario, per il tempo trascorso dalla data del primo certificato.

168. Di ciascun esame degli aspiranti dichiarati idonei si farà un estratto del registro dei processi verbali, firmato per copia conforme dal segretario della commissione.

169. Alla chiusura della tornata d'esami, la capitaneria del compartimento in cui siede la commissione ritiene gli estratti dei processi verbali riguardanti i candidati del proprio compartimento, e trasmette alle altre capitanerie quelli dei rispettivi candidati dichiarati idonei, unendovi un elenco di quelli dichiarati non idonei o rimandati ad altro esame.

170. Le capitanerie di porto, ricevuti gli estratti dei processi verbali di cui all'articolo precedente, rassegnano al Ministero di marina il rispettivo resoconto del risultato degli esami, unendovi le ricevute comprovanti il pagamento della tassa di ammissione per coloro i quali fossero stati dichiarati non idonei, o rimandati.

I documenti presentati

al tempo dell'ammissione, dagli aspiranti ai gradi di capitano superiore di lungo corso, di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, e alla qualificazione di perito stazzatore, sono spediti al Ministero di marina, a mano a mano che vengono chieste le relative patenti o certificati.

Sono invece conservati nello archivio della capitaneria i documenti prodotti dagli aspiranti ai gradi di padrone e di scrivano, dovendo i titoli di abilitazione per i medesimi essere ammessi dai capitani di porto, secondo la loro competenza, quando ne venga ad essi fatta richiesta.

CAPO III.

Delle patenti dei capitani e padroni e dei certificati di idoneità per navigare come scrivani e per abilitazione all'ufficio di perito stazzatore.

171. Le patenti di capitano superiore, di lungo corso, e di gran cabotaggio, le patenti di padrone, e il certificato di idoneità per navigare come scrivano, devono essere conformi ai modelli espressamente stabiliti.

172. Le proposte di conferimento delle patenti di capitano sono fatte dalla capitaneria del comparti-

mento cui è ascritto l'aspirante, la quale produrrà tutti i documenti indicati all'art. 140, più un estratto dal processo verbale d'esami, e quitanza di pagamento della tassa per la concessione della patente.

173. Il capitano di porto cui compete, a termini dell'art. 65 del Codice per la marina mercantile, di concedere le patenti per il grado di padrone, deve esigere dall'aspirante, oltre ai documenti indicati all'art. 140, il certificato dell'esame prestato e la quitanza di pagamento del diritto di patente.

174. Il capitano di porto competente, in conformità dell'alinea dell'art. 67 del Codice per la marina mercantile, a dare il certificato di idoneità per navigare come scrivano, concede il suddetto titolo in base ai documenti indicati all'articolo 140 ed alla produzione, da parte dell'aspirante, del certificato del prestato esame e della quitanza di pagamento della tassa prescritta per la emissione del certificato.

175. Se dalla data dell'esame prestato dai capitani, padroni e scrivani a quella della domanda della patente fossero trascorsi più di tre mesi, dovranno essere rinnovati i rispettivi certificati penali.

176. I capitani di porto sono personalmente responsabili della regolarità del concedimento delle patenti di padrone, e dei certificati di idoneità per navigare come scrivano.

177. Per l'emissione dei certificati di abilitazione all'ufficio di perito stazzatore si osserveranno le disposizioni contenute negli articoli 298 e 299.

178. Gli ufficiali di vascello della regia marina, i quali, a tenore dell'art. 64 del Codice per la marina mercantile, hanno diritto alla patente di capitano superiore di lungo corso, cessando dal servizio, dovranno, per ottenerla, far pervenire al Ministero della marina, per mezzo della competente capitaneria di porto, i seguenti documenti:

a) estratto di matricola comprovante l'iscrizione fra la gente di mare di 1ª categoria;

b) estratto della matricola militare, da cui risulti del grado conseguito nel corpo al quale appartenevano, e del periodo di navigazione prescritto dall'articolo 72 del Codice per la marina mercantile;

c) ricevuta di pagamento del diritto di patente;

d) certificato penale, se siano trascorsi tre mesi dalla cessazione dal servizio militare.

179. I capi di timoneria ai quali compete la patente di capitano di gran cabotaggio, e gli *allievi di timoneria*, ai quali spetta quella di padrone, con dispensa dall'esame, in conformità dell'art. 64 del Codice per la marina mercantile, dovranno, per ottenere la patente, produrre al Ministero della marina, per mezzo della competente capitaneria di porto, i seguenti documenti:

a) estratto della matricola militare da cui risulti del grado effettivo conseguito nel corpo reale equipaggi, e del tempo di navigazione acquistato a bordo delle regie navi, stabilito per i rispettivi gradi dall'art. 62 del Codice per la marina mercantile;

b) estratto della matricola della gente di mare di 1ª categoria;

c) ricevuta di pagamento della tassa prescritta;

d) certificato penale, caso che dal congedo alla domanda della patente fossero trascorsi più di tre mesi.

180. Ai militari del corpo reale equipaggi, aspiranti al grado di capitano superiore di lungo corso o di gran cabotaggio, non sarà richiesta la condizione di cui al 2º e 3º alinea dell'art. 62 del Codice per la marina mercantile, di un periodo di navigazione colla qualità

di scrivano o di sottoscrivano.

181. I capitani e padroni stranieri, i quali volessero, a tenore dell'art. 63 del Codice per la marina mercantile, ottenere il cambio delle patenti di cui fossero provveduti con quelle corrispondenti della marina mercantile italiana, dovranno presentare alla competente capitaneria di porto :

a) istanza diretta al Ministero della marina ;

b) certificato della conseguita cittadinanza italiana ;

c) patente od altri documenti di abilitazione ottenuti dal proprio Governo in originale o copia autentica ;

d) estratto matricolare o certificato di autorità marittime o consolari estere, debitamente autenticato, per provare le condizioni stabilite, secondo il grado richiesto, dal 1°, 2° e 3° alinea dell'art. 62 del Codice per la marina mercantile, eccettuato il periodo di navigazione colla qualità di scrivano o di sottoscrivano ;

e) certificato di iscrizione nelle matricole della gente di mare di 1ª categoria ;

f) dichiarazione del Ministero di grazia e giustizia e dei culti, da cui risulti

non aver commesso alcun reato nello Stato ;

g) certificato fatto dalle autorità dei rispettivi paesi e nelle forme ivi usate, da cui consti non essere il richiedente mai stato condannato a pene criminali, oppure a pene inferiori per i reati contemplati nell'art. 62, lett. b, del Codice per la marina mercantile.

Se il richiedente fosse da più di tre mesi nello Stato, dovrà altresì presentare il certificato di penalità nelle forme prescritte dall'articolo 140 ;

h) ricevuta di pagamento del diritto di patente.

182. Non possono invocare l'applicazione dell'articolo 63 del Codice per la marina mercantile i cittadini italiani forniti di patenti di governi esteri.

183. I marinai, i quali abbiano ottenuto e presentino il certificato di abilitazione all'esame pratico pel conseguimento della patente di capitano di lungo corso o di gran cabotaggio, potranno, senza altro esame, ottenere dalla competente capitaneria di porto il certificato di idoneità per navigare come scrivano, purchè producano i seguenti documenti :

a) estratto della matricola della gente di mare di 1ª categoria da cui constino

le condizioni di età e di navigazione stabilite dall'articolo 67 del Codice per la marina mercantile ;

b) certificato penale di cui alla lettera *d* del suddetto articolo, e datato da tre mesi al più ;

c) quietanza di pagamento della tassa stabilita per la concessione del certificato.

Disposizione transitoria.

184. Gli attuali secondi di bordo al gran cabotaggio i quali abbiano acquistato il tempo di navigazione prescritto dall'art. 67 del Codice per la marina mercantile, potranno ottenere, senza altra prova di esame, e previo pagamento del diritto stabilito, il certificato di idoneità per navigare come scrivani.

CAPO IV.

Degli esami per il conseguimento del grado di sottoscrivano,¹ dell'autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico e dell'autorizzazione a dirigere barche alla pesca illimitata e limitata.

Sezione I.

Sedi delle commissioni d'esami.

185. Le prove d'idoneità prescritte dagli articoli 60,

68 e 148 del Codice per la marina mercantile per conseguire *la qualificazione di sottoscrivano*, e l'autorizzazione di comandare bastimenti al piccolo traffico, o a dirigere barche alla pesca illimitata, devono essere fatte mediante esame.

186. Presso ogni capitaneria di porto è istituita una commissione per dare gli esami di cui nel precedente articolo, così composta :

il capitano di porto, o un ufficiale di porto da lui delegato — presidente ;

due capitani della marina mercantile designati dal capitano di porto — membri.

In mancanza di capitani potranno essere chiamati a far parte della commissione abili ed esperti padroni.

La commissione si adunerà una volta ogni trimestre ed anche più di sovente se sianvi almeno cinque persone da esaminare.

187. I programmi delle materie sulle quali dovranno vertere gli esami per il conferimento della *qualificazione di sottoscrivano*, o della autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico, o a dirigere barche alla pesca illimita-

¹ Negli articoli 185, 187, 192, 193, 199 e 201 tener presente che dall'art. 5 della Legge 11 aprile 1886, n. 3781, è stato abrogato l'art. 68 del C. M. M. ed abolito il grado di sottoscrivano.

ta, saranno con particolare provvedimento stabiliti dal Ministero della marina.

188. Agli esami dei quali tratta il precedente art. 185 sono applicate le disposizioni degli articoli 152, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 166 e 167 del presente regolamento.

Sezione II.

Limiti assegnati alla navigazione del piccolo traffico.

189. La navigazione dei marinai autorizzati a comandare bastimenti di una portata non maggiore di 50 tonnellate pel piccolo traffico della costa, a forma dell'art. 60 del Codice per la marina mercantile, si estende a tutte le coste continentali ed insulari del Regno, alle isole di Corsica e di Malta, alle coste estere dell'Adriatico e dello Ionio, non oltrepassando Navarino, incluse le isole Ionie, alle coste mediterranee della Francia, della Spagna e loro isole, sino a Gibilterra compresa, alle coste mediterranee del Marocco (Ceuta inclusa) ed a quelle dell'Algeria e delle Reggenze di Tunisi e di Tripoli, non oltrepassando Bengasi.

190. Per gli effetti dell'art. 60 del Codice per la marina mercantile, in riguardo alla portata del bastimento comandato da marinai autorizzati, non si

terrà conto delle frazioni di tonnellata, siano esse inferiori o superiori a centesimi cinquanta.

Disposizione transitoria.

191. I marinai autorizzati a comandare bastimenti di una portata non maggiore di trenta tonnellate con data anteriore alla legge 24 maggio 1877, numero 3919 (serie 2^a), non potranno comandare bastimenti di una portata superiore alla suddetta e non maggiore di cinquanta tonnellate, nè estendere i limiti della navigazione assegnata al piccolo traffico, in conformità del precedente art. 189, se non posseggono le condizioni prescritte dal vigente art. 69 del Codice per la marina mercantile, e non diano la prova di idoneità disposta coll'articolo 185 del presente regolamento, salvo, per quanto ai limiti della navigazione, le autorizzazioni speciali anteriormente concesse ai detti marinai.

Sezione III.

Ammissione agli esami e concessione dei certificati di idoneità per navigare come sottoscrivano, e di autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico o battelli alla pesca illimitata.

192. Le domande di ammissione agli esami, di cui alla sez. III, capo II del

presente titolo, devono essere presentate alla capitaneria di porto, o alla medesima fatte pervenire dagli uffici dipendenti.

Al solo capitano di porto od a chi ne fa le veci spetta di autorizzare l'ammissione all'esame.

Egli rimane responsabile di tale disposizione che dovrà constare mediante rescritto sulla domanda.

193. Le domande degli aspiranti al *grado di sottoscrivano* devono essere corredate:

a) dell'estratto di matricola della gente di mare di 1^a categoria, dal quale constino le condizioni di età e di navigazione stabilite alle lettere *a* e *b* dell'articolo 68 del Codice per la marina mercantile;

b) del certificato penale datato da tre mesi al più, per provare la condizione di cui alla lettera *d* del suddetto articolo del Codice;

c) della quietanza di pagamento della tassa stabilita per l'ammissione all'esame.

194. I richiedenti l'autorizzazione di comandare bastimenti per il piccolo traffico della costa devono unire alla domanda i seguenti documenti:

a) estratto di matricola della gente di mare di 1^a categoria, dal quale constino le condizioni di età e di navigazione prescritte

dall'art. 60 del Codice per la marina mercantile;

b) certificato penale datato da tre mesi al più, per provare che il richiedente non fu mai condannato per alcuno dei reati indicati nel su citato articolo del Codice;

c) estratto della matricola militare per quei marinai i quali avessero prestato servizio nel corpo reale equipaggi;

d) quietanza di pagamento della tassa stabilita per l'ammissione all'esame.

195. La navigazione di quattro anni, prescritta per essere autorizzati al comando di bastimenti per il piccolo traffico della costa, dovrà, almeno per metà, essere stata fatta su navi nazionali.

La navigazione eseguita sotto bandiera estera è provata nel modo stabilito dal precedente art. 120.

196. Gli aspiranti all'autorizzazione di comandare battelli alla pesca illimitata devono unire alla domanda l'estratto della matricola della gente di mare di 1^a categoria per provare le condizioni di età e di navigazione prescritte dall'art. 148 del Codice per la marina mercantile, lettere *a* e *b*, ed un certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco.

197. L'esercizio della pesca limitata non può cal-

colarsi nel periodo di esercizio di pesca o di navigazione di cui alla lettera c dell'art. 148 del Codice per la marina mercantile.

198. L'esame potrà essere prestato anche in un compartimento diverso da quello cui appartiene l'aspirante.

In questo caso il capo del compartimento in cui fu dato l'esame notificherà, mediante un estratto del relativo processo verbale, al capo del compartimento al quale è iscritto l'aspirante, l'esito dell'esame.

199. I *certificati di idoneità, per navigare come sottoscrivano*, ed i certificati di autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico della costa, e battelli alla pesca illimitata, saranno conformi ai modelli espressamente stabiliti.

200. I suddetti certificati sono fatti dai competenti capitani di porto sulla produzione, da parte dello interessato, del documento che accerti la riportata idoneità nell'esame, e della quitanza di pagamento della tassa stabilita per la concessione del certificato.

201. I marinai i quali abbiano ottenuto e presentino il certificato di abilitazione all'esame pratico pel conseguimento della patente di capitano di lungo corso, o di gran cabotaggio,

potranno, senza altro esame, ottenere dalla competente capitaneria di porto il certificato di idoneità per navigare come sottoscrivani, purchè producano i seguenti documenti:

a) estratto della matricola della gente di mare di 1^a categoria, dal quale constino le condizioni stabilite alle lettere a e b dell'art. 68 del Codice per la marina mercantile;

b) certificato penale dato da tre mesi al più, per provare la condizione di cui alla lettera d dello stesso articolo;

c) quitanza del pagamento della tassa stabilita per la concessione del certificato.

202. I marinai autorizzati a comandare bastimenti per il piccolo traffico della costa possono ottenere, senza altra formalità, e senza pagamento di tassa, l'autorizzazione a comandare battelli alla pesca illimitata.

Sezione IV.

Autorizzazioni a dirigere battelli alla pesca limitata.

203. Le autorizzazioni a dirigere battelli alla pesca limitata si concedono dai capi degli uffici compartimentali, circondariali e locali.

204. Della concessa autorizzazione si fa constare

mediante analoga dichiarazione sul libretto matricolare e sul foglio di ricognizione dell'individuo autorizzato, secondo che esso appartenga alla 1^a od alla 2^a categoria della gente di mare.

Di tale autorizzazione deve anche constare mediante annotazione sul registro matricolare in cui è iscritto l'individuo.

A tale effetto l'ufficio che ha concesso l'autorizzazione, dove non sia depositario del registro di matricola, fa l'occorrente partecipazione a quello presso cui detto registro è tenuto.

205. La esibizione del libretto di matricola o del foglio di ricognizione, dal quale consti il prescritto esercizio, è, di regola, bastevole a comprovare nel richiedente l'autorizzazione a dirigere battelli alla pesca limitata, il possesso delle condizioni stabilite alle lettere *a, b, c* dell'art. 147 del Codice per la marina mercantile.

CAPO V.

Delle condizioni per esercitare l'arte di macchinista in 1° ed in 2°.

206. Le patenti di macchinista in 1° ed in 2° saranno conformi al modello espressamente stabilito.

207. Per conseguire le patenti di macchinista in 1° ed in 2° sono necessarie le seguenti condizioni:

a) appartenere alla 1^a categoria della gente di mare;

b) avere l'età di 21 anni compiuti;

c) non essere mai stato condannato a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pena correzionale, per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica; od avere ottenuto la riabilitazione;

d) provare di aver lavorato per tre anni in uno stabilimento meccanico a fare o riparare macchine, e di avere inoltre navigato per un anno sopra un piroscafo come addetto al servizio della macchina; oppure: di aver navigato per quattro anni sopra un piroscafo come addetto al servizio della macchina;

e) di aver superato con buon esito un esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti ed in conformità ad un particolare regolamento.

Sarà concessa la patente di macchinista in 1°, senza obbligo della prova d'esame prescritta alla lettera *e*:

ai macchinisti in 2°, i quali provino di aver navi-

gato, per un periodo di tempo non minore di anni dieci dal giorno in cui ottennero la patente di grado, su piroscafi, come addeetti al servizio della macchina ;

ai macchinisti in 2° patentati in applicazione dell'art. 64 del Codice per la marina mercantile, purchè contino dieci anni di navigazione in servizio della macchina, ivi compresa quella esercitata a bordo di regie navi col grado di macchinista di 2^a e 3^a classe.¹

208. La proposta al Ministero, per la concessione delle patenti di macchinista in 1° e in 2°, deve essere fatta dalla capitaneria di porto, nel cui compartimento è iscritto il richiedente.

Egli dovrà quindi presentare analoga domanda corredata dei seguenti documenti :

a) estratto della matricola della gente di mare di 1^a categoria, per provare le condizioni di cui alle lettere *a* e *b* del precedente articolo, ed alla lettera *d* dello stesso articolo, in riguardo alla navigazione ;

b) certificato penale, datato da tre mesi al più, per provare la condizione di cui alla lettera *c* del suddetto articolo ;

c) certificato per accertare la condizione stabilita alla lettera *d* del su citato articolo in riguardo al lavoro ;

d) certificato dell'esito dell'esame prestato ;

e) estratto della matricola militare, nel caso che il richiedente avesse fatto parte del corpo reale equipaggi ;

f) quietanza del pagamento della tassa per la concessione della patente.

209. Gli ufficiali macchinisti ed i primi macchinisti, ai quali compete, a termini dell'art. 64 del Codice per la marina mercantile, cessando dal servizio della regia marina, la patente di macchinista in 1° dovranno, per ottenerla, far pervenire al Ministero, per mezzo della competente capitaneria di porto, i seguenti documenti :

a) estratto della matricola militare, da cui consti del grado avuto nella marina militare ;

b) estratto matricolare che provi la inserzione fra la gente di mare di 1^a categoria ;

c) certificato penale di cui alla lettera *c* dell'articolo 207, quando dalla cessazione del servizio alla domanda della patente siano trascorsi più di tre mesi ;

¹ Modificato dal R. D. 17 ottobre 1889, n. 6497.

d) ricevuta di pagamento della tassa di patente.

210. I secondi macchinisti e gli *aiutanti macchinisti* della regia marina, i quali, a termini del disposto del citato art. 64 del Codice per la marina mercantile, possono conseguire la patente di macchinista in 2° dovranno, per ottenerla, presentare al Ministero, per mezzo della competente capitaneria di porto, i seguenti documenti:

a) estratto della matricola militare, da cui risulti il grado effettivo conseguito al corpo;

b) estratto matricolare che provi l'inserzione fra la gente di mare di 1^a categoria;

c) certificato penale di cui alla lettera c dell'articolo 207, ove dalla cessazione dal servizio militare alla domanda della patente fossero trascorsi più di tre mesi;

d) ricevuta di pagamento della tassa di patente.

211. (*Abrogato dal R. D. 29 settembre 1893, n. 640*).

212. Se il macchinista straniero appartenga ad una nazione dove lo esercizio della detta arte sia libero, egli dovrà assoggettarsi ad un esame teorico-pratico, innanzi ad una commissione espressamente istituita dal Ministero della marina, che valga ad

accertare la sua idoneità al grado a cui aspira.

I documenti che dovrà produrre per ottenere l'autorizzazione, di cui al precedente articolo, sono quelli indicati alle lettere b, c, d dell'articolo stesso, più il certificato dell'esame prestato.

213. I macchinisti detti di *guarentigia*, tanto nazionali quanto stranieri, ogni qualvolta facciano parte integrante dell'equipaggio, debbono essere muniti della patente, o della autorizzazione di cui nei precedenti articoli.

CAPO VI.

Dei costruttori navali e dei cantieri navali.

Sezione I.

Costruttori navali.

214. Le patenti di ingegnere navale e di costruttore navale di 1^a e 2^a classe saranno conformi al modello espressamente stabilito.

215. Compete la patente di ingegnere navale, previo l'adempimento delle condizioni stabilite dai paragrafi a e b dell'art. 28 del Codice della marina mercantile:

1° a coloro che furono laureati ingegneri navali nella regia scuola superiore

navale fondata in Genova con regio decreto in data 25 giugno 1870, n. 2;

2° agli ingegneri civili, meccanici ed industriali, laureati nelle scuole di applicazione per gli ingegneri, o nel regio istituto tecnico superiore di Milano, i quali abbiano prestato, con buon esito, presso la regia scuola superiore navale di Genova un esame speciale, secondo il programma che sarà stabilito.

216. Compete la patente di costruttore navale di 1^a e 2^a classe, previo lo adempimento delle condizioni determinate dai paragrafi *a* e *b* dell'art. 28 del Codice della marina mercantile, a coloro i quali abbiano prestato, con buon esito, il prescritto esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti ed in conformità ad un particolare regolamento.

217. Le proposte di conferimento dei gradi di ingegnere navale o di costruttore navale di 1^a e 2^a classe saranno fatte dalla capitaneria del rispettivo compartimento, la quale dovrà trasmettere al Ministero della marina i seguenti documenti regolarmente bollati:

a) estratto della matricola della gente di mare di 2^a categoria;

b) diploma di laurea, o

certificato dell'esame prestato secondo i casi;

c) certificato del casellario giudiziario con l'attestazione del cancelliere del competente tribunale civile e correzionale che l'aspirante alla patente non fu mai condannato a pena criminale e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica.

Caso che l'aspirante sia stato condannato per uno dei reati su detti, ma abbia ottenuto la riabilitazione, egli dovrà presentare copia autentica del decreto reale di riabilitazione, ed un certificato del cancelliere della corte che pronunziò la sentenza di condanna indicante la data in cui la corte stessa avrà dato lettura del decreto in pubblica udienza, a norma dell'art. 814 del Codice di procedura penale;

d) bolletta doganale di pagamento della tassa pel conseguimento della patente.

Qualora al momento della proposta i certificati di penalità di cui sopra fossero datati da più di tre mesi, l'aspirante alla patente dovrà farli rinnovare.

218. Nel caso in cui lo aspirante sia stato militare

nell'esercito o nell'armata, dovrà presentare un estratto delle matricole del corpo, nel quale prestò servizio, per accertare che durante il tempo del servizio medesimo non sia stato condannato per alcuno dei reati specificati alla lettera *b* dell'art. 28 del Codice della marina mercantile.

219. Gli ufficiali del genio navale, per ottenere la patente del grado di ingegnere navale devono esibire:

a) l'estratto di matricola militare;

b) i documenti indicati ai paragrafi *a* e *d* del precedente art. 217, ed anche quello indicato al paragrafo *c* dello stesso articolo, però nel solo caso in cui la domanda della patente sia fatta trascorsi tre mesi dal giorno in cui l'ufficiale abbia cessato di appartenere alla regia marina.

220. Per il conseguimento dei gradi di ingegnere navale e di costruttore navale, lo straniero è pareggiato al cittadino italiano.

221. Gli ingegneri navali e costruttori navali stranieri, i quali chiedono, a norma dell'art. 30 del Codice della marina mercantile, di esercitare la loro professione nello Stato, devono presentare alla competente capitaneria di porto:

a) istanza diretta al Ministero della marina;

b) patente o diploma od altro documento di abilitazione ottenuto dal proprio Governo;

c) atto di nascita, per accertare di trovarsi in età maggiore;

d) dichiarazione del Ministero di grazia e giustizia e culti, da cui risulti non aver commesso alcun reato nello Stato;

e) certificato fatto dalle autorità dei rispettivi paesi, e nelle forme ivi usate, da cui consti non essere mai stato condannato a pena criminale, oppure anche a pena inferiore per i reati contemplati nell'articolo 217.

Se lo straniero fosse domiciliato o residente da tre mesi nello Stato, dovrà presentare anche il certificato di penali di cui alla lettera *c* dell'articolo suddetto.

La capitaneria spedisce tutti i suddetti documenti debitamente legalizzati al Ministero della marina, esprimendo a scopo informativo il suo parere sull'attendibilità del documento di cui alla lettera *b*.

222. Per autorizzare gli ingegneri navali, ed i costruttori navali stranieri, ad esercitare la loro professione nello Stato dovrà essere sentito il consiglio superiore di marina.

L'autorizzazione dovrà

constare da particolare atto del Ministero della marina da concedersi dopo il pagamento della tassa stabilita, uguale a quella imposta ai cittadini italiani.

223. I maestri d'ascia non potranno usare della facoltà ad essi data dall'art. 34 del Codice della marina mercantile, di costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate, dove non provino:

a) di avere raggiunto la maggiore età;

b) di aver lavorato per trentasei mesi almeno come allievi maestri d'ascia, o maestri d'ascia;

c) di possedere una dichiarazione fatta da un ingegnere o costruttore navale, la quale attesti della idoneità loro a costruire barche. Tale dichiarazione, in quei compartimenti dove non siano nè ingegneri nè costruttori navali, potrà essere fatta da maestri d'ascia costruttori di barche.

Quando consti di tutte le condizioni sopra indicate, l'uffiziale di porto competente dichiara nel foglio di ricognizione, di cui è munito il maestro d'ascia, che il medesimo è abilitato a costruire barche fino alla portata di 50 tonnellate, e fa una corrispondente annotazione nel registro in cui l'individuo è iscritto.

Disposizioni transitorie.

224. I costruttori navali di 1^a classe, patentati prima della promulgazione della legge 24 maggio 1877, n. 3919, per cui furono modificati alcuni articoli del Codice della marina mercantile, e che provino di aver, prima di quella data, costruiti bastimenti superiori alle 150 tonnellate, restano autorizzati a costruire bastimenti di ferro.

225. I maestri d'ascia, i quali prima della promulgazione della legge citata nel precedente articolo, provino di aver costruito barche di portata inferiore a 50 tonnellate otterranno, senz'altro, la dichiarazione di abilitazione di cui nell'art. 223 del presente regolamento, se però consti che abbiano raggiunto la maggiore età: in caso diverso, conserveranno la facoltà di costruire barche che prima ad essi spettava, insino a che non si trovino in condizione di ottenere la dichiarazione su menovata.

Sezione II.

Obblighi dei costruttori che imprendono la costruzione di un bastimento.

226. Le dichiarazioni prescritte dall'art. 31 del Codice per la marina mercantile devono constare da

processo verbale ed essere sottoscritte dai dichiaranti e dall'uffiziale che le riceve.

Esse, oltre la data, devono indicare:

a) il nome, cognome e qualità del dichiarante, o dei dichiaranti;

b) il tipo del bastimento che si vuol costruire e le sue dimensioni;

c) il cantiere in cui deve eseguirsi la costruzione;

d) il giorno in cui la costruzione medesima avrà cominciamento.

Se il costruttore im- prende la costruzione per conto proprio, il processo verbale della dichiarazione sarà sottoposto al registro ed alla trascrizione, costituendo il titolo di proprietà.

Se invece la costruzione è fatta per conto altrui, dovrà essere presentato alla trascrizione il contratto relativo a termini dell'art. 31 del Codice per la marina mercantile.

Se manchi una regolare convenzione scritta e la dichiarazione sia fatta dal proprietario od armatore in presenza del costruttore, il processo verbale della dichiarazione stessa sarà sottoposto al registro ed alla trascrizione, costituendo il titolo di proprietà.

227. In base alle dichiarazioni di cui all'articolo

precedente, l'uffiziale di porto che le riceve rilascia al costruttore un atto in carta libera per eseguire la costruzione medesima secondo le dichiarate dimensioni.

228. Le dichiarazioni di costruzione e i contratti relativi, se esistono, servono per la concessione dell'atto di nazionalità e sono poi conservate nell'archivio della capitaneria, conformemente al disposto dell'art. 418 di questo regolamento.

229. Qualora si dovesse costruire un bastimento in luogo su cui avesse giurisdizione un ufficio di porto locale od una delegazione di porto, l'uffiziale di porto circondariale che riceve la dichiarazione ne dà tosto avviso a quello inferiore, trasmettendogli copia in carta libera della dichiarazione stessa e delle altre successive, affinché gli serva di norma per l'osservanza delle prescrizioni contenute in questo capo.

230. Sulle dichiarate dimensioni del bastimento, l'uffiziale di porto che riceve la dichiarazione fa il calcolo della portata presuntiva del medesimo; e se venisse a risultare che il bastimento da costruirsi avrebbe una portata superiore alle 300 tonnellate di stazza legale, ed il co-

struttore fosse di 2^a classe, rifiuterà di ricevere la dichiarazione.

I motivi del rifiuto consteranno da un atto, di cui gl'interessati potranno aver copia.

Altrettanto si dovrà fare per i bastimenti che risultassero di una portata superiore alle 50 tonnellate di stazza legale, se chi assume l'opera non sia almeno costruttore di 2^a classe.

231. Il capitano di porto, quando venga a conoscere direttamente, o per informazioni degli uffizi dipendenti, che non sono state mantenute le dimensioni dichiarate, per cui il bastimento in costruzione ecceda o sia per eccedere la portata consentita dalla legge e dal presente regolamento al costruttore di 2^a classe e al maestro d'ascia autorizzato, si opporrà alla prosecuzione della costruzione, e procederà immediatamente a giudizio contravvenzionale contro i suddetti per l'applicazione del disposto dell'art. 423 del Codice per la marina mercantile.

Se non ostante la fatta opposizione si proseguissero i lavori, il capitano di porto ricorrerà all'autorità giudiziaria perchè provveda alla immediata sospensione dei medesimi.

232. Il costruttore, quando dà avviso del prossimo varamento del bastimento, deve depositare nell'ufficio di porto locale i documenti comprovanti il consenso del proprietario o della maggior parte dei proprietari, oppure, in caso di opposizione del proprietario o proprietari, una sentenza di tribunale che lo autorizza al varamento.

Se vi sieno più proprietari, la maggioranza degli assenzienti è determinata dalla porzione d'interesse eccedente la metà del valore del bastimento.

Prima che si operi il varamento, l'ufficiale di porto deve esigere la presentazione del certificato di stazza.

Sezione III.

Polizia marittima dei cantieri.

233. La polizia marittima dei cantieri navali è di competenza degli uffizi di porto, salva l'ingerenza dell'autorità di pubblica sicurezza nei casi che la riguardano.

Gli uffizi di porto vigilano affinchè non si cominci la costruzione di alcun bastimento senza la previa dichiarazione di cui all'art. 226, e non se ne operi il varamento senza il consenso dei proprietari, giusta l'art. 232, e senza

che abbia preceduto la staz-
zatura.

Se alcuno tentasse di procedere al varo mancando il consenso dei proprietari o l'ordine del tribunale, l'uffiziale od impiegato di porto gli intimereà verbalmente di desistere; e, qualora egli persistesse nel proposito di varare il bastimento, farà cessare l'operazione invocando, se occorra, la forza pubblica.

234. Nessuno può esercitare nei cantieri navali le industrie di carpentiere e di calafato se non appartiene alla gente di mare, e non è quindi munito del regolare foglio di ricognizione.

235. Se insorgono divergenze fra costruttore ed operai, o fra essi ed i committenti, gli uffiziali di porto intervengono, se richiesti, per comporre in modo amichevole.

236. Gli uffiziali ed impiegati di porto invigilano che non si costruiscano bastimenti da persone, le quali non siano a ciò debitamente autorizzate, e che non avvenga sostituzione nella persona a cui fu affidata la costruzione di un bastimento; e provvedono alla denuncia delle contravvenzioni all'autorità giudiziaria.

237. Gli uffiziali ed im-

piegati di porto vegliano affinchè i bastimenti siano costruiti secondo le regole dell'arte e non vi siano adoperati cattivi materiali.

Venendo loro a constare del contrario, ne informeranno per via gerarchica il Ministero della marina cui compete, agli effetti dell'art. 78 del Codice per la marina mercantile, d'inviare ispettori governativi a visitare ed esaminare le costruzioni navali.

238. È compito degli uffiziali ed impiegati di porto di mantenere l'ordine e la disciplina fra i costruttori e gli operai addetti ai cantieri navali.

In caso di sciopero fra gli operai suddetti, l'uffiziale od impiegato di porto, dove non riesca a farlo prontamente cessare in via amichevole, dovrà subito informare la più vicina autorità politica, e darà intanto le opportune disposizioni alla forza pubblica per la tutela dell'ordine.

239. Qualora in un cantiere navale si manifestasse un incendio o fallisse il varamento di un bastimento l'uffiziale od impiegato di porto concorrerà a fare quei provvedimenti che più giovinno a riparare al sinistro o ad attenuarne le conseguenze, ed informerà tosto dell'accaduto l'uffizio

di porto superiore, ed anche, secondo i casi, il comando in capo del dipartimento marittimo.

240. Per le concessioni di tratti di spiaggia ad uso di cantiere navale si osservano le norme stabilite con successive disposizioni di questo regolamento.

CAPO VII.

Dei bastimenti mercantili.

Sezione I.

Matricole dei bastimenti.

241. Le matricole dei bastimenti, ed i registri occorrenti alla trascrizione degli atti relativi, saranno tenuti nelle capitanerie di porto e negli uffici di circondario a ciò designati dal Ministero della marina.

Le matricole ed i registri di cui sopra sono:

a) la matricola dei bastimenti a vela;

b) la matricola dei bastimenti a vapore e misti;

c) il registro giornaliero per la trascrizione degli atti dichiarativi o traslativi di proprietà dei bastimenti, come pure degli atti di pegno e di prestito a cambio marittimo;

d) il registro per la trascrizione degli atti relativi alla costruzione dei bastimenti;

e) la rubrica dei basti-

menti a vela, a vapore e misti.

Le matricole e registri suddetti saranno conformi ai moduli espressamente stabiliti.

242. Constando all'ufficio di porto ove è iscritto il bastimento, che il proprietario od il maggiore interessato, quando vi sieno più proprietari, ovvero l'armatore o il rappresentante dei medesimi, non si trovino, in riguardo al domicilio, nella condizione di cui all'art. 46 del Codice per la marina mercantile, dovrà l'uffizio stesso invitare gl'interessati a mettersi in regola, entro un congruo termine da lui stabilito, e con diffidamento che trascorso quel termine il movimento sarà effettuato di autorità.

Non avendo gli interessati ottemperato all'invito, il detto uffizio procederà alla cancellazione del bastimento dalle sue matricole, promuovendone contemporaneamente la iscrizione in quelle del compartimento marittimo cui, per ragione di domicilio dei proprietari, o di chi per essi, deve essere ascritto.

243. Quando gli interessati chiedano essi stessi il passaggio del bastimento dalle matricole di un compartimento a quelle di un altro, a causa di cambia-

mento di domicilio, devono farne dichiarazione scritta nell'ufficio dove il bastimento medesimo è iscritto, o in quello in cui si deve inscrivere.

Tale dichiarazione sarà conservata nell'ufficio di porto che opera la cancellazione.

244. Nei casi accennati dai precedenti articoli l'ufficio di porto del compartimento, in cui è iscritto il bastimento, che procede alla cancellazione del medesimo dalle sue matricole, dovrà trasmettere l'atto di nazionalità accompagnato dall'estratto di matricola all'ufficio di porto, al quale il bastimento deve appartenere, perchè ne venga effettuata la nuova iscrizione.

Se il bastimento trovisi in navigazione od all'estero, la iscrizione potrà avvenire mediante il solo estratto matricolare.

Si noteranno in matricola la data ed il motivo della cancellazione, il compartimento a cui passa il bastimento, e la data ed il numero della iscrizione nella matricola di questo ultimo compartimento, appena saranno stati comunicati per lettera ufficiale che verrà citata.

245. L'ufficio di porto, cui vien comunicato l'atto di nazionalità del basti-

mento, o l'estratto di matricola, opera l'iscrizione del bastimento medesimo nelle sue matricole, secondo gli ultimi risultati dell'atto di nazionalità o dell'estratto matricolare ricevuto.

La intestazione della proprietà e le annotazioni di pegno o di prestito a cambio marittimo, non ancora risolti od estinti, dovranno essere letteralmente riportate nell'apposita colonna.

La data della nuova iscrizione ed il numero di matricola saranno comunicati all'ufficio di porto del compartimento da cui il bastimento proviene, affinchè completi la nota di cancellazione, di cui all'articolo precedente.

246. Nella matricola dei bastimenti deve farsi annotazione delle dichiarazioni di armatore, o di rappresentante, quando ne sia il caso, e di ogni armamento e disarmamento dei bastimenti medesimi.

L'annotazione di armamento deve indicare il luogo e la data, il numero del ruolo d'equipaggio, il nome del capitano o padrone, e la destinazione del bastimento.

L'annotazione di disarmamento indica il luogo e la data.

247. Avvenendo l'arma-

mento o disarmamento fuori del capoluogo del compartimento, in cui il bastimento è iscritto, l'ufficio di porto che procede all'operazione ne avvisa quello competente, e gli trasmette le notizie relative, se trattasi di nuovo armamento, o il ruolo di equipaggio decontato, se trattasi di disarmamento, affinché siano eseguite nella matricola le corrispondenti annotazioni, di che dovrà constare sui documenti come sopra trasmessi.

Nel caso che il ruolo di equipaggio non si trovi a carico della capitaneria nella quale è iscritto il bastimento, questa lo spedirà, dopo fatte le annotazioni, a quella cui appartiene.

248. Quando il bastimento, per qualsiasi motivo, cambia l'atto di nazionalità, sono fatte in matricola le opportune annotazioni per metterla in armonia coi risultati del nuovo atto.

249. Le dichiarazioni per le demolizioni di bastimenti, in conformità dell'articolo 49 del Codice per la marina mercantile, devono essere fatte dai proprietari, o da chi sia da loro debitamente autorizzato, e si ricevono, nello Stato, dagli uffici di porto, anche dipendenti, e dai regi uffiziali consolari all'estero.

Se le dichiarazioni vengono presentate ad uffici di porto, i quali non tengono le matricole, sono da questi trasmesse all'ufficio competente.

250. L'ufficio di porto, nelle cui matricole è iscritto il bastimento che vuolsi demolire, esaminerà i risultati della matricola e quelli dell'atto di nazionalità, e se non vi sieno crediti inseriti, od opposizioni di creditori privilegiati, farà in forma amministrativa appiè della suddetta dichiarazione, ordinanza motivata che autorizza la demolizione, e ne darà copia autentica all'interessato.

Le istesse norme osserveranno i regi uffiziali consolari se la dichiarazione di demolizione del bastimento si faccia all'estero, tenuti però presenti soltanto i risultati dell'atto di nazionalità.

251. Della seguita demolizione si farà constare mediante processo verbale, da compilarli in forma amministrativa dall'autorità marittima o consolare del luogo dove è avvenuta la demolizione.

Sulla base dei documenti indicati nei due precedenti articoli, che verranno citati, il bastimento è cancellato dalle matricole in cui trovavasi iscritto.

Caso che la demolizione

avvenga all'estero, la cancellazione si fa nello Stato allorchè al competente ufficio di porto pervenga copia conforme del processo verbale espressamente compilato nella regia cancelleria consolare.

252. Avvenendo il caso di cui tratta il 2° alinea dell'art. 49 del Codice per la marina mercantile, saranno immediatamente avvertiti tanto i creditori iscritti quanto i privilegiati non iscritti, i quali abbiano fatto notificare legale opposizione per la tutela dei loro diritti.

Il salario del custode deputato d'ufficio al bastimento sarà privilegiato sopra il bastimento stesso, e suoi attrezzi, conforme al Codice di commercio.

253. Le cancellazioni dalle matricole dei bastimenti hanno altresì luogo:

a) per naufragio, in base al processo verbale compilato dall'autorità marittima o consolare, secondo che il naufragio medesimo sia avvenuto nello Stato od all'estero;

b) per vendita, in tutti i casi in cui esso abbia per effetto la dimissione della bandiera: nello Stato, in base dell'atto di vendita preceduto dal permesso di dimissione della bandiera da rilasciarsi dall'ufficio di porto competente; ed al-

l'estero, in base al certificato di vendita e della dimissione della bandiera da rilasciarsi dal regio ufficiale consolare;

c) per dimissione della bandiera nazionale a seguito di istanza del proprietario, in base al certificato relativo da rilasciarsi dall'ufficio di porto o dal regio ufficiale consolare competente;

d) pel caso previsto dall'art. 39, 2° alinea, del Codice per la marina mercantile, quando il bastimento venga armato all'estero per esservi addetto permanentemente alla pesca costiera in base all'annotazione fatta nelle carte di bordo dal regio ufficiale consolare.

254. I bastimenti di piccola portata, muniti di atto di nazionalità, i quali durante l'anno promiscuamente esercitassero talvolta il piccolo traffico o la pesca illimitata, con ruolo di equipaggio, e tal altra il traffico interno o la pesca limitata, con semplice licenza, saranno mantenuti nelle matricole dei bastimenti fino a quando non consti che per due anni successivi sieno rimasti armati con licenza da traffico, o da pesca, nel qual caso saranno cancellati dalla matricola ed iscritti nel registro dei galleggianti.

255. L'ufficio di porto in

cui si tengono le matricole dei bastimenti, venendo a sapere che da oltre due anni non siensi più ricevute notizie di un bastimento, procurerà di conoscere la sorte toccata al medesimo, indirizzandosi ai proprietari, agli assicuratori, ed a tutte le autorità e le persone che fossero in grado di dare informazioni.

Dove da questi atti risulti fondata presunzione della perdita del bastimento, l'ufficio compilerà l'opportuno processo verbale, e, in base ad esso, cancellerà il bastimento stesso dalla matricola.

256. I bastimenti cancellati dalle matricole debbono cancellarsi anche dalla rubrica, annotandovi sommariamente nell'ultima colonna il motivo della cancellazione.

257. Quando occorra per uso amministrativo far conoscere i risultati della matricola, l'ufficio di porto ne rilascerà copia conforme all'originale.

In ogni altro caso ne rilascerà copia autentica col pagamento dei relativi diritti erariali.

258. Gli uffici circondariali, presso cui si tengono le matricole dei bastimenti, devono trasmettere alla rispettiva capitaneria di porto:

a) mensilmente, un elen-

co nominativo dei bastimenti cancellati od iscritti per cambio di compartimento;

b) semestralmente, entro i primi quindici giorni di gennaio e luglio di ogni anno, un elenco degli aumenti e delle diminuzioni dei bastimenti avvenuti durante il semestre precedente per effetto di nuove inserzioni e di cancellazioni operate nelle matricole suddette.

Le capitanerie di porto trasmetteranno, a loro volta, gli elenchi generali al Ministero della marina così mensili che semestrali.

Sezione II.

Tipi dei bastimenti mercantili.

259. La denominazione dei tipi, cui, negli atti di nazionalità ed in ogni altro documento ufficiale, si dovranno assegnare le varie specie di bastimenti a vela ed a vapore della marina mercantile, è stabilita come in appresso:

Bastimenti a vela.

Nave a palo: bastimento con quattro alberi verticali, tutti a vele quadre, salvo quello di poppa, che ha vele auriche (randa e contro-randa), e bompreso.

Nave: bastimento con tre alberi verticali, tutti a vele quadre, e bompreso.

Brigantino a palo: basti-

mento con tre alberi verticali, i due primi (trinchetto e maestra) a vele quadre, il terzo (mezzana) a vele auriche, e bompresso.

Nave goletta : bastimento con tre alberi verticali, il primo (trinchetto) a vele quadre, i due altri a vele auriche, e bompresso.

Goletta a palo : bastimento con tre alberi verticali, o leggermente inclinati a poppa, tutti a vele auriche, più qualche vela quadra all'albero di trinchetto, e talvolta anche a quello di maestra, e bompresso.

Brigantino : bastimento con due alberi verticali, ambo a vele quadre, e bompresso.

Brigantino goletta : bastimento con due alberi verticali, il primo (trinchetto) a vele quadre, il secondo (maestra) a vele auriche, e bompresso.

Bombarda : bastimento con due alberi verticali (maestra e mezzana), il primo a vele quadre e stabilito quasi al centro del bastimento, il secondo a vele auriche, piccolo e collocato a poppa, bompresso con più fiocchi.

Goletta : bastimento con due alberi verticali o leggermente inclinati a poppa, ambo a vele auriche, più qualche vela quadra volante all'albero di trinchetto, e bompresso.

Velacciere : bastimento con tre alberi verticali, e bompresso. L'albero di trinchetto, attrezzato a pible, porta vele quadre, quelli di maestra e mezzana a calcese, portano ognuno una vela latina.

Trabaccolo : bastimento con due alberi verticali (trinchetto e maestra) generalmente guerniti entrambi a vele a terzo o da trabaccolo (talvolta uno dei due alberi invece di una vela da trabaccolo porta una randa). Il trabaccolo ha un'asta di flocco con polaccone e contrapolaccone.

Sciabecco : bastimento con tre alberi verticali, o leggermente inclinati a prora; quelli di trinchetto e di maestra, a calcese con vele latine, quello di mezzana a randa, o a calcese (secondo le forme dello scafo, lo sciabecco ha un albero di bompresso, o un'asta di flocco, oppure ne è privo).

Feluca : bastimento con due alberi verticali o leggermente inclinati a prora (maestra e trinchetto), ambo a calcese con vela latina (secondo le forme dello scafo, la feluca ha un'asta di flocco, o ne è priva).

Tartana : bastimento che ha un albero di maestra a calcese, su cui porta una grande vela latina, bompresso e asta di flocco, un po-

laccone e contrapolaccone, ovvero più flocchi.

Bovo: bastimento con due alberi verticali: quello di maestra a calcese con vela latina, e quello di mezzana a randa, oppure a vela latina.

Esso ha albero di bompresso o un'asta di flocco su cui porta vari flocchi.

Mistico: bastimento con più alberi, a vele di varia forma, che non ha un tipo determinato.

Navicello: bastimento con due alberi (trinchetto e maestra); il primo, collocato quasi sulla prua e molto inclinato in avanti, porta una vela speciale che si mura sulla testa dell'albero di maestra ed ha forma di un trapezio.

L'albero di maestra è quasi verticale e porta una vela latina, oppure una randa ed una controranda. Il navicello ha inoltre una asta per il polaccone.

Bilancella: bastimento con un solo albero a vela latina, assai più piccolo della tartana che porta pure un buttafuori per il polaccone.

Cutter: bastimento ad un albero verticale ed inclinato alquanto a poppa con randa e controranda (ha talora anche un albero di mezzana); bompresso od asta di flocco con vari flocchi.

Barca: piccolo bastimento senza coperta e con una sola parte di essa, che naviga a vela od a remi, destinata al traffico costiero od alla pesca. Può essere variamente alberata, avere quindi uno o due alberi, e portare vele latine, auriche a terzo, a tarchia, ecc.

(Saranno pure distinte le barche peschereccio, le barche coralline ed altre adoperate ad uso di speciale importanza).

Bastimenti a vapore.

Piroscafo a ruote: bastimento munito di macchina a vapore con propulsore a ruote.

Piroscafo ad elice: bastimento munito di macchina a vapore con propulsore ad elice.

Barca a vapore: barca munita di macchina a vapore con propulsore ad elice o a ruote.

260. I bastimenti di lusso, adoperati per solo diporto, saranno denominati secondo il tipo cui appartengono, con l'aggiunta *da diporto*.

261. Il nome del bastimento e quello del compartimento marittimo a cui esso appartiene, i quali, giusta l'art. 39 del Codice devono essere dipinti a poppa di ogni bastimento munito dell'atto di nazionalità, saranno inseriti sopra un rettangolo di color nero

sulla superficie esterna della poppa, con lettere di altezza non minore di dieci centimetri e di larghezza proporzionata, tracciate con colore bianco o giallo.

Sezione III.

Stazzatura.

262. Il metodo per la stazzatura dei bastimenti è stabilito con uno speciale regolamento.¹

263. La stazzatura dei bastimenti, secondo il metodo come sopra stabilito, non può di regola essere eseguita che nello Stato dai periti stazzatori debitamente abilitati. Però, per eccezione, può dal Ministero della marina essere autorizzata anche all'estero nei seguenti casi:

a) quando si tratti di bastimenti nazionali che devono rimanere permanentemente all'estero;

b) quando si tratti di bastimenti da farsi nazionali perchè di nuova costruzione, o provenienti da bandiera estera, ovvero già nazionali, cui bisogni cambiare l'atto di nazionalità per avvenute alterazioni nel tipo, o nella portata: i quali bastimenti, prima di approdare ad un porto dello Stato, debbano compiere uno o più viaggi all'estero.

Nel caso previsto alla lettera *a* il Ministero della marina darà speciali disposizioni sul modo di effettuare e dimostrare la stazzatura; e nei casi previsti alla lettera *b* la stazzatura potrà esser fatta, sotto la vigilanza degli ufficiali consolari, da periti stazzatori abilitati nel Regno, e dimoranti nel luogo in cui trovasi il bastimento, o inviati espressamente dagli armatori o proprietari.

264. I periti stazzatori indicati nel precedente articolo compilano i certificati di stazza colle norme stabilite nei certificati fatti nello Stato, ed i regi agenti consolari compiono le formalità prescritte per gli uffici di porto, ad eccezione di quella relativa al bollo. Allo adempimento di questa ultima formalità provvedono nel Regno le capitanerie di porto allorquando vengono loro comunicati i certificati di stazza, che il Ministero della marina riceve dai regi consoli insieme ai documenti necessari per la emissione dell'atto di nazionalità.

265. Fuori dei casi sopra indicati, i regi ufficiali consolari osserveranno le seguenti norme:

Se il bastimento è di nuova costruzione e non

¹ Regolamento approvato con R. D. 27 gennaio 1916, n. 202.

sia stato peranco coperto da alcuna bandiera, lo faranno provvisoriamente stazzare secondo il metodo locale, ed iscriveranno la portata ottenuta sul passavanti provvisorio concesso al bastimento medesimo.

Se invece trattasi di un bastimento già coperto di bandiera estera che si debba far nazionale, i regi uffiziali consolari lo sottoporanno, col metodo locale, alla stazzatura, se ne facesse domanda gli interessati. Altrimenti si limiteranno ad inscrivere sul passavanti provvisorio la portata risultante dalle estere carte di bordo, di cui esso bastimento era munito. In ambidue i casi la stazzatura secondo il metodo menzionato nell'art. 262 verrà eseguita tosto che il bastimento approderà ad uno dei porti dello Stato.

266. Colui che fa stazzare un bastimento non è tenuto a valersi dell'opera dei periti stazzatori domiciliati nel compartimento o circondario marittimo in cui trovasi il bastimento: egli può servirsi di qualsiasi perito stazzatore abilitato, purchè abbia la qualità di ingegnere navale, o di costruttore navale. I periti stazzatori che non abbiano la qualità suddetta, non possono esercitare le loro

funzioni fuori del compartimento dove ordinariamente risiedono.

267. L'ufficio di porto del compartimento o circondario marittimo, in cui si procederà alla stazzatura di un bastimento, avrà sempre diritto di fare assistere alle relative operazioni un impiegato dipendente, o perito stazzatore di sua confidenza, ma non userà di questa facoltà che nei casi di dubbio, o di sospetto di infedeltà nell'eseguimento della stazzatura, salvo a riferirne il risultato al Ministero della marina. Ogni qualvolta i proprietari, armatori o capitani vorranno far procedere alla stazzatura di un bastimento, sarà loro obbligo di prevenirne l'ufficio di porto.

268. Se i proprietari od armatori che promuovono la stazzatura di un bastimento, non si trovano nel luogo in cui questa deve essere eseguita, o siano altrimenti impediti, possono farsi rappresentare, per gli effetti della stazzatura, da una persona di loro confidenza.

Questa delegazione conterà da dichiarazione firmata dall'armatore o dal maggiore interessato, e sarà prodotta all'ufficio di porto del circondario in cui si opera la stazzatura, o di quello in cui ha domicilio l'ar-

matore o il maggiore interessato. In quest'ultimo caso la dichiarazione si trasmetterà dall'ufficio che l'ha ricevuta a quello del circondario in cui trovasi il bastimento da stazzarsi.

269. Il perito stazzatore, scelto dal proprietario per eseguire la stazzatura di un bastimento, è obbligato a presentarsi al competente ufficio di porto per informarlo dell'incarico avuto, che conterà per iscritto, e prendere con esso le opportune intelligenze.

270. L'ufficio di porto consegna al perito stazzatore che sarà stato eletto tre esemplari del certificato di stazza conformi al modulo stabilito, previo il pagamento del valore di un solo dei detti stampati. Indi avverte il perito stesso che un esemplare serve per minuta, e che negli altri due esemplari egli deve trascrivere fedelmente e di sua propria mano le dimensioni prese ed i risultati dei calcoli fatti per ottenere la portata del bastimento, soggiungendo che ogni perito stazzatore, il quale attesti o depositi un falso certificato, è passibile delle pene comminate dal Codice per la marina mercantile per la falsità in atti marittimi.

271. Il deposito presso l'autorità marittima dei certificati di stazza deve ese-

guirsi con l'adempimento di tutte le formalità prescritte dal Codice di procedura civile pel deposito delle perizie in genere.

Il giuramento però non dovrà mai precedere l'azione del deposito, ma seguirla sempre.

Esso dovrà essere prestato nanti un capitano di porto od anche ufficiale di porto nei modi stabiliti dall'art. 226 del suddetto Codice di procedura civile.

Adempiuta quest'ultima formalità, verrà steso l'opportuno processo verbale sul certificato di stazza secondo il modulo stabilito.

272. L'ufficiale di porto, prima di stendere il processo verbale sui due esemplari del certificato di stazza che il perito stazzatore gli deve presentare, astanti due testimoni e l'armatore, o il proprietario del bastimento, oppure la persona delegata da quest'ultimo, verifica se i dati scritti in ciascuno dei suddetti esemplari siano identici e collocati nelle corrispondenti caselle, e che non vi siano abrasioni o cancellature.

Occorrendo, fa ricopiare dal perito stazzatore i certificati contenenti dati sbagliati, o collocati fuori posto, ovvero cancellature od abrasioni, e fa aggiungere le annotazioni che mancassero in qualche esemplare.

Nel caso però che i certificati debbansi, per qualsivoglia ragione, ricopiare, il perito stazzatore dovrà pagare il valore di tutti tre gli stampati.

273. L'uffiziale di porto che stende il processo verbale deve scrivere *in tutte lettere* i numeri indicanti la stazza lorda e la stazza netta di registro del bastimento cui l'atto si riferisce.

274. Ogni processo verbale deve essere firmato *originalmente* dal titolare dell'ufficio di porto in cui venne steso, indi dal perito stazzatore, poscia dal proprietario o dall'armatore del bastimento, ovvero dalla persona che essi avranno delegata, ed in ultimo dai testimoni.

Deve portare il bollo di ufficio.

275. Gli ufficiali di porto non firmeranno il processo verbale sui certificati di stazza, se non dopo di essersi accertati del pagamento della tassa di bollo, eseguito mediante apposizione, in ogni certificato, della relativa marca, che annulleranno nei modi prescritti.

276. L'ufficio di porto che ha steso i due verbali trasmette alla capitaneria di porto, nelle cui matricole il bastimento deve essere iscritto. Questa dà un numero ai suddetti ver-

bali e lo scrive sotto alle parole *certificato di stazza*, come dall'esempio seguente:

Certificato di stazza

N.º

del compartimento marittimo
di

I due esemplari del certificato di stazza prescritti per ogni bastimento devono portare lo stesso numero.

277. Se il bastimento non fu stazzato nel compartimento stesso in cui deve essere iscritto, la capitaneria del compartimento nel quale il bastimento venne stazzato tiene, per uso proprio, copia del certificato di stazza non soggetta alla tassa di bollo, e trasmette gli altri due esemplari originali alla capitaneria competente.

278. I due certificati di stazza serviranno uno per la capitaneria di porto del compartimento di iscrizione del bastimento, ed uno per gli armatori o pel capitano.

Gli uffici di porto, nel consegnare al proprietario, armatore o capitano, il certificato di stazza, ricorderanno loro il disposto degli articoli 283, 284 e 285 del presente regolamento.

279. Gli uffici di porto non rilasceranno alcun certificato di stazza agli armatori od al capitano, se questi non abbiano già ottem-

perato al disposto dell'articolo 282 di questo regolamento.

280. Tutte le volte che gli armatori, il proprietario ed il capitano gliene facciano domanda, la capitaneria di porto competente può rilasciare copia, nella forma prescritta, del certificato di stazza che essa conserva.

281. Per la compilazione dei certificati speciali di stazzatura consentita ai piroscafi, affinchè possano godere all'estero del trattamento particolare che fosse stabilito da accordi internazionali, come ad esempio il trattamento derivante dalla stazzatura colla regola detta *del basso Danubio*, saranno osservate le norme stabilite per i certificati di stazza ordinari, dei quali dovranno i piroscafi essere pure provveduti.

282. Ogni bastimento nazionale che sia stato stazzato secondo le norme stabilite, dovrà portare il numero che ne indica il tonnello netto di registro, impresso in modo permanente sulla faccia prodiera del baglio di poppa del gran boccaporto, al centro del baglio maestro medesimo.

Questo numero dovrà essere scritto in cifre arabe alte non meno di centimetri dieci, e larghe in proporzione.

Esso dovrà indicare la portata del bastimento fino ai centesimi di tonnollata ed essere sempre preceduto dalle due lettere iniziali maiuscole *T. R.* ad es.:

T. R.; 68, 72 (100).

Se il baglio maestro sarà in legno, tale indicazione dovrà essere incisa a fuoco o in altro modo, purchè la profondità della incisione non sia minore di un centimetro.

Se il baglio maestro sarà in metallo, la indicazione potrà esservi dipinta a olio con lettere e cifre nere, nelle dimensioni suddette, su di un fondo bianco.

283. I capitani, i proprietari e gli armatori non potranno modificare in alcuna maniera la disposizione interna dei locali di un bastimento già stazzato, secondo le norme stabilite, senza darne avviso all'ufficio di porto, il quale richiederà una nuova stazzatura, parziale o totale, del bastimento stesso, allorchè le eseguite modificazioni avessero per effetto di alterare il tonnello netto del bastimento.

A tale effetto gli uffici di porto devono invigilare affinchè non si facciano a loro insaputa modificazioni nella disposizione interna dei bastimenti, o lavori atti a variarne la portata.

284. Nel caso in cui senza permesso si eseguissero lavori del genere di quelli indicati nel precedente articolo, gli uffici di porto faranno procedere a spese dei proprietari alla ristazzatura parziale o totale del bastimento, e ciò senza pregiudizio delle pene in appresso stabilite.

Se la portata risultasse diversa da quella inscritta nell'atto di nazionalità del bastimento, essi inviteranno gli armatori o i proprietari a chiedere un nuovo atto di nazionalità.

Altrettanto si dovrà fare anche nel caso in cui non sia stata alterata la portata, ma la configurazione dello scafo o dell'alberatura siano state mutate in guisa che l'atto di nazionalità o il certificato di stazza debbano in parte modificarsi.

285. Chiunque contravverrà alle disposizioni dei precedenti articoli 282, 283 e 284 sarà punito col *maximum* delle pene di polizia, salvo l'azione penale pel dolo quando ne fosse il caso.

286. I periti stazzatori che attesteranno, oppure depositeranno un falso certificato, incorreranno nelle pene stabilite dal Codice per la marina mercantile per la falsità in atti marittimi.

287. I dubbi fatti o i quesiti proposti dai periti

stazzatori in riguardo alla stazzatura, saranno comunicati al Ministero della marina, al quale solamente spetta risolverli.

288. I bastimenti nazionali, oltre i casi contemplati dall'art. 284 del presente regolamento, possono in qualunque tempo essere ristazzati:

a) d'ufficio, per iniziativa del Ministero della marina o dei capitani di porto capi di compartimento;

b) a richiesta dei proprietari od armatori.

In questi casi il perito stazzatore sarà designato dal capitano di porto competente, presso cui dovrà il richiedente depositare, in anticipazione, la somma necessaria alle spese occorrenti.

289. Alle ristazzature da farsi tanto d'ufficio quanto a richiesta dei proprietari od armatori, assisterà un ufficiale di porto, e in contraddittorio anche il perito che ha eseguito la stazzatura precedente, purchè reperibile e consenziente.

290. Il riscontro delle ristazzature compete al Ministero della marina, il quale, nel caso di notevoli differenze, o di diversità di giudizio circa l'applicazione del metodo di stazzatura, potrà ordinare di ufficio, o sulla motivata istanza di alcuno degli in-

teressati, una terza stazzatura, di cui il risultato sarà tenuto come definitivo.

Alle ristazzature d'ufficio potranno procedere uffiziali del genio navale della regia marina, od uffiziali di porto, a scelta del Ministero della marina.

291. Se i risultati della ristazzatura facessero nascere fondato sospetto di dolo per parte del perito che procedette alla precedente stazzatura, l'uffizio di porto farà di ciò constare mediante processo verbale in forma amministrativa per la denuncia alla competente autorità giudiziaria, nei modi prescritti dal presente regolamento.

Sezione IV.

Periti stazzatori.

292. Le operazioni di stazzatura saranno eseguite da persone designate col titolo di *periti stazzatori*.

293. Gli uffiziali del genio navale i quali abbiano cessato di appartenere alla real marina ed ottenuta la patente di ingegnere navale e gli ingegneri navali sono, in virtù dello stesso loro grado, ammessi ad esercitare l'uffizio di periti stazzatori.

294. Potranno esercitare l'uffizio di periti stazzatori i costruttori navali di 1^a

e 2^a classe, i quali siano riconosciuti idonei in seguito ad esame pratico dato innanzi alle commissioni marittime, di cui nella sezione prima, capo secondo, di questo titolo.

I costruttori navali sono ammessi a prestare l'esame senza che occorra una speciale autorizzazione del Ministero della marina. Essi dovranno però preventivamente produrre alla capitaneria competente i documenti indicati nell'art. 297.

295. Nei compartimenti e nei circondari marittimi, dove non si trovasse alcun costruttore navale di 1^a e 2^a classe, o non vi si trovassero in numero sufficiente, potranno essere abilitati alle funzioni di perito stazzatore i capitani marittimi, od altre persone riconosciute idonee mediante l'esame del quale tratta l'articolo precedente.

L'ammissione agli esami dei capitani marittimi e delle altre persone su menzionate non potrà avvenire che per autorizzazione del Ministero della marina.

296. In casi speciali potrà il Ministero della marina far accertare l'idoneità delle persone, di cui nell'articolo precedente, mediante esame prestato innanzi a commissioni espressamente istituite nei luo-

ghi dove non siedono le commissioni marittime ordinarie.

297. Gli aspiranti all'esame di perito stazzatore dovranno, per esservi ammessi, produrre alla competente capitaneria:

a) domanda;
b) patente di grado, o l'estratto dai registri della gente di mare, per provare la qualità di ingegnere navale o di costruttore navale;

c) quietanza del pagamento del diritto di ammissione all'esame.

Dove l'aspirante all'esame sia un capitano marittimo, oltre i documenti di cui alle tre lettere precedenti, dovrà produrre l'autorizzazione ministeriale di ammetterlo all'esame.

Dove l'aspirante all'esame sia un individuo estraneo alla gente di mare, dovrà produrre i documenti qui appresso descritti:

a) domanda;
b) fede di nascita debitamente legalizzata, dalla quale risulti che è maggiore di età;

c) certificato del casellario giudiziario comprovante di non essere mai stato condannato a pena criminale per qualunque reato, e neppure a pena correzionale per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favo-

rita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od avere ottenuto la riabilitazione.

In tale certificato dovranno essere fatte le dichiarazioni prescritte dal presente regolamento in quanto concerne il certificato analogo che deve prodursi dagli aspiranti alle patenti di ingegnere navale, di costruttore navale e di capitano, ecc.;

d) il documento da cui risulti che il Ministero autorizzò l'ammissione all'esame;

e) quietanza del pagamento del diritto di ammissione all'esame.

298. I certificati di abilitazione all'ufficio di perito stazzatore si emettono, sulla proposta della competente capitaneria di porto, dal Ministero della marina, secondo il modello all'uopo stabilito.

299. La capitaneria che propone al Ministero della marina la emissione di un certificato di abilitazione all'ufficio di perito stazzatore deve rassegnargli:

a) estratto autentico del processo verbale della commissione esaminatrice comprovante la dichiarata idoneità del candidato;

b) patente di grado, o l'estratto dalla matricola o dai registri della gente di mare, secondo che il can-

didato sia un ingegnere o costruttore navale o un capitano marittimo ;

c) le quitanze di pagamento del diritto di ammissione all'esame, e della tassa stabilita per la concessione del certificato.

Dove il candidato sia una persona estranea alla gente di mare, la proposta, oltre i documenti di cui nelle precedenti lettere *a* e *c*, dovrà essere accompagnata da quelli di cui alle lettere *b* e *c* del secondo alinea dell'art. 297.

300. L'onorario a cui avranno diritto i periti stazzatori per una stazzatura completa, eseguita secondo le norme stabilite, sarà di lire 0,17 $\frac{1}{2}$ per ogni tonnellata di stazza lorda, con che però detto onorario non possa mai scendere sotto a lire 10 per una simile operazione completa.

L'onorario per la stazzatura delle barche e battelli senza coperta resta fissato alla somma costante di lire 2.

Saranno inoltre a carico dei proprietari, armatori e capitani le giornate di maestro d'ascia, o d'altro operaio, che abbisognasse in aiuto al perito stazzatore.

I predetti periti stazzatori avranno diritto alle spese di viaggio, quando siano chiamati ad esercitare le loro funzioni ad una

distanza maggiore di tre chilometri dal loro domicilio.

CAPO VIII.

Delle carte di bordo.

Sezione I.

Atto di nazionalità.

301. L'atto di nazionalità, di cui vengono muniti i bastimenti, sarà conforme al modello stabilito.

302. La concessione degli atti di nazionalità è proposta dalle capitanerie di porto al Ministero della marina.

La proposta è fatta a seguito di domanda degli interessati, accompagnata dai seguenti documenti :

1° titolo di proprietà del bastimento debitamente trascritto ;

2° certificato dei rispettivi sindaci comprovante la cittadinanza e il domicilio dei proprietari, e, se stranieri, il loro domicilio o residenza da cinque anni almeno nello Stato, salvo la eccezione portata dall'art. 40 del Codice per la marina mercantile, per il terzo della proprietà permesso agli stranieri non domiciliati né residenti nello Stato, o domiciliativi da meno di cinque anni.

Essendovi più compartecipi nella proprietà del bastimento, la prova della cittadinanza e del domicilio

potrà constare da unico certificato per ciascun partecipante ;

3° certificato di stazzatura ;

4° dichiarazione del proprietario da cui risulti il nome che s'intende d'imporre al bastimento, qualora il medesimo non sia indicato nel titolo di proprietà, o, essendovi indicato, si volesse mutare.

Tale dichiarazione potrà pure constare dalla domanda di cui sopra ;

5° quitanza di pagamento del relativo diritto.

Quando l'atto di nazionalità sia chiesto per un piroscavo, si aggiunge ai suddetti documenti un certificato comprovante la forza in cavalli delle macchine rilasciato da un ingegnere navale o da un macchinista, e con la seguente formula

$\frac{A D^2 c n}{0,59}$, dove si ha:

A, il numero dei cilindri delle macchine ;

D, diametro de' cilindri in metri ;

c, corsa degli stantuffi in metri ;

n, numero dei giri dell'asse delle macchine per minuto primo.

Tutti i su descritti documenti saranno restituiti dal Ministero alle rispettive capitanerie di porto

per essere custoditi nei loro archivi.¹

303. Non si potranno imporre ai bastimenti :

a) un nome già posseduto da altro bastimento dello stesso tipo ed appartenente al medesimo compartimento ;

b) un nome giudicato sconveniente dall'autorità marittima.

304. Ai bastimenti nazionali mercantili non potranno essere imposte le denominazioni delle LL. MM. il Re e la Regina e dei Principi della Real Famiglia, dove non siasi ottenuto il relativo brevetto di autorizzazione dal Ministero della Casa di S. M., il quale consulerà previamente il Ministro della marina.

305. Ai documenti accennati nell'art. 302 dovrà pure unirsi :

se la proprietà del bastimento appartiene a società in nome collettivo od in accomandita con sede nello Stato, un certificato rilasciato dalla competente Camera di commercio, dal quale risulti la legale costituzione di essa società ;

se la proprietà del bastimento appartiene a società in nome collettivo od in accomandita con sede all'estero, un certificato ri-

¹ Modificato dal R. D. 9 maggio 1895, n. 352.

lasciato dall'autorità competente del paese, debitamente legalizzato dall'uffiziale consolare italiano, da cui risulti che un cittadino italiano è socio solidale della ditta e che dà nome alla medesima;

se la proprietà del bastimento appartiene a società in nome collettivo o in accomandita composte di stranieri, ma stabilite ed aventi la loro sede principale nello Stato, un certificato da rilasciarsi dalla Camera di commercio competente;

se la proprietà del bastimento appartiene a società anonime, tanto nazionali, quanto nel caso in cui si considerano nazionali, un certificato relativo della Camera di commercio competente;

se infine la proprietà del bastimento appartiene a succursale di società estera autorizzata ad operare nello Stato, un certificato della Camera di commercio da cui risulti che la suddetta succursale ha nel luogo un rappresentante munito di mandato generale.

306. L'atto di nazionalità si trasmette dal Ministero della marina alla capitaneria del compartimento, in cui dev'essere iscritto il bastimento. Questa ne opera la iscrizione nella matricola dei basti-

menti, fa a tergo dell'atto medesimo le annotazioni corrispondenti alla detta iscrizione, e unitamente al certificato di staza lo consegna al proprietario o all'armatore, o al capitano del bastimento quando parte, osservato il disposto degli articoli 279 e 282 del presente regolamento.

Se il bastimento fosse ancorato in un porto estero, la capitaneria potrà spedirgli colà l'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio, rivolgendosi all'uopo al regio ufficiale consolare residente nel detto porto.

Le spese di posta saranno pagate dal proprietario, o dall'armatore, o da chi per essi.

307. La proprietà del bastimento si divide in ventiquattro parti suscettibili di suddivisioni.

Ciascuna delle ventiquattro parti prende nome di carato, ed ogni frazione di parte è per conseguenza frazione di carato.

Qualsiasi porzione di proprietà di un bastimento non deve quindi essere espressa che sulla base dell'unità di carato e sue frazioni.

308. L'atto di nazionalità non è più vaevole, oltre i casi accennati dall'art. 47 del Codice per la marina mercantile:

a) se per ristazzatura avvenuta per lavori eseguiti o per altre ragioni, è modificato il tonnello del bastimento;

b) se l'atto di nazionalità è reso inservibile od illeggibile per vetustà o per qualsiasi altra cagione;

c) se l'atto non può contenere annotazioni.

309. Nei casi di cui nell'articolo precedente la capitaneria di porto del compartimento, dove è iscritto il bastimento, promuove dal Ministero della marina la emissione di un nuovo atto di nazionalità, trasmettendogli, oltre l'antico e la quitanza di pagamento del relativo diritto, i seguenti documenti:

a) se il bastimento cambia denominazione, domanda per il nuovo nome da imporsi al bastimento, da farsi da tutti i proprietari o da quelli fra essi che rappresentano insieme oltre la metà del valore del bastimento;

b) se il bastimento cambia conformazione, dichiarazione del proprietario o dell'armatore che accerti la qualità dei lavori eseguiti: se questi siano stati compiuti all'estero, la dichiarazione sarà fatta dal capitano o padrone, in assenza del proprietario o dell'armatore, e ricevuta dall'ufficiale consolare;

c) se il bastimento venga a risultare di diversa portata, certificato di stazzatura;

d) se l'atto di nazionalità sia reso inservibile od illeggibile, estratto dalle matricole del bastimento, indicante il nome e cognome degli attuali proprietari del bastimento e la loro quota di proprietà.

Se il cambiamento dell'atto di nazionalità sia cagionato da più motivi, la capitaneria trasmette al Ministero della marina i documenti come sopra richiesti per ciascun motivo.

310. Avvenendo la dispersione o la distruzione dell'atto di nazionalità, il capitano o padrone dovrà farne constare la causa mediante atto giurato innanzi il pretore nello Stato ed innanzi il regio ufficiale consolare all'estero.

In ogni caso gli ufficiali di porto o consolari, quando venga loro presentato o ricevono l'atto giurato, procederanno ad investigazioni per accertarsi se la dispersione o distruzione dell'atto di nazionalità sia avvenuta per colpa o dolo del capitano o padrone; ed avendone prove od indizi sufficienti ne stenderanno processo verbale pel relativo procedimento giudiziario.

311. Se la dispersione o

distruzione dell'atto di nazionalità sia accertata nello Stato, la capitaneria di porto del compartimento cui appartiene il bastimento promuove dal Ministero della marina la emissione di un nuovo atto di nazionalità in luogo di quello perduto o distrutto, trasmettendogli all'uopo l'atto giurato di cui nel precedente articolo, la quitanza di pagamento del relativo diritto, ed un estratto di matricola del bastimento contenente le opportune indicazioni.

Se la dispersione o distruzione sia accertata all'estero, i regi ufficiali consolari provvederanno come agli articoli 310 e 440 del presente regolamento.

312. Qualora, per circostanza di luogo o di tempo, o per urgenti necessità di commercio, non si potesse attendere il nuovo atto di nazionalità, ed il bastimento fosse diretto per un porto dello Stato, gli uffici di porto potranno permettere che si compia il viaggio, annotando però sul ruolo d'equipaggio il motivo per cui il bastimento parte senza l'atto di nazionalità.

313. Gli atti di nazionalità emessi dal Ministero non potranno essere consegnati agli interessati se prima non siano trascritte a tergo degli atti medesimi

tutte le annotazioni di pegno e di cambio marittimo che risulteranno sia dalle matricole, sia da atti tenuti in sospenso e non peranco trascritti per difetto dell'atto di nazionalità.

314. Se l'atto di nazionalità perduto venisse a ritrovarsi nello Stato, dovrà farsene tosto consegna all'autorità marittima locale, che lo trasmetterà alla capitaneria del compartimento dove il bastimento è iscritto: questa lo annullerà tracciandovi una linea diagonale e dichiarando a tergo il motivo dell'annullamento.

Se l'atto di nazionalità perduto si rinvenisse all'estero, il regio ufficiale consolare, cui dovrà consegnarsi, lo trasmette alla capitaneria di porto competente, la quale provvede all'annullamento nel modo sopra indicato.

315. L'atto di nazionalità di un bastimento naufragato, demolito, o venduto ad estera persona, si ritira, e, debitamente annullato come sopra, si conserva nell'archivio dell'ufficio di porto, ove è iscritto, insieme al ruolo d'equipaggio già posseduto dal bastimento.

316. Le capitanerie di porto sono autorizzate a rilasciare ai costruttori navali copia autentica degli

atti di nazionalità, ed a certificare la data dello impostamento della chiglia, e del varo dei bastimenti da essa costruiti.

317. I bastimenti di nuova costruzione varati nel Regno, i quali, per compiere il loro armamento, dovessero trasferirsi da un punto ad un altro dello Stato, saranno muniti, dall'ufficio di porto del luogo del varo, di un passavanti provvisorio valevole per solo tragitto al porto di armamento.

Il passavanti indicherà il nome e il tipo del bastimento, i nomi del proprietario, del capitano o padrone, e delle persone di equipaggio, ed il luogo di destinazione.

Sezione II.

Ruolo d'equipaggio.

318. Tutti i bastimenti, muniti di atto di nazionalità, dovranno essere provveduti del ruolo di equipaggio, conforme al modello espressamente stabilito.

319. I ruoli sono numerati dal Ministero della marina.

La numerazione, giunta al numero diecimila, è rinnovata; e tutti i ruoli, compresi dall'uno al diecimila, formano una serie.

Le serie prendono un numero progressivo.

320. Le capitanerie di

porto devono darsi carico dei ruoli ad esse spediti, trascrivendone i numeri nel registro, secondo il modulo all'uopo stabilito, ed accusandone ricevuta al Ministero della marina.

Altrettanto fanno gli uffici di circondario verso la rispettiva capitaneria, e gli uffici di porto dipendenti verso il circondario da cui dipendono.

321. Si può concedere un ruolo di equipaggio con uno o più fogli supplementari, conformi al modello stabilito, ai piroscafi ed ai bastimenti di grossa portata, il cui equipaggio non possa essere iscritto per intero nel foglio principale, o la cui inserzione non lasci spazio bastevole per i presunti successivi imbarchi di persone dell'equipaggio.

Le stesse norme regolano l'aggiunta dei fogli supplementari per le vidimazioni di cui all'art. 495 del presente regolamento, conformi al modulo stabilito.

322. Aggiungendo ad un ruolo d'equipaggio un foglio supplementare, l'ufficiale di porto che lo rilascia nota, al sommo della pagina del foglio stesso, il numero e la serie del ruolo al quale si unisce, fa su quest'ultimo analoga annotazione, e sottoscrive ambo le indicazioni.

323. Il ruolo d'equipaggio deve contenere:

1° la data dell'armamento e quella del disarmamento;

2° l'elenco dell'equipaggio nell'ordine seguente: capitano, o padrone, ufficiali e sottufficiali di bordo, marinari, mozzi, fuochisti ed uomini di rinforzo, e quelle altre persone che in qualsiasi qualità fossero addette al servizio del bastimento e dei passeggeri;

3° la indicazione numerica dei passeggeri;

4° la descrizione delle armi e delle munizioni di cui fosse provvisto il bastimento, coi successivi aumenti o diminuzioni.

Le persone componenti l'equipaggio non devono iscriversi sul ruolo con qualificazioni diverse da quelle stabilite dal Codice per la marina mercantile.

Le persone poi non appartenenti all'equipaggio, ed imbarcate come addette al servizio del bastimento e dei passeggeri, s'iscrivono sul ruolo colla qualità con cui s'imbarcano.

324. La data del disarmamento si appone sul ruolo d'equipaggio:

a) quando devesi ritirare per rinnovarlo;

b) quando il disarmamento è chiesto dal capitano o padrone per una ragione qualunque;

c) quando è finito il viaggio, ed è licenziato l'equipaggio;

d) quando succeda uno dei casi che ritardano, sospendono, o rompono il viaggio, ed avviene il licenziamento dell'equipaggio.

325. Se le condizioni di arruolamento dell'equipaggio non risultassero da atto stipulato nei modi stabiliti dal Codice di Commercio, il ruolo indica nelle opportune colonne:

a) il salario mensile di ciascun arruolato, o la parte di utile, o la somma che fosse stata stabilita per l'intero viaggio;

b) il viaggio o viaggi da compiersi, o la durata dell'arruolamento;

c) trattandosi di viaggio o viaggi con compartecipazione di utili, e di noli, la parte che deve essere riservata a favore dei proprietari del bastimento, e qualsiasi altra prelevazione.

Caso che esistano convenzioni di arruolamento fatte nei modi prescritti dal Codice suddetto, il ruolo d'equipaggio indica la data dell'atto di convenzione, ed il salario mensile di ciascun arruolato, o la parte di utili, o la somma stabilita per l'intero viaggio.

326. Nel ruolo d'equipaggio si annotano altresì:

a) la dichiarazione del pagamento delle tasse marittime, indicando il numero e la data della relativa quitanza ;

b) le dichiarazioni di armatore, o suo rappresentante ;

c) la dichiarazione da chiedersi all'armatore od a chi per esso, oppure ricevuta dallo stesso assicuratore, se il bastimento sia o no assicurato, indicando, nel caso affermativo, l'ente assicuratore ed il luogo dove risiede ;

d) le dichiarazioni relative alle visite fatte per accertare il buono stato di navigabilità del bastimento e delle macchine, e la esistenza a bordo degli attrezzi, corredi ed istrumenti prescritti ; ovvero i documenti equivalenti, secondo le norme stabilite dal presente regolamento ;

e) la menzione degli atti di nascita, di morte, o di scomparsa in mare di qualche persona, stesi durante il viaggio ;

f) la menzione dei testamenti fatti durante il viaggio.

327. Le note relative alle dichiarazioni accennate nelle lettere *a, b, c, d* del precedente articolo, devono figurare nella prima pagina del ruolo, firmate dall'ufficiale di porto o consolare.

328. Gli uffizi di porto

trascriveranno, prima di rilasciarlo, il ruolo d'equipaggio, con tutte le annotazioni, nel registro copia-ruoli conforme al modello espressamente stabilito.

329. Le vidimazioni sui ruoli di equipaggio devono farsiempiendo la prima colonna della 4^a pagina dei medesimi, e poi la seconda, restando proibito di farle trasversalmente e nelle altre parti della pagina stessa, non che nell'interno dei ruoli.

La menzione degli atti di nascita, di morte, di scomparsa in mare, e dei testamenti fatti durante il viaggio, si eseguisce nella 4^a pagina del ruolo, dopo l'ultima vidimazione, e deve essere firmata dal capitano o padrone, o da chi ne fa le veci, e da due testimoni.

330. I funzionari di porto nello Stato ed i regi uffiziali consolari all'estero debbono accertare colla loro firma le annotazioni apposte sopra un ruolo, relative :

a) all'armamento e disarmamento ;

b) ai movimenti d'imbarco e sbarco, ed ai decessi delle persone appartenenti all'equipaggio di un bastimento ;

c) all'imbarco e sbarco dei passeggeri ;

d) alla consegna di imputati in istato di arresto.

L'annotazione distinta colla lettera *a* si fa nelle caselle a tale uopo destinate in ciascun ruolo, e che serve di base al computo della navigazione, e alla formazione del deconto.

L'annotazione segnata colla lettera *b* si fa di riscontro a ciascuna persona iscritta sul ruolo nella colonna a ciò destinata.

Finalmente le annotazioni distinte colle lettere *c* e *d* si fanno nella parte del ruolo d'equipaggio destinata per le vidimazioni.

331. Di regola l'annotazione di disarmamento si appone sul ruolo, quando vengono licenziate le persone componenti l'equipaggio.

In tal caso la data del loro sbarco, tanto sul ruolo, quanto sul libretto di matricola o foglio di ricognizione rispettivi, deve coincidere con quella del disarmamento.

332. Se però un bastimento approdato in un porto, rada o spiaggia dello Stato debba fermarvisi per attendere ordini, per compiere operazioni di commercio o per sottostare a riparazioni, il capitano o padrone, pur conservando a bordo tutto o parte dell'equipaggio, potrà chiedere la sospensione dell'armamento, ossia il disarmo provvisorio del ruolo. In questo caso l'uffiziale di

porto si limita a fare l'annotazione di disarmamento e, ove ne sia il caso, quella di sbarco delle persone dell'equipaggio, le quali effettivamente sbarcassero dal bastimento.

333. Quando il bastimento imprende un nuovo viaggio senza rinnovare il ruolo si indica sotto la data del primo armamento quella del secondo, e così di seguito.

In riguardo al disarmamento si segue la stessa norma.

334. La durata del ruolo (o solo od unito ad altri fogli) non può eccedere quella di tre anni, cominciando dalla data del ruolo medesimo.

Allo spirare di questo termine gli uffizi di porto ritirano al bastimento il ruolo d'equipaggio e gliene rilasciano uno nuovo dopo di aver proceduto al definitivo deconto della retribuzione dovuta alla cassa degl'invalidi, dove sia occorso di farne altri parziali pendente la durata del ruolo.

335. Parimenti all'estero i regi uffiziali consolari ritirano e trasmettono alla competente capitaneria di porto i ruoli scaduti, eccetto il caso in cui i bastimenti che ne sono muniti si trovassero in partenza per uno dei porti dello Stato.

Occorrendo si potrà rilasciare un ruolo d'equipaggio provvisorio che tenga luogo di quello ritirato.

Saranno però osservate, secondo le circostanze, le analoghe disposizioni contenute negli articoli 441, 443, 444 e 445 del presente regolamento.

336. Se prima della scadenza del triennio il ruolo fosse esaurito in alcuna delle sue parti, cioè quando non presentasse più spazio per la iscrizione dell'equipaggio o per le vidimazioni, gli ufficiali di porto nello Stato ed i regi ufficiali consolari all'estero potranno, a richiesta del capitano o padrone, aggiungere al ruolo un foglio intercalare o supplementare nel modo indicato nel precedente articolo 322.

337. Il ruolo d'equipaggio ritirato e decontato dev'essere custodito nell'archivio della capitaneria, che lo ebbe in carico dal Ministero della marina.

Se il ruolo venisse ritirato e decontato in un ufficio diverso da quello della capitaneria che deve conservarlo, se ne fa ad essa la trasmissione, entro il mese, affinchè possa dimostrare l'esito del ruolo e depositarlo in archivio.

338. Nel caso previsto dall'alinea dell'articolo precedente, l'ufficio di porto

che trasmette il ruolo alla capitaneria, in cui deve essere conservato, tiene presso di sè copia del deconto operato sul ruolo stesso a giustificazione della somma, che avesse fatto versare nella cassa degli invalidi della marina mercantile.

339. I ruoli d'equipaggio ritirati si concentrano negli archivi delle capitanerie, che li riceveranno dal Ministero della marina, ed ivi si conservano in pacchi, ognuno dei quali ne contenga cento, con la indicazione all'esterno dei due numeri estremi e di quello della serie.

Superiormente al pacco deve mettersi una tabella tracciata a linee orizzontali e verticali in modo che ne risultino cento caselle.

Nella prima casella si scrive il primo numero del centinaio dei ruoli inclusi nel pacco, e così di seguito fino a porre nell'ultima casella l'ultimo numero.

A mano a mano che i ruoli ritirati rientrano nella capitaneria, i rispettivi numeri si inscrivono nella corrispondente casella, onde si scorgerà quali ruoli manchino ancora in ciascun pacco.

340. In riguardo al modo di accertare la dispersione o distruzione dei ruoli d'equipaggio, devono osser-

varsi, tanto dagli uffizi di porto, quanto dai regi uffizi consolari, le stesse norme stabilite col presente regolamento in ordine alla dispersione e distruzione degli atti di nazionalità.

341. Dove la dispersione o distruzione del ruolo d'equipaggio sia accertata nello Stato, l'ufficio di porto provvede alla emissione di un nuovo ruolo, e se quello disperso o distrutto era stato rilasciato da un altro ufficio di porto, trasmette a questo l'atto giurato ricevuto dal capitano, o padrone, aggiungendovi le informazioni, che lo stesso capitano o padrone fosse in grado di dare circa le mutazioni avvenute nel suo equipaggio durante l'eseguito viaggio, affinchè col l'aiuto del copia-ruoli, l'ufficio che rilasciò il ruolo disperso o distrutto possa formarne uno consimile o almeno approssimativo per uso amministrativo.

342. Se l'accertamento della dispersione o distruzione del ruolo avvenisse all'estero, il regio ufficiale consolare trasmette copia dell'atto giurato ricevuto dal capitano o padrone alla capitaneria di porto da cui fu rilasciato il ruolo.

All'arrivo del bastimento nello Stato, il capitano o

padrone è obbligato a fornire gli schiarimenti necessari circa le mutazioni avvenute nel suo equipaggio, durante il viaggio, per lo scopo indicato nell'articolo precedente.

343. Il ruolo approssimativo prende lo stesso numero che aveva quello perduto o distrutto, e quindi si conserva nel rispettivo pacco con gli altri ruoli di equipaggio unitamente all'atto giurato comprovante la dispersione o distruzione del vero ruolo.

344. Qualora il ruolo smarrito fosse poi rivenuto, deve farsene la consegna all'ufficio di porto, il quale nota tale circostanza appiè del ruolo stesso.

In questo caso l'ufficiale di porto confronta il ruolo vero con quello approssimativo, sul quale fu liquidata la retribuzione alla cassa degli invalidi; e, se i risultati del confronto portassero ad una differenza in più o in meno nella retribuzione stessa, provvede a far completare il versamento alla suddetta cassa od a far retrodare ai proprietari od armatori l'eccedenza.

Il ruolo approssimativo si conserva tuttavia col ruolo vero unitamente alla dichiarazione di smarrimento.

Sezione III.

Del giornale nautico.

345-361. (*Abrogati e sostituiti dal « Regolamento per la uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali » approvato con R. D. 17 dicembre 1885, n. 3612, serie III, riportato nella Parte Terza del volume.*)

CAPO IX.

Della proprietà dei bastimenti.

Sezione I.

Trapassi di proprietà.

362. Gli atti dichiarativi o traslativi di proprietà dei bastimenti e dei loro carati, devono essere denunziati all'ufficio di porto del luogo dove è iscritto il bastimento, nei seguenti termini :

Se si tratta di atti tra vivi, entro il termine di trenta giorni computabili :

a) per gli atti pubblici e per le scritture private fatte o ricevute nello Stato, dalla loro data ;

b) per le sentenze pronunciate dalle autorità dello Stato, dalla data in cui esse sono divenute eseguibili ;

c) per gli atti di trapasso soggetti a vincolo di condizione sospensiva, dal giorno in cui la condizione siasi verificata.

L'obbligo della denuncia nel termine sopra indicato non cessa, quando anche, prima della scadenza di esso, siasi verificato altro trapasso di proprietà.

363. Se si tratta di trapasso di proprietà per causa di morte, la denuncia deve farsi :

a) dagli eredi o legatari maggiori di età nel termine di quattro mesi dalla morte, se trattasi di successione aperta nello Stato ; di sei mesi, se la successione si è aperta in altre parti dell'Europa, e di diciotto mesi se si è aperta fuori d'Europa ;

b) se trattasi di eredi o legatari minori d'età o interdetti deve farsi dai tutori o curatori od amministratori, ed il termine per la denuncia decorre dal giorno in cui essi abbiano avuto legale conoscenza della loro nomina.

In caso di assenza il termine di quattro mesi non decorre che dal giorno del preso possesso per la successione dello assente, sia tal possesso definitivo o provvisorio, ovvero semplicemente di fatto ;

c) per gli eredi che assumono questa qualità con beneficio d'inventario, il termine comincia a decorrere dalla scadenza del tempo per fare l'inventario.

In ogni caso però la de-

nunzia delle eredità accettate col beneficio dell'inventario, ed apertesi nello Stato, deve farsi entro un anno dal giorno dell'aperta successione ;

d) per le successioni dei militari appartenenti ai corpi mobilitati, i quali muoiano in tempo di guerra, i termini della denuncia sono duplicati.

La denuncia del trapasso di proprietà dei bastimenti a favore delle società od altri corpi morali dev'essere fatta dai rispettivi rappresentanti od amministratori nei termini sovra enunciati.

364. I termini contemplati nei due precedenti articoli non si applicano agli atti, sentenze e testamenti fatti all'estero.

365. Gli eredi testati od intestati, per provare che hanno diritto ad ottenere il trasferimento della proprietà di un bastimento, dovranno presentare al competente ufficio di porto i seguenti documenti :

In caso di successione testamentaria :

1° atto di morte ;

2° atto di ultima volontà ;

3° atto giudiziale di notorietà con cui si dichiarai :

a) che il testamento, che si presenta sia l'ultimo ;

b) che oltre gli eredi chiamati nel testamento

non vi siano altri eredi necessari, cui la legge riservi una quota ereditaria.

In caso di successione intestata :

1° atto di morte ;

2° atto giudiziale di notorietà col quale si dichiara la non esistenza di disposizioni di ultima volontà, e si indichi quali siano le persone chiamate alla successione intestata.

366. In luogo della copia autentica del testamento potrà essere presentato agli uffici di porto un certificato del notaio col quale si affermi l'esistenza del testamento stesso, e si riportino per intero le disposizioni ivi contenute in riguardo al bastimento, del quale si chiede la trascrizione del trasferimento di proprietà.

367. Quando la domanda per trasferimento della proprietà di un bastimento vien fatta dal rappresentante di minorenni, interdetti od assenti, le capitanerie di porto esigeranno la prova della qualità giuridica a rappresentarli, nonchè la prova dell'accettazione della eredità col beneficio dell'inventario.

368. Nei casi dubbi gli uffici di porto si rivolgeranno alla avvocatura erariale e, dove ne sia il caso, anche al Ministero della marina, per le occorrenti norme o risoluzioni.

369. La omissa o ritardata denuncia oltre il termine superiormente fissato rende il nuovo proprietario passibile della ammenda comminata dall'art. 415 del Codice per la marina mercantile.

L'ufficio di porto stende, in tal caso, processo verbale della contravvenzione, e provvede nei modi stabiliti dal presente regolamento.

370. Se la omissa o ritardata denuncia, di cui nell'articolo precedente, riflette più acquisitori o partecipanti di un bastimento risultanti da unico atto, l'ammenda sarà inflitta ad ogni singolo acquirente o nuovo partecipe.

Al contrario la denuncia fatta in tempo debito anche da uno solo degli acquirenti o partecipi, quando l'atto è unico, libera dalla ammenda tutti gli altri acquirenti o partecipi, quantunque non siansi presentati a farsi per tali riconoscere.

Nel caso di più persone divenute acquisitrici o partecipi della proprietà di un bastimento, per le quali la denuncia di trapasso deve essere fatta dai loro rappresentanti, tutori od amministratori, saranno questi soli responsabili dell'ammenda di cui all'art. 415 del Codice per la marina mercantile.

La contravvenzione in questo caso essendo una, una dovrà pure essere l'ammenda da applicarsi, nonostante che siano più le persone interessate.

371. Contemporaneamente ai titoli di proprietà i nuovi proprietari o partecipi nella proprietà di un bastimento devono presentare agli uffici di porto competenti un certificato del rispettivo sindaco comprovante la loro cittadinanza, e se siano stranieri, il loro domicilio nello Stato da cinque anni, fatta però eccezione per gli stranieri non domiciliati nello Stato, di cui all'art. 40 del Codice per la marina mercantile.

372. Se dai titoli di proprietà, od altri documenti che si devono esibire dai proprietari, risulta che la proprietà del bastimento sia passata a stranieri per una quota eccedente il terzo, l'ufficio di porto ingiunge all'ultimo o agli ultimi acquirenti di nazione estera, a fare entro un anno la cessione di ciò che eccede il terzo a favore di cittadini italiani, avvertendoli che altrimenti se ne promuoverà la vendita di ufficio a mente dell'art. 41 del Codice per la marina mercantile.

373. Se per causa di matrimonio una donna proprietaria o partecipe nella proprietà di un bastimento

diviene straniera, o se per neutralità o qualsiasi altra cagione il proprietario o partecipe di un bastimento nazionale perde la cittadinanza italiana, deve farne la dichiarazione entro un mese al competente ufficio di porto, e cedere entro l'anno dalla fatta dichiarazione a favore di italiani la parte dei carati, che eccede il terzo acconsentito agli stranieri.

374. Trascorso l'anno di cui negli articoli precedenti senza che lo straniero abbia provveduto alla cessione dei carati del bastimento che non gli è permesso di possedere, l'ufficio di porto in cui è iscritto il bastimento, ne promuove la vendita giudiziale nel modo indicato nel titolo II, libro II del Codice di commercio.

375. Dovendosi effettuare la vendita di un bastimento nazionale, la quale abbia per effetto il trapasso di proprietà ad estere persone non aventi i requisiti per essere proprietarie di bastimenti nazionali, l'ufficio di porto, cui venisse richiesto il permesso di dismissione della bandiera nazionale, necessario per la stipulazione dell'atto di vendita, si atterrà alle norme indicate all'art. 48 del Codice per la marina mercantile.

Sezione II.

Della trascrizione dei contratti di costruzione di bastimenti, degli atti traslativi o dichiarativi delle proprietà dei medesimi e dei contratti di pegno e di cambio marittimo.

376. Chi richiede la trascrizione di un contratto per la costruzione di bastimenti e per i patti relativi, come pure per le modificazioni, o per la revocazione dei patti medesimi, deve farne domanda, anche verbale, all'autorità marittima competente presentandole copia autentica del contratto, se trattasi di atto pubblico, od un originale, se si tratta di scrittura privata.

Se la scrittura privata fosse depositata presso un notaio o presso un pubblico archivio, ne sarà presentata una copia autentica.

Le sottoscrizioni delle scritture private devono essere autenticate da notaio ed accertate giudizialmente.

Le domande stesse possono anche presentarsi all'autorità marittima del luogo in cui deve eseguirsi la costruzione, la quale autorità le trasmetterà assieme agli atti relativi all'ufficio di porto che deve eseguire la trascrizione.

377. L'ufficio di porto competente procede alla trascrizione dell'atto sopra

un registro espressamente a ciò destinato, e conserva il contratto o la scrittura, assegnando loro un numero d'ordine progressivo.

378. La trascrizione delle dichiarazioni o cessioni di partecipazione nella proprietà di un bastimento in costruzione per parte, sia del committente, sia del costruttore che avesse impresso la costruzione per proprio conto, sarà fatta nello stesso registro, di cui all'articolo precedente, dall'ufficio di porto dov'è stato trascritto il contratto o fatta la dichiarazione di costruzione per conto proprio del costruttore, e saranno osservate le formalità stabilite nei precedenti articoli 376 e 377.

379. Le disposizioni contenute nei precedenti articoli saranno osservate anche quando si chieda la trascrizione di scritture costitutive di pegno sopra bastimenti tuttavia in costruzione.

In questo caso, allorchè dopo compiuta la costruzione, viene rilasciato al bastimento l'atto di nazionalità, deve farsi in esso annotazione delle scritture di pegno già trascritte.

380. L'ufficio di porto incaricato di promuovere la emissione dell'atto di nazionalità, può richiedere a questo solo effetto la pro-

duzione di altri atti supplementivi, quando il contratto di costruzione del bastimento e gli altri atti relativi alla proprietà di esso presentino dubbi ed incertezze.

381. Chi richiede la trascrizione dell'atto di vendita di un bastimento o di porzione di esso, deve farne domanda all'ufficio di porto dov'è inserito il bastimento medesimo, e presentare, oltre l'atto di nazionalità, copia autentica, se si tratta di atto pubblico, od un originale se si tratta di scrittura privata, in conformità delle disposizioni contenute nell'art. 376 del presente regolamento.

382. L'ufficio di porto competente procede alla trascrizione dell'atto sopra un registro espressamente a ciò destinato, uniformandosi al disposto dell'art. 377 del presente regolamento.

383. L'ufficio di cui è cenno nell'articolo precedente trascriverà immediatamente tanto a tergo dell'atto di nazionalità, quanto sulla matricola dei bastimenti e nella colonna corrispondente al bastimento cui si riferisce l'atto, un sunto delle principali disposizioni dell'atto medesimo e la data di esso. Vi sarà indicato inoltre il giorno e l'anno in cui l'atto venne trascritto.

Le indicazioni di cui sopra saranno firmate dall'uffiziale che ha eseguito la trascrizione.

384. Gli atti pubblici ricevuti nel Regno, e le sentenze pronunziate dall'autorità giudiziaria del Regno possono presentarsi per la trascrizione, quantunque non sia ancora stata pagata la tassa di registro, cui il titolo è soggetto.

In tale caso però il richiedente deve presentare all'impiegato incaricato della trascrizione una seconda copia, la quale sarà da lui vidimata e trasmessa immediatamente all'ufficio incaricato della riscossione della tassa.

385. Se la vendita ha luogo in paese estero, l'uffiziale consolare deve far trascrivere l'atto sul registro all'uopo stabilito ed a tergo dell'atto di nazionalità.

Una copia autentica dell'atto di vendita sarà trasmessa al competente ufficio di porto, il quale provvederà per lo adempimento delle formalità del bollo, e della legalizzazione della firma dell'autorità consolare, e quindi farà annotazione sulla matricola dei bastimenti dell'avvenuta vendita e relativa trascrizione all'estero, indicandovi la data ed il numero del registro consolare.

La copia sarà conservata in archivio com'è detto all'art. 377.

386. Nelle trascrizioni degli atti di vendita dovrà farsi espressa menzione se il prezzo fu pagato in tutto o in parte, come altresì si dovrà tener conto delle cautele stipulate pel pagamento del prezzo medesimo o di parte di esso, laddove non risulti essere stato pagato all'atto della vendita.

387. Le annotazioni di trascrizione, di cui è parola nei precedenti articoli 383 e 384, si faranno, a seconda dei casi, nel modo seguente, scrivendo in tutte lettere il giorno e le ultime due cifre dell'anno:

Modulo 1. — *Trascrizione di vendita per scrittura privata:*

N. Vendita.

Li
fu trascritto nella Capitaneria di porto del compartimento marittimo di *l'atto di vendita di* *carati del controdescritto (in matricola) retrodescritto (a tergo dell'atto di nazionalità) bastimento per lire* *che furono integralmente pagate, fatto con scrittura privata del di* *dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. negoziante residente in*

(Firma e qualità dell'impiegato).

Modulo 2. — *Trascrizione di vendita per atto pubblico:*

N. Vendita.

Li
fu trascritto nella Capitaneria di

porto del compartimento marittimo di l'atto di vendita di carati del controdescritto o retrodescritto bastimento (secondo che si tratta dell'annotazione da farsi in matricola o a tergo dell'atto di nazionalità) fatta per lire
 che furono integralmente pagate con atto ricevuto in dal notaio N. N., li
 dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. proprietario residente in

(Firma e qualità dell'impiegato).

Modulo 3. — *Annotazione in matricola di vendita seguita all'estero:*

N. Vendita.

Li
 fu trascritto nella Regia Cancelleria consolare di al N. del registro all'uopo stabilito l'atto di vendita di carati del controdescritto bastimento fatta per il prezzo di lire che furono integralmente pagate, con atto ricevuto lo stesso dì dall'ufficiale consolare alla detta residenza dal signor N. N. fu N. residente a li 19..

(Firma e qualità dell'impiegato).

388. Per la trascrizione delle sentenze e per quella degli altri atti che attribuiscono la proprietà del bastimento, si osserveranno le norme stabilite dai precedenti articoli 380, 381, 382 e 383.

389. Gli atti di vendita stipulati all'estero relativi a bastimenti di nuova costruzione, già coperti di bandiera estera, i quali sieno passati in proprietà di per-

sone aventi le condizioni prescritte dall'art. 40 del Codice per la marina mercantile saranno dai regi uffiziali consolari parimenti trascritti nel registro all'uopo stabilito come innanzi è detto.

Della eseguita trascrizione i regi uffiziali consolari faranno annotazione sulla copia dell'atto da trasmettersi al Ministero della marina e sul *passavanti* provvisorio da essi rilasciato ai bastimenti in luogo delle regolari carte di bordo.

390. Nel caso di cui all'articolo precedente ove sieno presentati ai regi uffiziali consolari atti traslativi di proprietà di tutto o parte del bastimento, essi li trascriveranno nel modo prescritto e ne prenderanno nota sul *passavanti* provvisorio che tiene luogo dell'atto di nazionalità.

Si osserveranno le stesse norme per le trascrizioni degli atti di pegno, e cambio marittimo.

391. Effettuandosi vendite totali o parziali di bastimenti che trovinsi in corso di navigazione, ovvero ancorati in porti stranieri, le parti interessate sono in facoltà, previa analoga domanda scritta, di depositare presso il competente ufficio di porto gli atti di alienazione, al solo scopo di evitare la pena portata dal-

l'art. 415 del Codice per la marina mercantile, per tardiva presentazione degli atti dichiarativi o traslativi della proprietà dei bastimenti.

In tal caso l'ufficio di porto farà protocollare la domanda ed indi la conserverà unitamente ai documenti esibiti nel volume degli atti tenuti in sospenso per eseguirne la trascrizione appena ricevuti i relativi atti di nazionalità.

Ove siano presentate più domande per la formalità della trascrizione di vendite di tutto o parte di un bastimento, le stesse saranno trascritte per ordine di data della consegna risultante dal protocollo appena si sarà avuto l'atto di nazionalità.

392. Se la trascrizione degli atti di cui negli articoli precedenti avesse per effetto la dismissione della bandiera, l'ufficio di porto provvede come all'art. 48 del Codice per la marina mercantile.

Le spese occorrenti per gli atti accennati in detto articolo saranno a carico di colui che richiede il certificato di dismissione della bandiera.

393. Se gli acquirenti ne facessero espressa domanda gli uffizi di porto eseguiranno la trascrizione degli atti di compra-vendita dei

bastimenti naufragati nel frattempo che gli atti medesimi rimasero depositati in conformità del disposto dall'art. 391 del presente regolamento.

Tali trascrizioni potranno eseguirsi anche quando non sia presentato l'atto di nazionalità, dove consti che lo stesso andò perduto o distrutto nel sinistro toccato al bastimento.

394. Per la costituzione di pegno di tutto o parte del bastimento, se l'atto di pegno è fatto nel regno, chi ne chiede la trascrizione deve uniformarsi alle disposizioni degli articoli 380, 381 e 382 del presente regolamento.

395. Se l'atto di pegno è fatto all'estero, chi ne chiede la trascrizione deve presentare alla cancelleria consolare del luogo dove si trova il bastimento due copie dell'atto stesso.

La trascrizione si farà nel modo prescritto sul registro all'uopo stabilito.

396. Nel caso contemplato dal precedente art. 394 l'annotazione di trascrizione dell'atto di pegno, tanto a tergo dell'atto di nazionalità, quanto sulla matricola dei bastimenti, sarà fatta come segue:

N. Pegno.

Li
fu trascritto nella Capitaneria di porto del compartimento marit-

timo di al N... del relativo registro l'atto di pegno di carati del controdescritto, o retrodescritto, bastimento (secondo che si tratta della matricola o dell'atto di nazionalità) del di dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. negoziante residente in a garanzia della somma di lire dovuta in forza di sentenza pronunciata dal tribunale di ovvero in forza di scrittura privata del di

(Firma e qualità dell'impiegato).

397. Nel caso contemplato dal precedente articolo 394 l'annotazione sulla matricola del bastimento della eseguita trascrizione dell'atto di pegno fatto all'estero sarà conforme il modulo seguente:

N. Pegno.

Li fu trascritto nella Regia Cancelleria consolare in al N. del relativo registro l'atto di pegno dell'intero controdescritto bastimento fatto con scrittura privata (o con atto pubblico) del di dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. negoziante residente in a garanzia della somma di lire italiane dovute in forza di dichiarazione di debito contenuta nel medesimo atto (ovvero di sentenza).

..... li 19..

(Firma e qualità dell'impiegato).

398. Per la trascrizione dell'atto di prestito a cambio marittimo, colui che vi ha interesse deve farne do-

manda all'ufficio di porto che ha giurisdizione sul luogo in cui è stipulato l'atto medesimo, uniformandosi al disposto dell'articolo 376 del presente regolamento.

399. Se l'atto è stipulato in un compartimento diverso da quello dove è iscritto il bastimento, l'ufficio di porto cui viene presentato annota nel registro giornaliero ed a tergo dell'atto di nazionalità la richiesta trascrizione, conserva in ufficio la copia dell'atto, e ne estrae un'esemplare in carta libera per uso amministrativo, che trasmette all'ufficio di porto dov'è iscritto il bastimento per le analoghe annotazioni in matricola.

400. Se il prestito a cambio marittimo è fatto all'estero, chi richiede la trascrizione, oltre l'atto di nazionalità, deve presentare alla cancelleria consolare, del luogo dov'è stipulato, due copie dell'atto stesso.

La trascrizione sarà fatta sul registro secondo il modulo all'uopo stabilito.

L'ufficio di porto dov'è iscritto il bastimento, appena ricevuta dal console la copia autentica dell'atto, la farà legalizzare ed indi procederà alla relativa annotazione sulla matricola dei bastimenti, e conserverà

la copia stessa nel suo archivio.

401. Per le annotazioni della trascrizione degli atti di prestito a cambio marittimo a tergo dell'atto di nazionalità, come pure sulle matricole dei bastimenti, nel caso in cui gli atti stessi fossero presentati all'ufficio in cui è iscritto il bastimento, si osserverà la seguente formola:

N. Cambio marittimo.

Li
fu trascritto nella Capitaneria di porto del compartimento marittimo di (ovvero *nella Regia Cancelleria consolare di*) *al N.* *del registro relativo, l'atto di cambio marittimo per la somma di lire* *con l'interesse mensile del* *per cento, costituito sul* (indicare gli oggetti sui quali il prestito è costituito) *del controdescritto, o retrodescritto, bastimento (secondo che l'annotazione si faccia a tergo dell'atto di nazionalità o sulla matricola dei bastimenti) fatto con scrittura privata (o con atto pubblico) del di* *dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. banchiere residente in*

(Firma e qualità dell'impiegato).

402. Nei casi contemplati dai precedenti art. 399 e 400 del presente regolamento l'annotazione sulla matricola della seguita trascrizione degli atti di prestito a cambio marittimo fatti all'estero o in compartimento diverso da quel-

lo in cui il bastimento è iscritto sarà eseguita secondo la formola seguente:

N. Cambio marittimo.

Li
fu trascritto nell'ufficio di porto compartimentale di (ovvero *nella Regia Cancelleria consolare di*) *al N.* *del relativo registro, l'atto di prestito a cambio marittimo costituito sul* (indicare gli oggetti su cui il prestito è costituito) *del controdescritto bastimento fatto con scrittura privata (o con atto pubblico) dal signor N. N. di N. a favore del signor N. N. di N. commerciante, residente a*
 *li* 19.....

(Firma e qualità dell'impiegato).

403. Le quitanze e le sentenze portanti risoluzione di pegno od estinzione di prestito a cambio marittimo, devono essere presentate o trasmesse unitamente all'atto di nazionalità:

nello Stato, all'autorità marittima del luogo dove è iscritto il bastimento;

all'estero, al regio ufficiale consolare del luogo ove il bastimento si trovi.

Nel primo caso l'autorità marittima ne farà annotazione a tergo dell'atto di nazionalità, e sulla matricola nell'apposita colonna; e nel secondo, il regio ufficiale consolare ne fa annotazione a tergo dell'atto di nazionalità, e trasmette l'originale, o copia autentica della quitanza all'au-

torità marittima di cui sopra, la quale da sua parte previa legalizzazione del titolo trasmessole ed autenticazione della firma dell'uffiziale consolare, procederà all'annullamento sulla matricola dei bastimenti della annotazione di pegno o di cambio marittimo.

404. Le annotazioni di annullamento di cui al precedente articolo, si faranno a tergo dell'atto di nazionalità e sulla matricola dei bastimenti nel modo seguente :

Pegno.

Con quitanza del..... fu risolto l'atto di pegno di carati del retrodescritto, o controdescritto, bastimento (secondo che l'annotazione si faccia sulla matricola o a tergo dell'atto di nazionalità) costituito con scrittura privata (o con atto pubblico) del di..... dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. negoziante residente a

..... li 19..

(Firma e qualità dell'impiegato).

Cambio marittimo.

Con atto di quitanza del di... fu soddisfatto il cambio marittimo costituito sul..... del retrodescritto, o controdescritto, bastimento (come al modello precedente) pel viaggio da a contratto con scrittura privata (o con atto pubblico) del di..... dal signor N. N. fu N. a favore del signor N. N. fu N. proprietario residente in.....

..... li 19..

(Firma e qualità dell'impiegato).

405. Le sottoscrizioni apposte nelle scritture private prodotte per l'annullamento delle annotazioni di pegno o di prestito a cambio marittimo, dovranno essere autenticate in conformità dell'art. 376 del presente regolamento.

406. Non si farà luogo allo annullamento delle note di trascrizione degli atti di pegno o di cambio marittimo, quando gli atti relativi presentino dubbiezze.

In caso di rifiuto per parte dell'autorità marittima a procedere allo annullamento delle predette annotazioni, la parte richiedente può richiamarsi al tribunale competente.

407. Appiè, o in margine, dei titoli presentati per la trascrizione alla competente autorità marittima nello Stato si farà la seguente annotazione :

Trascritto nell'ufficio comparimentale marittimo di..... li..... al N. del registro giornaliero, ed annotato sull'atto di nazionalità (se si tratta di atti dichiarativi o traslativi di proprietà di bastimenti, di pegno o di cambio marittimo); se si tratta di atti di contratti riferentisi alla costruzione di bastimenti si dirà: al N. del relativo registro.

Se poi la trascrizione è fatta all'estero, i regi uffiziali consolari si atterranno alla seguente formola :

*Trascritto all'ufficio consolare di S. M. il Re d'Italia in.....
 li al
 N. del registro all'uopo stabilito ed annotato sull'atto di nazionalità.*

Il Cancelliere.

408. I contratti scritti in lingua straniera, e le sentenze pronunciate dai tribunali stranieri per vendite, pegni e prestiti a cambio marittimo dovranno essere possibilmente tradotti in lingua italiana o quanto meno francese, per cura dei regi ufficiali consolari, cui tali atti o sentenze, sono state presentate.

La traduzione sarà autenticata dagli stessi regi ufficiali consolari.

Nel caso che gli atti e le sentenze di cui sopra pervengano nello Stato scritti in idioma straniero, eccetto il francese, l'autorità marittima competente inviterà le parti a farne eseguire la traduzione da perito linguista che all'uopo sarà nominato con ordinanza del presidente del tribunale di commercio del luogo, o, in mancanza, dal pretore.

409. Le annotazioni in matricola in base agli atti o sentenze di cui sopra, non potranno farsi se non dopo adempiuta la formalità del bollo, e legalizzate le sottoscrizioni dei regi ufficiali consolari.

410. Alle spese occorrenti per la legalizzazione degli atti, di cui negli articoli precedenti sarà provveduto dai richiedenti.

A tale effetto per le formalità da compiersi nel Regno relativamente agli atti stipulati all'estero, i regi ufficiali consolari richiederanno lo interessato, se è suddito nazionale, ad indicare la persona incaricata di pagare nello Stato le suddette spese, e, se invece straniero, ritireranno dal medesimo la somma necessaria, per soddisfarle, e la trasmetteranno alla competente capitaneria di porto assieme alla copia dell'atto trascritto per le relative annotazioni in matricola.

411. L'autorità marittima salvo il caso previsto dal precedente art. 406, non può ricusare o ritardare di ricevere la consegna dei titoli presentati e di fare le trascrizioni ed annotazioni richieste, eccetto che siano scritti in carattere inintelligibile, o quando non abbiano i requisiti di legalità, voluti dai precedenti articoli della presente sezione.

Saranno però fatti notare agli interessati i vizi che si riscontrano negli atti, affinchè, nel caso che non si fossero, o per ignoranza, o per errore, uniformati

alla legge, possano rimediarsi.

412. Intervenendo un atto di legale intimazione per parte dei terzi ad astenersi dal trascrivere atti traslativi o dichiarativi di proprietà di bastimenti, ovvero di pegno o di prestito a cambio marittimo, gli uffici di porto non ne terranno alcun conto, ed eseguiranno per conseguenza la trascrizione, salvo alle parti di valersi del disposto dell'art. 1934 del Codice civile.

413. Se un solo atto contiene la vendita di due o più bastimenti iscritti al medesimo compartimento, ovvero se con un solo atto più bastimenti iscritti ad uno stesso compartimento sieno vincolati per pegno o prestito a cambio marittimo, non è necessario che siano prodotte tante copie quanti sono i bastimenti cui l'atto stesso si riferisce, per operare le relative trascrizioni.

414. Nei casi di cui al precedente articolo, l'ufficio di porto competente annoterà nel registro giornaliero in numeri distinti e progressivi le diverse trascrizioni secondo i diversi bastimenti venduti o vincolati. Se tutti gli atti di nazionalità si sono esibiti, esigerà una sola marca da bollo.

Se invece non sono presentati tutti gli atti di na-

zionalità dei bastimenti venduti o vincolati, l'ufficio di porto competente farà l'annotazione di trascrizione solamente per quei bastimenti i cui atti di nazionalità siensi esibiti, con dichiarazione che gli altri si faranno a mano a mano che i relativi atti di nazionalità verranno presentati, tenendo per norma che per ciascuna annotazione di trascrizione occorre una sola marca da bollo ancorchè riguardasse più bastimenti.

Appiè tanto della copia dell'atto che deve restare in ufficio quanto di quella da consegnarsi all'interessato, si faranno le progressive annotazioni di trascrizione a misura che saranno presentati i relativi atti di nazionalità. Se le copie dell'atto presentato non offrano spazio sufficiente, vi si alligherà un foglio di carta bollata, in cui sarà fatta dichiarazione, datata e sottoscritta dall'impiegato che opera la trascrizione, della ragione per la quale si è aggiunto quel foglio.

415. Se gli atti di vendita, di pegno o di cambio marittimo sieno stipulati mentre il bastimento è in viaggio, e le parti abbiano convenuto che l'annotazione sull'atto di nazionalità debba essere eseguita dalla competente autorità marittima o consolare del

luogo in cui il bastimento si trova, o a cui è diretto, gli ufficiali di porto nello Stato ed i regi ufficiali consolari all'estero possono trascrivere gli atti medesimi.

In questo caso le parti interessate debbono farne domanda scritta nella quale sarà indicato il luogo suddetto.

Della stessa facoltà potranno gl'interessati avvalersi all'estero richiedendo ad un regio ufficio consolare la trasmissione degli atti ad altro regio ufficio consolare del luogo ove si trovi il bastimento per eseguire la trascrizione.

Le spese per la legalizzazione degli atti e delle firme notarili a piè dei medesimi, quando ne sia il caso, non che quelle di trasmissione, ed ogni qualsivoglia altra spesa occorrente allo adempimento della richiesta formalità di trascrizione, sono a carico del richiedente.

416. L'autorità marittima dovrà rilasciare i certificati, che le fossero richiesti, di tutte le trascrizioni eseguite nei suoi registri.

417. La presentazione degli atti per eseguire la trascrizione come la richiesta di estratti dalle matricole, o di certificati di trascrizione, potranno farsi

sia personalmente dagli interessati, sia per mezzo di interposte persone conosciute dall'ufficio o altrimenti autorizzate al disbrigo degli affari presso i pubblici uffizi.

418. I titoli presentati per la trascrizione saranno custoditi tanto dall'autorità marittima, quanto da quella consolare all'estero, in volumi separati e divisi per anno, secondo le seguenti categorie:

1° i contratti di costruzione, e quelli di ampliamento, modificazioni, variazioni o annullamento dei medesimi, come altresì gli atti e dichiarazioni di partecipazione nella proprietà di bastimenti in costruzione e loro cessione;

2° quelli di vendita, o altrimenti dichiarativi o traslativi di proprietà;

3° quelli di pegno;

4° quelli di prestito a cambio marittimo;

5° gli atti portanti risoluzione di pegno o di prestito a cambio marittimo.

CAPO X.

Dei proprietari ed armatori.

419. La dichiarazione di armatore nel senso espresso dall'art. 53 del Codice per la marina mercantile è facoltativa, quando il proprietario o i proprietari

intendono essi stessi di conservare tale qualità.

È invece obbligatoria, se la qualità di armatore sia stata conferita ad una persona estranea alla proprietà del bastimento.

420. La qualità di armatore, sia che voglia conferirsi dai proprietari ad uno di essi, sia che venga conferita a persona estranea alla proprietà del bastimento, conterà da processo verbale assunto in forma amministrativa dell'autorità marittima o consolare.

Se la qualità di armatore sia attribuita con procura od altro titolo autentico, questo si dovrà unire al processo verbale.

421. Ai processi verbali, di cui nell'articolo precedente, si dà un numero progressivo annuale, e si conservano in volume negli archivi dell'ufficio ricevente, indicandovi esternamente l'anno ed i numeri estremi compresi in ciascun volume.

Della fatta dichiarazione di armatore, o della inesistenza della medesima, deve prendersi nota nel ruolo d'equipaggio e nella matricola del bastimento.

Dove le dichiarazioni di armatore sieno fatte in un ufficio di porto, presso il quale non si trovi la matricola in cui è inserito il

bastimento, l'ufficio medesimo fa le occorrenti comunicazioni a quello competente.

Le norme precitate si osserveranno anche dai regi ufficiali consolari all'estero nei loro distretti.

Essi però devono far pervenire copia delle relative dichiarazioni alla capitaneria di porto competente.

422. Chi deve rappresentare i proprietari, o gli armatori, nei vari casi previsti dall'art. 54 del Codice per la marina mercantile è in obbligo di esibire all'ufficio di porto competente una dichiarazione scritta che comprovi la sua qualità.

Tale dichiarazione può essere contenuta anche in una semplice lettera, purchè la firma sia accertata dal sindaco, se fatta nel Regno, o dall'ufficiale consolare, se fatta all'estero.

Le dichiarazioni si conserveranno negli uffici di porto riceventi nei volumi di quelle di armatore, previa annotazione in matricola e nel ruolo d'equipaggio.

423. I proprietari e gli armatori per farsi rappresentare nelle cancellerie dei regi ufficiali consolari all'estero, nei casi indicati nell'alinea del succitato art. 54 del Codice, provvederanno il loro rappresen-

tante di una dichiarazione fatta nelle forme indicate nell'articolo precedente.

La dichiarazione medesima da esibirsi dal rappresentante rimarrà depositata nella regia cancelleria consolare, la quale ne farà menzione sul ruolo d'equipaggio del bastimento.

424. Sotto la denominazione di tasse e diritti marittimi contemplati dall'art. 56 del Codice per la marina mercantile s'intendono comprese le tasse e diritti consolari.

Pel pagamento di tali tasse e diritti, gli uffizi di porto, quando ne sia il caso, procederanno contro i proprietari od armatori nei modi prescritti dal successivo art. 429.

425. Effettuandosi nello Stato la vendita giudiziaria di un bastimento, il tribunale, nell'autorizzarla in conformità dell'art. 296 del Codice di commercio, disporrà che a cura della parte istante sia legalmente intesa la capitaneria di porto ove è iscritto il bastimento per la tutela dei diritti e delle passività che fossero ancora da soddisfare.

Quando la vendita giudiziaria avvenga all'estero, i regi uffizi consolari osserveranno le norme prescritte dagli articoli 458, 459 e 460 del presente regolamento.

426. È in facoltà degli uffizi di porto d'impedire la partenza dei bastimenti sì nazionali che esteri, quando i proprietari o gli armatori si rifiutassero di pagare le tasse e spese previste dall'art. 56 del Codice per la marina mercantile.

427. La sola circostanza del naufragio di un bastimento non libera il proprietario e l'armatore dalla responsabilità del rimborso delle spese di nutrimento, di vestiario e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, ma occorre che sia accompagnata da formale atto di abbandono.

Nel caso di naufragio accompagnato da atto di abbandono, il proprietario e l'armatore saranno tuttavia responsabili del pagamento dei diritti per gli atti compilati nel loro esclusivo interesse dall'autorità consolare all'estero in conseguenza del naufragio, allorchè l'importare di tali diritti non avesse potuto essere prelevato dal valore del ricupero.

I proprietari e gli armatori sono del pari responsabili del pagamento dei diritti per gli atti fatti nel loro interesse nanti l'autorità giudiziaria nello Stato, quando il naufragio sia avvenuto nelle acque territoriali del Regno.

428. Nei casi di avarie e di sequestri di bastimenti per autorità di giustizia, dove dai regi uffiziali consolari all'estero o dagli uffizi di porto nello Stato si debba necessariamente provvedere al nutrimento ed al ritorno in patria degli equipaggi, le spese relative saranno repetibili dai proprietari e armatori di bastimenti tutte le volte che per qualsiasi motivo non sia stato possibile ottenere il pagamento sul valore del bastimento avariato o sequestrato, e su quello delle merci, qualora fossero soggette a contribuzione a termini delle disposizioni contenute nel titolo IX del libro II del vigente Codice di commercio. Nel caso di rifiuto al pagamento si provvederà come è stabilito dal seguente articolo.

429. Pel rimborso delle spese di cui all'art. 56 del Codice per la marina mercantile, gli uffizi di porto inviteranno prima verbalmente i proprietari o gli armatori dei bastimenti ad effettuarlo, dando loro comunicazione, e permettendo anche di prendere copia, se la richiedono, dei relativi documenti.

Se indugieranno, o rifiuteranno il rimborso, sarà spedita ingiunzione a pagare per mezzo di un individuo della bassa forza

della capitaneria di porto, indicandovi specialmente la causa ed il montare delle spese per le quali si domanda il rimborso, ed assegnando il tempo entro cui il pagamento dovrà essere eseguito.

Trascorso inutilmente il tempo assegnato, che non sarà maggiore di giorni cinque, altro esemplare della ingiunzione, con dichiarazione appiè di essa del non eseguito pagamento, sarà trasmesso al presidente del tribunale civile del circondario per rendere esecutoria la ingiunzione stessa.

Quando questa sia munita del decreto presidenziale del tribunale verrà mandata alla pretura del mandamento in cui ha domicilio il debitore per la esecuzione coatta.

CAPO XI.

Armamento e disarmamento dei bastimenti.

Sezione I.

Armamento dei bastimenti nello Stato.

430. Tanto il capitano o padrone di un bastimento, quanto gli uffiziali di bordo, devono essere muniti delle rispettive patenti di grado o titoli di abilitazione.

L'imbarco come marinaio, mozzo, maestro d'ascia, calafato, fuochista o uomo di rinforzo, è subordinato alla giustificazione della propria qualità, secondo le prescrizioni del Codice per la marina mercantile, e quelle del presente regolamento, salvo quanto riflette la qualificazione di nostromo e dispensiere che è dichiarata dal capitano o padrone all'atto dell'arruolamento.

Nel caso in cui sia obbligatorio l'imbarco di un medico, questi dovrà esibire il proprio diploma all'autorità marittima.

Gli uffizi di porto avvertiranno che, sui piroscafi obbligati ad imbarcare macchinisti, secondo le norme stabilite dall'art. 69 del Codice per la marina mercantile, un macchinista in primo può essere imbarcato a vece di un macchinista in secondo, non però un macchinista in secondo in luogo di un macchinista in primo.

431. Possono far parte degli equipaggi, sebbene non iscritti nelle matricole o nei registri della gente di mare, i medici, cuochi, camerieri, ed altre persone di servizio.

432. Nessuno può appartenere all'equipaggio di un bastimento se non si trovi in condizioni regolari ri-

spetto alla legge sulla leva di terra e di mare, alla legge sulla pubblica sicurezza, ed alla legge penale.

Constando che un individuo della gente di mare abbia riportato condanna per reato, non gli si permetterà l'imbarco, se non provi di aver scontato la pena, conformemente all'art. 584 del Codice di procedura penale, salvo il disposto dell'art. 449 del Codice per la marina mercantile relativo agli imputati ammessi a libertà provvisoria.

433. Gli iscritti nelle matricole e registri della gente di mare possono imbarcarsi in qualunque punto del litorale dello Stato, senza che occorra permesso alcuno per parte del capo del compartimento al quale appartengono, a condizione però che il loro libretto di matricola o foglio di ricognizione non lasci dubbio sulla regolarità della condizione del titolare, specialmente in riguardo alla leva.

434. Si considererà come dubbia ed irregolare la condizione del marinaio, quando nel suo libretto o foglio di ricognizione non fosse fatta l'annotazione di sbarco dopo l'ultimo movimento di imbarco.

In questo, ed in ogni altro caso dubbio, l'ufficio

di porto sospende l'imbarco del marino finchè non sia posto in regola il titolo d'iscrizione, che trasmette, occorrendo, alla capitaneeria di porto competente.

435. Gli stranieri chiedono di far parte dell'equipaggio di un bastimento nazionale devono essere muniti di carte rilasciate o vidimate dall'agente consolare della nazione a cui appartengono, ed in mancanza di esso, dall'autorità politica locale.¹

436. I libretti di matricola, o fogli di ricognizione delle persone dell'equipaggio, dopo fattevi le prescritte annotazioni, come pure i passaporti, o altre carte delle persone imbarcate al servizio del bastimento e dei passeggeri, si consegnano al capitano o padrone all'atto stesso che gli vengono date le spedizioni.

Siffatti documenti devono, finchè dura l'arruolamento, essere custoditi dal capitano o padrone, il quale poi li consegnerà al momento dello sbarco delle persone imbarcate, agli uffici di porto nello Stato, o ai regi ufficiali consolari all'estero, per essere restituiti ai titolari, non potendo, esso capitano o pa-

drone, trattenerli per qualsiasi ragione presso di sè.

437. Accadendo che un bastimento venga, o si trovi armato in un porto nazionale o straniero, con un equipaggio, il quale per numero o per qualità degli individui, apparisca inferiore a quello che la portata del bastimento stesso, ed il viaggio che sta per intraprendere richiederebbero, l'autorità marittima nello Stato, od il regio ufficiale consolare all'estero, esigeranno, anche quando non siano stati prodotti richiami per parte della gente di bordo, che il numero e la composizione dell'equipaggio siano tali quali abbisognino per una sicura navigazione, ed in caso di inadempimento delle loro disposizioni, negheranno le spedizioni al bastimento.

Sezione II.

Armamento dei bastimenti nazionali all'estero.

438. In applicazione dell'art. 102 del Codice per la marina mercantile i regi ufficiali consolari possono abilitare provvisoriamente alla navigazione i bastimenti acquistati o fatti costruire all'estero per conto di nazionali o di stranieri

¹ Modificato dal R. D. 29 settembre 1895, n. 640; confr. art. R. 211.

aventi le condizioni prescritte dall'art. 40 di detto Codice, ed i bastimenti già muniti dell'atto di nazionalità che comprovassero la perdita o la distruzione dell'atto di nazionalità, e del ruolo di equipaggio, o di ambedue questi documenti.

439. L'abilitazione di cui all'articolo precedente, dove si tratti di bastimenti non ancora nazionalizzati, ovvero di bastimenti nazionali rimasti privi, a causa di smarrimento o distruzione, dell'atto di nazionalità e del ruolo d'equipaggio, si concede mediante un passavanti provvisorio, che terrà luogo dell'atto di nazionalità e del ruolo di equipaggio, e che, oltre l'autorizzazione di inalberare la bandiera italiana, dovrà contenere le seguenti indicazioni:

1° tipo, denominazione, portata del bastimento, suoi proprietari e luogo d'inserzione, se già munito di atto di nazionalità;

2° cognome, nome, patria, età e possibilmente il numero di matricola di ciascuno degli individui arruolati, nonchè il montare del salario o parte di utili rispettivamente loro assegnata;

3° destinazione del bastimento.

Trattandosi invece della dispersione o distruzione

del solo atto di nazionalità, o del solo ruolo di equipaggio, i regi ufficiali consolari rilasceranno, nel primo caso, un passavanti provvisorio, e nel secondo caso, un ruolo d'equipaggio provvisorio colle rispettive indicazioni menzionate ai nn. 1°, 2° e 3° del presente articolo.

440. Le regole stabilite nel precedente articolo saranno applicate ai bastimenti specificati nell'articolo 438 i quali siano diretti ad uno dei porti dello Stato.

Tuttavia potranno i regi ufficiali consolari applicarle in via eccezionale ai suddetti bastimenti ancorchè diretti all'estero, quando per la soverchia lontananza dallo Stato, o per essere pronti alla partenza, non possono senza grave danno attendere le regolari carte di bordo.

In questo caso i regi ufficiali consolari indicheranno al Ministero della marina il porto al quale i bastimenti sono diretti, a fine di spedir loro, a spese dei proprietari od armatori, le suddette carte.

441. I bastimenti, ai quali sia stato rilasciato un passavanti provvisorio, saranno pure provveduti del giornale nautico.

A questo riguardo, i regi ufficiali consolari si uni-

formeranno al disposto dagli articoli 345 e 354 del presente regolamento.

442. I regi ufficiali consolari, ai quali pervenissero le regolari carte di bordo di un bastimento munito del passavanti provvisorio, formeranno o completeranno, occorrendo, il ruolo di equipaggio, tenendo presente il disposto degli articoli 326 e 328 del presente regolamento.

Contemporaneamente alla consegna delle carte suddette ritireranno il passavanti provvisorio e lo trasmetteranno, munito della data in cui ebbe luogo la consegna medesima, al Ministero della marina insieme ad un elenco nominativo delle persone iscritte sul ruolo d'equipaggio regolare.

Tale elenco sarà poi dal Ministero della marina spedito alla competente capitaneria di porto, da cui sarà conservato nel proprio archivio dopo aver descritto le persone dell'equipaggio sul registro copia ruoli.

443. Il passavanti provvisorio è valevole finchè il bastimento non sia munito delle regolari carte di bordo, o non ritorni nello Stato. In verun caso però potrà eccedere la durata di due anni a datare dal giorno dell'emissione.

444. Prima di rilasciare il passavanti provvisorio ad un bastimento, il cui proprietario od armatore non sia domiciliato nello Stato, i regi ufficiali consolari dovranno esigere un deposito di somma bastevole ad assicurare il pagamento dei diritti da liquidarsi a carico del bastimento stesso durante il tempo in cui terrà le spedizioni provvisorie, e delle spese occorrenti per l'emissione delle regolari carte di bordo.

A questo fine i regi ufficiali consolari trasmetteranno sollecitamente al Ministero della marina, oltre una copia autentica del passavanti provvisorio, i seguenti documenti:

a) se trattasi di bastimento di nuova costruzione, il cui proprietario od armatore risieda nello Stato:

1° copia autentica del titolo di proprietà colla dichiarazione della eseguita trascrizione nella cancelleria consolare;

2° certificato di cittadinanza e domicilio dei compartecipi alla proprietà del bastimento, i quali fossero stranieri o nazionali domiciliati all'estero;

3° certificato di stazatura fatto secondo le norme prescritte dagli articoli 263, 264 e 265 del presente regolamento;

4° dichiarazione comprovante l'elezione di armatore o di rappresentante, se questa elezione sia stata fatta nell'ufficio consolare.

b) Se trattisi di bastimento già coperto di bandiera estera, il cui proprietario od armatore risieda nello Stato :

1° copia autentica del titolo di proprietà colla dichiarazione della eseguita trascrizione nella cancelleria consolare ;

2° certificato di cittadinanza e domicilio dei compartecipi alla proprietà del bastimento, i quali fossero stranieri o nazionali residenti all'estero ;

3° certificato di dismissione della bandiera estera, se tale documento sia conforme alle leggi locali, ed il bastimento non provenga da vendita giudiziale ;

4° dichiarazione comprovante l'elezione di armatore o di rappresentante, se tale elezione sia stata fatta nell'ufficio consolare.

Quanto alla stazatura si osserveranno le norme stabilite con l'art. 265 del presente regolamento.

c) Se il bastimento sia destinato a rimanere permanentemente all'estero in determinate regioni :

1° copia autentica del titolo di proprietà colla dichiarazione della eseguita

trascrizione nella cancelleria consolare ;

2° certificato di cittadinanza e domicilio dei proprietari, se questi non risiedono nello Stato ;

3° certificato di stazatura fatta secondo il disposto degli articoli 263 e 264 del presente regolamento ;

4° dichiarazione di armatore o di rappresentante fatta nell'ufficio consolare, nella quale dichiarazione sarà indicato il compartimento marittimo, in cui deve essere iscritto il bastimento.

d) Se finalmente trattisi di bastimenti, pei quali sia stato accertato lo smarrimento o la distruzione dell'atto di nazionalità o del ruolo d'equipaggio o di tutti e due questi documenti, i regi uffiziali consolari trasmetteranno al Ministero della marina l'atto giurato, di cui è cenno nell'art. 310 del presente regolamento.

Se fra le carte smarrite o distrutte è compreso l'atto di nazionalità, si farà possibilmente constare nel suddetto atto giurato, delle annotazioni che si trovano su l'atto di nazionalità smarrito o distrutto relativamente a titoli di proprietà, ovvero a contratti di pegno o di prestito a cambio marittimo.

Un riassunto delle accennate annotazioni sarà descritto sul passavanti provvisorio.

445. Ove il pagamento dei diritti e delle spese, di cui è cenno nell'articolo precedente, debba farsi nello Stato, i regi ufficiali consolari indicheranno al Ministero della marina la persona appositamente di ciò incaricata.

Se invece sia il caso previsto dal precedente art. 444, per cui il pagamento suddetto debba farsi colla somma depositata, i regi ufficiali consolari la ritengono finchè non abbiano avuto partecipazione del montare dei diritti e delle spese liquidate a carico del bastimento cui si riferisce il deposito.

Prelevata la somma necessaria al pagamento di tali diritti e spese, la faranno tenere, pel tramite del loro procuratore o con altro mezzo opportuno, al Ministero della marina, restituendo il residuo a chi di diritto.

446. Caso che un piroscafo nazionale, trovandosi all'estero, abbisognasse dell'opera di un macchinista, e non vi fossero che macchinisti stranieri non provveduti di regolare patente, potrà il regio ufficiale consolare autorizzare l'imbarco di uno di questi macchi-

nisti, obbligandolo però a presentare un attestato di idoneità, ed affermare in iscritto di non aver mai patito condanne per crimini.

Tale imbarco sarà fatto con la condizione, da annotarsi sul ruolo d'equipaggio, che non si tosto il piroscafo giungerà in un porto dello Stato, debba il macchinista straniero essere sostituito da un macchinista in condizioni regolari.

447. I regi ufficiali consolari osserveranno le disposizioni contenute nella sezione 1^a del presente capo, in quanto siano applicabili, e specialmente quelle degli articoli 430 e 437 della sezione medesima.

448. In ogni ufficio consolare si terrà un registro dei movimenti d'imbarco e sbarco della gente di mare dai bastimenti nazionali.

In esso figureranno:

1^o il cognome, nome, grado, patria, numero della matricola e compartimento marittimo di iscrizione degli individui imbarcati, sbarcati o disertati, loro provenienza, e la navigazione rispettivamente acquistata;

2^o la designazione del bastimento e di chi ne ha il comando, il numero del ruolo d'equipaggio, la destinazione e la provenienza del bastimento medesimo.

Alla fine d'ogni trimestre i regi ufficiali consolari trasmetteranno al Ministero della marina un estratto conforme del suddetto registro unitamente ai libretti di matricolazione dei disertori, che fossero stati depositati nella cancelleria consolare.

Sezione III.

Del disarmo dei bastimenti nello Stato.

449. Al disarmo di un bastimento l'ufficio di porto deve ritirare e custodire nel suo archivio l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio ed il giornale nautico.

Il giornale nautico potrà essere esaminato senza alcuna spesa negli uffici di porto, dai proprietari ed armatori del bastimento rispettivo, ogni qualvolta che loro occorra, e sarà consegnato al tribunale, abbisognando produrlo in giudizio.

450. Gli uffici di porto trascrivono dai ruoli le annotazioni di sbarco sulle matricole o sui registri della gente di mare, e sui libretti o fogli di ricognizione relativi, che poi restituiscono ai titolari.

Riscontrano in seguito i ruoli suddetti a fine di accertare se alcuno abbia comandato un bastimento senza esservi regolarmente autorizzato, od abbia ol-

trepassato i limiti consentiti al suo grado e qualità, ovvero sia stato trasgredito il disposto degli articoli 69 e 70 del Codice per la marina mercantile, o se siano state commesse altre contravvenzioni.

In questi casi l'ufficio compartimentale o quello circondariale compilerà processo verbale del fatto e lo trasmetterà all'autorità giudiziaria pel relativo procedimento penale.

Lo stesso faranno i suddetti uffici, quando le trasgressioni commesse dai capitani o padroni, siano loro riferite dagli uffici di porto dipendenti, presso i quali avvenne il disarmo del ruolo.

451. Avvenuto il disarmo definitivo dei ruoli di equipaggio, l'ufficio di porto che l'ha effettuato noterà appiè dei ruoli medesimi la data in cui furono disarmati, e caso che il bastimento sia stato riarmato con nuovo ruolo, noterà pure la data del riarmamento, e il numero e la serie del nuovo ruolo.

Le dette annotazioni devono essere firmate dall'impiegato che le ha fatte.

Sezione IV.

Disarmo dei bastimenti nei porti esteri.

452. Il disarmo dei ruoli d'equipaggio dei basti-

menti nazionali approdati in un porto estero può essere provvisorio o definitivo.

È provvisorio quando avviene il licenziamento dell'intero equipaggio, od almeno della metà di esso, senza che però il bastimento deponga la bandiera nazionale.

È definitivo allorchè per naufragio, demolizione, vendita ad estera persona, ecc., il bastimento cessa di appartenere alla marina mercantile nazionale.

453. Se il disarmo è provvisorio, i regi ufficiali consolari ne faranno annotazione al luogo opportuno sul ruolo d'equipaggio conformandosi nel resto alle norme stabilite dagli articoli 330, 331, 332 e 333 del presente regolamento.

454. I regi ufficiali consolari tengono in deposito le carte di bordo dei bastimenti posti in disarmo provvisorio per consegnarle ai rispettivi capitani o padroni al tempo del riarmamento, la cui data è sul ruolo d'equipaggio indicata sotto quella del primo armamento.

Occorrendo, si terranno presenti le disposizioni contenute nell'art. 447 e nel capo XIII di questo titolo.

455. Avverandosi invece il caso del disarmo definitivo, i regi ufficiali conse-

lari fanno sulle carte di bordo, cioè sull'atto di nazionalità, sul ruolo d'equipaggio e sul giornale nautico, una sommaria annotazione esprimente la data ed il motivo per cui il bastimento cessa di appartenere alla marina mercantile nazionale.

Inoltre sul ruolo d'equipaggio, eccetto il caso di naufragio, sarà indicata la data del disarmo, se questo fosse avvenuto prima della dismissione della bandiera nazionale.

Le carte di bordo, munite delle suddette annotazioni, saranno poi trasmesse al Ministero della marina insieme ai documenti comprovanti il naufragio o la dismissione della bandiera nazionale.

456. Se la vendita di un bastimento non cagioni la dismissione della bandiera nazionale, i regi ufficiali consolari non dovranno privare il bastimento delle carte di bordo, ma osserveranno, ove sia necessario, le disposizioni contenute nel precedente articolo 453.

Se invece la vendita cagionasse la dismissione della bandiera nazionale, oltre l'adempimento di quanto prescrive l'art. 48, § 2°, del Codice per la marina mercantile, provvederanno al deposito di una somma

sufficiente a pagare i salari o la parte di utili dovuta all'equipaggio, le spese di cura, mantenimento e rimpatrio di esso, le tasse e i diritti da liquidarsi a carico del bastimento.

Del permesso di dismissione della bandiera nazionale, che, giusta il § 2° del precitato art. 48, deve precedere la vendita, si farà constare mediante apposita ordinanza scritta.

457. Se avvenga che un bastimento approdato all'estero sia sequestrato, il regio ufficiale consolare farà subito preventiva istanza all'autorità giudiziaria, che ordinò il sequestro, a fine di ottenere che, in caso di vendita del bastimento medesimo, sia dal prezzo di esso prelevata, a termini di legge, una sufficiente somma agli effetti indicati nell'articolo precedente.

Contemporaneamente ne informerà il Ministero della marina, richiedendogli una nota approssimativa delle tasse e diritti dovuti dal bastimento.

458. Il regio ufficiale consolare procurerà inoltre di conoscere se, e fra quanto tempo, possa essere sciolto il sequestro, o venduto il bastimento.

Ove all'equipaggio, durante il giudizio, venisse a mancare il vitto giornaliero,

ed il capitano, o chi per esso, non fosse in grado di somministrarlo, o che gli interessati nel bastimento, richiesti, siansi recusati, il regio ufficiale consolare anticiperà la spesa a ciò strettamente necessaria, salvo ad ottenere il rimborso nei modi stabiliti col successivo art. 460.

Constando dalle informazioni avute, non essere probabile che l'uno o l'altro dei due casi dianzi accennati, cioè lo scioglimento del sequestro o la vendita del bastimento, possa in breve avverarsi, il regio ufficiale consolare si adopererà ad ottenere che l'equipaggio sia soddisfatto dei suoi averi ed avviato in patria.

459. Ove non sia stato possibile di ottenere a cura dell'armatore o degli altri interessati il rimpatrio dell'equipaggio, il regio ufficiale consolare vi provvederà di ufficio.

Se l'equipaggio, malgrado lo avvertimento che lo sbarco non può pregiudicare i suoi diritti, pei quali restano in egual modo vincolati il bastimento ed il carico, volesse rimanere a bordo in forza del disposto dell'art. 376 del Codice di commercio, il regio ufficiale consolare sospenderà la somministrazione del vitto e si asterrà da qualun-

que altra spesa a pro dell'equipaggio medesimo.

460. I documenti giustificativi della somma da prelevarsi dal prezzo di vendita del bastimento come al precedente art. 456 saranno in tempo utile comunicati all'autorità giudiziaria competente.

Caso che il montare delle spese fatte per l'equipaggio non abbia potuto essere soddisfatto in tutto o in parte nella giudiziaria distribuzione del prezzo di vendita, il regio ufficiale consolare si rivolgerà al Ministero della marina, trasmettendogli i documenti comprovanti le dette spese, affinchè si possa a senso del combinato disposto degli articoli 56 e 75 del Codice per la marina mercantile, richiederne il rimborso al proprietario o all'armatore del bastimento.

CAPO XII.

Dei bastimenti da diporto, cui è fatto obbligo delle carte di bordo.

461. I bastimenti da diporto a vela od a vapore che imprendono viaggi, pei quali ai bastimenti mercantili nazionali è fatto obbligo delle carte di bordo, devono provvedersi dell'atto di nazionalità e del ruolo di equipaggio, secon-

do i particolari modelli espressamente stabiliti.

462. (*Abrogato per effetto dell'art. 2 della L. 11 aprile 1866, n. 3871.*)

463. Il Ministero della marina potrà concedere in casi speciali ai bastimenti da diporto l'autorizzazione d'inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le regie navi da guerra.

I detti bastimenti porteranno per distintivo un gagliardetto della forma e colore che saranno determinati con disposizione ministeriale.

464. Ai bastimenti da diporto, che imprendono la navigazione sono comuni tutte le regole e le discipline relative ai bastimenti mercantili nazionali, salve le eccezioni contenute negli articoli precedenti.

465. Quanto alle barche e navicelli da diporto, che si armano con licenza, si osserveranno le disposizioni contenute nella sezione III capo VI del titolo III.

CAPO XIII.

Delle convenzioni d'arruolamento.

466. Gli atti di convenzione d'arruolamento fatti in presenza dell'autorità marittima o consolare devono essere compilati così chiaramente da togliere

qualunque dubbio sugli obblighi che assumono gli equipaggi, e sui diritti che loro competono.

Dovrà esservi formalmente convenuta la durata dell'arruolamento e vi saranno sempre, e precisamente indicati i mari nei quali il capitano avrà diritto di navigare, i luoghi di malaria od altri che per qualunque ragione si vogliono escludere, la razione di bordo e le bevande da somministrarsi all' equipaggio, le condizioni relative ai mezzi di ritorno in patria dell'equipaggio stesso, per arruolamento finito o sciolto, per chiamate al servizio militare o per altra legittima ragione, eccetto quella di naufragio del bastimento, infine i patti relativi alle monete colle quali dovranno essere saldate all'estero le competenze dell'equipaggio.

Inoltre l'autorità marittima o consolare avvertirà gli equipaggi della convenienza d'inserire nelle convenzioni d'arruolamento una clausola che stabilisca i loro obblighi e diritti nel caso in cui, essendo prossima la scadenza dell'arruolamento, volessero i capitani riprendere viaggi che non potessero compiersi nel tempo ancora mancante alla detta scadenza.

467. Compiuto l'atto del-

le convenzioni di arruolamento, l'ufficiale di porto o consolare che lo ha formato deve darne lettura alle parti contraenti, ed in caso di accettazione, deve farlo firmare da tutti gli intervenuti e da due testimoni, se taluno degli arruolati non sappia o non possa scrivere, dopo di che vi appone la propria firma.

Se alla lettura dell'atto delle condizioni di arruolamento una parte dell'equipaggio si trovasse a bordo del bastimento, si fa comparire successivamente anche la parte assente affinché possa firmare l'atto medesimo.

468. La trascrizione delle convenzioni di arruolamento nel giornale di bordo potrà essere fatta da persone estranee agli uffizi di porto per conto dei capitani o padroni dei bastimenti, purchè siano pagati i diritti relativi. Dovranno però gli ufficiali di porto autenticarla con la loro firma e bollo d'uffizio.

469. Gli atti delle convenzioni di arruolamento si raccolgono in volumi indicanti all'esterno l'anno a cui si riferiscono ed i numeri estremi degli atti stessi compresi in ciascun volume. I volumi si conservano nell'archivio dell'uffizio al quale appartengono.

470. L'autorizzazione dei

genitori o tutori all'arruolamento dei minori di diciotto anni, nel caso previsto dal 3° alinea dell'art. 73 del Codice per la marina mercantile, può estendersi a tutti i contratti d'arruolamento da stipularsi dai minori prima che abbiano raggiunto la detta età, o può invece riguardare uno o più contratti soltanto, od essere limitata ad un determinato tempo.

471. I genitori o tutori possono nell'atto d'autorizzazione stabilire tutte le condizioni, che stimano convenienti nell'interesse dei loro rappresentanti, non esclusa quella riguardante il divieto di una certa classe di viaggi.

472. I genitori ed i tutori hanno pure la facoltà di restringere o di revocare in ogni tempo la data autorizzazione.

Se però allo spirare del termine per cui questa è impartita, ovvero all'atto della revoca o limitazione della medesima fosse in corso un contratto stipulato dal minore, il contratto medesimo continuerà ad avere il suo effetto e potrà anche in caso di bisogno, e a norma delle leggi commerciali, essere prorogato e rinnovato.

473. Le autorizzazioni o modificazioni di cui nei precedenti articoli 470, 471

e 472 saranno fatte avanti notaio, ovvero avanti il sindaco, e presentate agli uffici di porto, i quali dovranno conservarle fra i documenti di matricolazione della persona cui si riferiscono, dopo fattone cenno sulle matricole o registri della gente di mare e sui relativi libretti o fogli di ricognizione.

Avvenendo che la presentazione delle autorizzazioni e modificazioni sia fatta ad un ufficio di porto diverso da quello dove è iscritto l'interessato, saranno esse accertate, e dopo fattone cenno sui libretti di matricola o fogli di ricognizione, spedite all'ufficio di porto competente.

Anche i regi uffiziali consolari procederanno come sopra è detto.

474. Il consenso per l'arruolamento dei giovanetti indicati nell'art. 262 del Codice civile conterà da dichiarazione degli amministratori dell'ospizio.

CAPO XIV.

Dei rimpatrii.

Sezione I.

Indennità di via alle persone congedate dal servizio dei bastimenti nazionali.

475. Le indennità di via che, secondo il disposto dell'art. 76 del Codice per la

marina mercantile, si dovessero anticipare dai capitani o padroni di bastimenti nazionali alle persone congedate all'estero, o nello Stato fuori del porto di arruolamento, sono determinate come segue:

a) se il rimpatrio si effettua con bastimento a vela, la indennità consisterà nel prezzo del nolo e del mantenimento a bordo, da convenirsi secondo gli usi locali: il secondo, il quale abbia grado di capitano, dovrà essere ammesso alla tavola del capitano di bordo; tutte le altre persone congedate saranno trattate, in quanto a vitto e alloggio, come l'equipaggio di bordo;

b) se il rimpatrio avvenga con piroscifo o per ferrovia, l'indennità consisterà nel prezzo d'un posto dell'ultima classe per tutte indistintamente le persone dell'equipaggio, fatta eccezione pel secondo di bordo, se egli abbia il grado di capitano, nel qual caso gli spetterà un posto della classe immediatamente superiore.

476. Durante il viaggio in ferrovia, o sui piroscafi, se nel prezzo di passaggio non fosse compreso il vitto, sarà corrisposta una indennità giornaliera nella proporzione seguente:

al secondo di bordo,

se abbia grado di capitano, lire 2;

a ciascuna delle altre persone dell'equipaggio, lire 1,50.

Inoltre trattandosi di viaggio in ferrovia, si aggiungerà, ove occorra, una indennità di bagaglio pari alla spesa pel trasporto di chilogrammi 40 pel secondo di bordo, avente il grado di capitano, e di chilogrammi 30 per ciascuna delle altre persone dell'equipaggio.

477. Se la persona congedata fosse ammalata o ferita, saranno calcolate e tenute in deposito le somme necessarie alle spese di cura nel luogo di sbarco, avuto riguardo a quanto prescrive sulla materia il Codice di commercio, ed alle spese di rimpatrio in base alle norme di cui nei precedenti articoli 475 e 476.

Il danaro che avanzasse sarà dall'ufficio consolare, che ha ricevuto il deposito, mandato al Ministero della marina coi documenti giustificativi delle spese.

Se trattisi invece di deposito fatto nello Stato, sarà cura del competente ufficio di porto di far tenere a chi spetta, col conto dimostrativo, il danaro sopravanzato.

478. I salari dovuti alle persone dell'equipaggio, secondo le norme stabilite

dal Codice di commercio, debbono essere pagati dal capitano o padrone nell'atto dello sbarco, e, nel caso previsto dall'art. 363 dello stesso Codice, depositati insieme alle spese di cura e di rimpatrio, nelle mani degli ufficiali di porto o consolari.

Se il bastimento fosse ancorato all'estero o in un porto dello Stato ove non risiedono i proprietari o l'armatore, dovrà il capitano contrarre un prestito a cambio marittimo, quando non possa altrimenti soddisfare del suo avere la persona sbarcata.

479. Le norme stabilite coi precedenti articoli 475 e 476 saranno applicabili dagli uffizi di porto o consolari in mancanza di particolari accordi fra le parti al momento dello sbarco, o quando nelle convenzioni d'arruolamento non fossero stati espressamente determinati i mezzi e le condizioni di rimpatrio.

480. L'obbligo, come il diritto di rimpatrio, sia che avvenga da uno ad altro punto del Regno o dall'estero, nello Stato o da uno ad altro porto estero, non si riferisce che al porto di arruolamento, secondo il disposto dell'art. 75 del Codice per la marina mercantile.

Tuttavia le persone da

rimpatriarsi potranno essere dirette al luogo di domicilio o in altro di loro scelta quando la spesa necessaria fosse minore o eguale a quella che bisognerebbe per inviarle al porto di arruolamento.

Del motivo di tale provvedimento gli ufficiali di porto o consolari faranno constare da apposita dichiarazione.

Sezione II.

Rimpatrii fatti d'ufficio dagli uffizi consolari col mezzo di bastimenti nazionali a vela ed a vapore.

481. Il nolo e le spese di mantenimento da corrispondersi ai capitani o padroni di bastimenti nazionali a vela e a vapore pel trasporto nello Stato delle persone nazionali menzionate all'art. 114 del Codice per la marina mercantile saranno regolate nella seguente proporzione:

a) se si tratti di persone appartenenti alla gente di mare abbandonate od indigenti:

sui bastimenti a vela per ciascuna persona avente il grado di capitano lire 2 al giorno, per ciascun'altra persona lire 1,50 al giorno;

sui bastimenti a vapore per ciascuna persona avente il grado di capitano lire 3 al giorno, per cia-

scun'altra persona lire 2 al giorno.

b) Se si tratti di persone appartenenti alla gente di mare imputate o detenute, ma non soggette a speciale sorveglianza, il nolo e le spese di mantenimento saranno regolate come alla precedente lettera a:

se però al trasporto fosse congiunto l'obbligo della custodia di dette persone, sarà stabilita dall'uffiziale consolare una speciale indennità secondo le particolarità del caso.

c) Se si tratti di persone estranee alla gente di mare, qualunque sia il bastimento su cui debbano prendere passaggio, il prezzo complessivo di nolo e mantenimento sarà stabilito dall'uffiziale consolare, ritenuto che il trasporto è obbligatorio, ed avuto riguardo allo stato fisico della persona e alla probabile durata del viaggio.

482. La richiesta di trasporto sarà fatta dagli uffiziali consolari in iscritto, indicando il nome, cognome, età, patria e professione della persona, la provenienza e il motivo del rimpatrio, e se trattasi di imputati, le carte e corpi di reato relativi, che saranno possibilmente consegnati al capitano o padrone, in pacco chiuso e

sigillato col bollo dell'uffizio consolare.

Si farà inoltre constare del prezzo stabilito pel trasporto e mantenimento, delle somme che fossero state anticipatamente pagate, non che delle altre speciali condizioni e degli obblighi particolari imposti al capitano o padrone.

Sezione III.

Discipline speciali relative al mantenimento, vestiario e rimpatrio di naufraghi trovantisi in paese estero.

483. In caso di naufragio di un bastimento nazionale all'estero, e del successivo abbandono di esso in conformità dell'art. 56 del Codice per la marina mercantile, i regi uffiziali consolari provvederanno alle persone che ne formavano l'equipaggio, attenendosi alle seguenti norme, salvo la osservanza di quanto è prescritto nella sezione V, capo XXI, di questo titolo:

a) essendovi in porto bastimenti nazionali a vela o a vapore, procureranno d'imbarcarvi i naufraghi in qualità di componenti l'equipaggio, ovvero in soprannumero, con o senza salario, se i bastimenti fossero diretti verso lo Stato ed il loro equipaggio fosse completo.

Delle condizioni d'imbarco si farà cenno sul ruolo d'equipaggio ;

b) allo scopo suddetto potranno anche valersi di bastimenti di estera bandiera, purchè siano diretti ad un porto dello Stato ed i rispettivi capitani si obblighino, appena giuntivi, di sbarcare i naufraghi ;

c) in mancanza di tali mezzi, gli ufficiali consolari richiederanno il passaggio delle persone da rimpatriarsi su bastimenti da guerra nazionali diretti verso lo Stato, se ve ne fossero in porto.

Le su citate norme saranno pure osservate dai regi ufficiali consolari ai quali fossero indirizzati i naufraghi per l'ulteriore rimpatrio.

484. Non potendosi ottenere lo imbarco od il passaggio nei modi indicati nell'articolo precedente, gli ufficiali consolari, se vi fossero in porto bastimenti nazionali a vela o a vapore, applicheranno le disposizioni contenute nelle due precedenti sezioni.

Esauriti questi mezzi provvederanno ad inviare i naufraghi nello Stato valendosi di altri mezzi disponibili comparativamente più economici.

In questo caso però tanto in ferrovia che sui piroscafi si accorderà al capitano ed

al secondo di bordo, avente il grado di capitano, un posto della classe immediatamente superiore all'ultima, la quale verrà assegnata alle altre persone dell'equipaggio.

485. Occorrendo, in attesa d'imbarco, di fornire ai naufraghi vitto e ricovero, gli ufficiali consolari si limiteranno al solo necessario. Similmente se i naufraghi avessero perduto tutto o parte del loro vestiario, gli ufficiali consolari provvederanno a fornirli dei soli oggetti strettamente necessari, e di qualità comune.

Non sarà acconsentita alcuna somministrazione di denaro ai naufraghi per loro uso particolare.

486. Essendovi fra i naufraghi alcuno di nazionalità straniera, ove il valore del ricupero copra le spese relative, sarà avviato al porto di arruolamento ; in caso contrario sarà indirizzato al rispettivo agente consolare, cui spetta di provvedere al ricovero, mantenimento e rimpatrio di esso.

In mancanza di detto agente sarà indirizzato all'autorità locale di pubblica sicurezza.

È fatta eccezione per le persone appartenenti a nazioni aventi, a questo riguardo, speciali convenzioni collo Stato.

In tal caso gli ufficiali consolari cureranno la osservanza di quanto in esse è stabilito.

Sezione IV.

Rimpatrii fatti per cura degli uffizi di porto nello Stato.

487. Dovendo gli uffizi di porto provvedere al rimpatrio della gente di mare in applicazione del 1° alinea dell'art. 76 del Codice per la marina mercantile, si varranno dei bastimenti a vela o a vapore, ovvero della via ferrata, preferendo dei mezzi disponibili, quello più economico, ed osservando, secondo i casi, le norme stabilite coi precedenti articoli 475 e 476.

Trattandosi di naufraghi terranno pure presenti, ove occorra, le disposizioni contenute nei precedenti articoli 485 e 486.

488. Quanto alla direzione da darsi alle persone pel loro rimpatrio, gli uffizi di porto osserveranno le regole stabilite dall'art. 480 del presente regolamento.

489. Caso che per ragionevoli ed accertati motivi le persone dirette al porto di arruolamento dovessero trasferirsi al proprio domicilio, ai mezzi di trasporto delle medesime provvederà l'autorità di pubblica sicurezza, quando consti che

siano nella impossibilità di recarvisi a proprie spese.

490. Gli uffizi di porto ai quali fossero dirette le persone provenienti dall'equipaggio di un bastimento nazionale naufragato all'estero con incarico di farle proseguire al porto di arruolamento, vi provvederanno sollecitamente nel modo indicato dal precedente art. 488.

Sezione V.

Liquidazione e rimborso di spese.

491. La liquidazione delle spese pel rimpatrio delle persone nazionali di cui trattano le precedenti sezioni II e III sarà fatta, in base ai documenti giustificativi, dall'autorità marittima o consolare:

a) nel luogo di partenza delle persone da rimpatriarsi, se il montare delle spese sia stato preventivamente determinato;

b) nel luogo di arrivo, se trattasi di spese variabili per essere subordinate alla maggiore o minore durata del viaggio o ad altre speciali condizioni.

Gli uffizi di porto, che abbiano compiuta la liquidazione di spese suaccennate, trasmetteranno al Ministero della marina la relativa nota coi documenti esibiti dal capitano o padrone.

492. Delle somme che gli ufficiali consolari, allo scopo indicato nell'articolo precedente, avessero dovuto anticipare chiederanno rimborso:

a) al Ministero della marina, se trattasi di persone provenienti dall'equipaggio di bastimenti nazionali o di disertori da bastimenti della regia marina militare;

b) al Ministero degli affari esteri pel rimpatrio di tutte le altre persone nazionali.

493. Trattandosi di rimpatrii di cui nella precedente sezione, gli uffici di porto, quanto al modo di provvedervi, e di conseguire il rimborso delle spese anticipate, osserveranno il disposto dagli articoli 671 e 687 del presente regolamento.

CAPO XV.

Della partenza dei bastimenti.

494. Si farà constare della data di partenza di ogni bastimento da un porto, rada o spiaggia nel registro espressamente a ciò destinato.

Ove il bastimento non fosse partito nel giorno in cui ricevette le spedizioni, dovrà farsene cenno nella colonna *annotazioni*, salvo ad indicarvi in appresso il

giorno preciso della partenza.

495. Il visto sul ruolo di equipaggio si appone dagli ufficiali di porto nello Stato e dai regi ufficiali consolari all'estero nella parte a ciò destinata ogniqualvolta il bastimento, che ne è munito, debba partire da un porto, rada o spiaggia, sia che trattisi di primo armamento, o di partenza preceduta da approdo volontario o forzato.

Il visto sarà fatto secondo la formola seguente:

*Visto per la destinazione di . . .
 con
 persone di equipaggio il capitano
 (o padrone) compreso, e con N. . .
 (o senza) passeggeri.
 li 19.7*

(Firma e qualità
 dell'ufficiale di
 porto o consolare).

Quando non sia avvenuta nell'equipaggio o nei passeggeri alcuna variazione dopo l'ultimo visto, basterà dire:

*Visto per la destinazione di . . .
 senza variazioni.*

496. Gli ufficiali di porto cui, per effetto della legge 9 luglio 1876, n. 3228 (serie 2^a), venne affidato il servizio di sanità marittima non rilasceranno, a senso dell'art. 84 del Codice per la marina mercantile, la patente ed il *permesso sa-*

*nitario di cabotaggio*¹ ai capitani o padroni dei bastimenti nazionali, dove per ragione di polizia portuaria o marittima o di altra natura, debbano ricusare il visto sul ruolo d'equipaggio.

La vidimazione che i suddetti ufficiali a senso dell'alinea del su citato art. 84, dovrebbero apporre sulle carte di bordo dei bastimenti esteri in partenza, rimane in conseguenza della menzionata legge 9 luglio 1876, compenetrata nella facoltà che loro compete di ricusare ai detti bastimenti i recapiti sanitari o il visto sui medesimi, dove ostino ragioni di polizia portuaria o di altra natura.

Rimane però sempre obbligatorio il visto dell'agente consolare rispettivo sulle carte di bordo.

Tuttavia può tener luogo del visto un permesso separato di partenza emesso dall'autorità consolare, il quale potrà essere limitato al solo viaggio, che il bastimento imprende, ovvero illimitato quando trattisi di piroscafi esteri addetti a viaggi periodici.

Tali permessi saranno conservati nell'archivio dell'ufficio di porto ricevente, e divisi per anno.

497. Di regola, gli uffici di porto non rilasceranno ai bastimenti nazionali i documenti sanitari, nè apporranno il visto sul ruolo d'equipaggio, se non consti:

1° del rilascio del manifesto doganale di partenza od altro documento equivalente ;

2° dell'adempimento di quanto prescrive l'art. 173 del Codice per la marina mercantile ;

3° del pagamento dei diritti dovuti all'ufficio locale del dazio-consumo e delle somme alle quali i rispettivi capitani o padroni fossero stati condannati con sentenza dell'autorità marittima in applicazione dell'art. 14 del Codice su detto, salvo che i medesimi prestino cauzione accettata dai creditori, a cui favore la sentenza fu pronunciata.

4° dell'adempimento all'obbligo delle visite prescritte dal titolo II, capo VII dello stesso Codice, nel caso in cui il bastimento in partenza vi sia soggetto.

498. Ove si tratti di bastimenti coperti di estera bandiera, gli uffici di porto prima di rilasciare i documenti sanitari, oltre lo adempimento delle prescrizioni accennate ai nume-

¹ Il permesso sanitario di cabotaggio è stato abolito dall'art. 41 della Legge 6 dicembre 1885, n. 3547.

ri 1, 2 e 3 dell'articolo precedente, richiederanno il visto sulle carte di bordo o il nulla osta alla partenza dell'agente consolare rispettivo, come è stabilito all'art. 496 del presente regolamento.

499. I regi ufficiali consolari all'estero, prima di apporre il visto sul ruolo d'equipaggio dei bastimenti nazionali in partenza si accerteranno :

1° dello adempimento della prescrizione accennata al n. 4 del precedente articolo ;

2° del pagamento delle tasse e diritti consolari.

CAPO XVI.

Delle visite ai bastimenti.

Sezione I.

Visite nello Stato.

500-518. (*Abrogati dal R. D. 9 maggio 1895, n. 352, riportato nella Parte Terza del volume*).

Sezione IV.

Visite ai bastimenti per parte delle istituzioni di registro marittimo.

519. Le visite e perizie ai bastimenti fatte dalle istituzioni nazionali di registro marittimo non saranno considerate equivalenti alle visite e perizie ufficiali, in conformità al disposto dell'art. 78 del Codice per la marina mercan-

tile, se le istituzioni medesime non si obblighino regolarmente ad eseguire tutte le prescrizioni del presente regolamento in ordine alle visite e perizie dei bastimenti.

520. La concessione ad un'istituzione di registro marittimo nazionale, per cui la visite e perizie da lei fatte sono considerate equivalenti alle visite e perizie ufficiali, è sempre revocabile per disposizione del Ministero della marina.

521. L'amministrazione marittima avrà in ogni tempo e caso facoltà di sindacare le visite e perizie fatte dai periti delle istituzioni di registro marittimo e di non accettarne i risultati.

Non è però ammesso l'appello per parte degli armatori e capitani dal giudizio dei periti delle istituzioni su dette a quello degli ispettori o dei periti governativi salvo casi di eccezione lasciati allo apprezzamento dei capitani di porto o dei regi consoli competenti.

522. Con particolare disposizione del Ministero della marina saranno designate le istituzioni di registro marittimo nazionale, le cui visite e perizie dovranno considerarsi equivalenti alle visite e perizie ufficiali determinando la forma e gli effetti dei certificati

delle istituzioni suddette giusta l'art. 79 del Codice per la marina mercantile.

CAPO XVII.

Delle regole per la sicurezza dei bastimenti. — Attrezzi, corredi ed instrumenti di cui devono essere muniti.

523-528. (Abrogati e sostituiti dal R. D. 13 luglio 1903, n. 361, riportato nella Parte Terza del volume).

529-535. (Abrogati e sostituiti dal R. D. 14 giugno 1914, n. 625, riportato nella Parte Terza del volume).

536-542. (Abrogati e sostituiti dal R. D. 23 ottobre 1895, n. 671, riportato nella Parte Terza del volume).

CAPO XVIII.

Delle condizioni speciali richieste nei bastimenti adetti al trasporto dei passeggeri.

543-587. (Abrogati e sostituiti dal R. D. 20 maggio 1897, n. 178, a sua volta modificato dal R. D. 19 ottobre 1898, n. 454; nella Parte Terza del volume è riportato il D. M. 18 gennaio 1899 che approva il testo coordinato dei predetti due decreti).

CAPO XIX.

Della polizia di bordo.

Sezione I.

Funzioni di stato civile a bordo dei bastimenti e incombenze da parte della autorità marittima nel Regno e degli ufficiali consolari all'estero, relativamente agli atti compiuti o da compiersi nei suddetti bastimenti.

588. La disposizione dell'art. 10 del regio decreto sullo stato civile 15 novembre 1865, n. 2602, relativa all'adempimento delle funzioni di stato civile commesse al capitano o padrone di un bastimento di proprietà privata, è applicabile soltanto al caso in cui il bastimento da loro comandato sia in viaggio.

Agli effetti della precedente disposizione, il bastimento si considera in viaggio ancorchè si trovi ancorato, così nello Stato come all'estero, in un porto od in una rada o spiaggia, se, per causa di cattivo tempo o di altra forza maggiore non può mettersi in comunicazione colla terra, oppure se trovandosi in un porto o spiaggia estera, non siavi un regio ufficiale consolare autorizzato a ricevere gli atti dello stato civile.

589. Gli atti di stato civile ricevuti a bordo di un bastimento di proprietà

privata, saranno scritti nel ruolo d'equipaggio ed annotati nel giornale nautico nel modo indicato nel presente regolamento. Essi sono formati nei termini stabiliti dagli articoli 380, 381 e 396 del Codice civile e dal regolamento sullo stato civile approvato col sovra citato regio decreto, e secondo le norme all'uopo sancite dal Codice e dal regolamento su mentovato.

590. Degli atti di nascita o di morte scritti nel ruolo di equipaggio il capitano o padrone formerà due copie conformi e le consegnerà all'autorità consolare o a quella di porto, secondo che il primo approdo del bastimento avvenga all'estero o nello Stato.

Di tali copie una sarà conservata nei rispettivi archivi, l'altra sarà trasmessa dall'autorità consolare al Ministero degli affari esteri, pel corso ulteriore, e dall'autorità di porto al procuratore del Re nella cui giurisdizione è posto l'ufficio dello stato civile nel quale l'atto deve essere trascritto.

Se le copie consegnate all'autorità marittima si riferiscono ad uno straniero, si trasmettono ambedue al Ministero della marina.

591. Quando per naufragio conosciuto o presunto di un bastimento siensi

perdute le carte di bordo o siano perite o scomparse tutte le persone dell'equipaggio e tutti i passeggeri, l'autorità marittima del Regno procederà alle possibili investigazioni ed indagini nei modi stabiliti dall'art. 255 del presente regolamento.

Accertato il naufragio o la presunzione di esso, l'autorità marittima suddetta, per determinare il numero e le generalità delle persone naufragate o scomparse, si varrà delle convenzioni d'arruolamento, del registro copia-ruoli e delle annotazioni dei movimenti d'imbarco e sbarco dei componenti l'equipaggio fatte in matricola.

Essa, occorrendo, si rivolgerà al proprietario o all'armatore, ai regi uffiziali consolari all'estero ed ai funzionari di porto nello Stato, dei luoghi ove approdò il bastimento, per ottenere le notizie che fossero in grado di somministrare circa la direzione del bastimento stesso e le possibili variazioni avvenute nell'equipaggio nei casi di fermata in un porto estero o dello Stato.

Raccolte le necessarie notizie compilerà processo verbale dell'avvenuto, contenente un elenco delle persone perite o scomparse. Di questo documento sa-

ranno fatte tante copie autentiche quanti sono i Comuni ai quali appartengono le persone perite o scomparse, per essere trasmesse al competente procuratore del Re per l'adempimento di quanto è prescritto dall'art. 396 del Codice civile.¹

592. Se in conseguenza di naufragio di un bastimento in vicinanza di terra, perissero tutte le persone che erano a bordo, ed i cadaveri di esse fossero rigettati dal mare, in questo caso gli atti di morte devono essere compilati dai competenti ufficiali dello stato civile, ai quali gli uffici di porto daranno l'opportuno avviso.

593. Quando si fosse perduta una parte soltanto dell'equipaggio o della gente imbarcata e tra coloro che perirono o che si suppongono periti, fossero compresi il capitano o padrone del bastimento o chi ne fa le veci, gli atti di morte o di scomparsa in mare saranno formati dai regi ufficiali consolari all'estero, e dall'autorità marittima del Regno, sulle dichiarazioni dei superstiti.

Agli effetti di questa, ed

altre disposizioni del presente regolamento, è considerato far le veci del capitano o padrone colui che, a norma del disposto dell'art. 108 del Codice per la marina mercantile, in mancanza del capitano o padrone, è investito di diritto o per disposizione degli armatori o dell'autorità marittima o consolare, del comando del bastimento.

594. Se all'approdo di un bastimento in un porto nazionale od estero l'autorità marittima o consolare riconosca che sia stata omessa a bordo del medesimo la compilazione di un atto di stato civile, dovrà accertare il fatto mediante processo verbale, in carta libera, nel quale sarà indicato, per quanto è possibile, il motivo della omissione.

Il processo verbale sarà fatto in doppio originale, uno dei quali sarà trasmesso al procuratore del Re, nella cui giurisdizione ha avuto luogo lo approdo, se questo è avvenuto nello Stato, o ritenuto dall'autorità consolare, se lo approdo avvenne all'estero, per gli effetti della sanzione

¹ A rendere proponibile la domanda dei parenti dello scomparso in mare in seguito a naufragio, diretta ad ottenere dall'armatore della nave naufragata il risarcimento dei danni, è sufficiente la presentazione del processo verbale di scomparsa, elevata ai sensi del presente art. 591 (*A. Genova*, 22 dicembre 1908 - *Dir. Maritt.*, 1909, 11).

penale, di cui nell'art. 361 del Codice per la marina mercantile, e l'altro servirà come documento di appoggio della dichiarazione o trasmissione di cui nello articolo seguente. Sarà inoltre il processo verbale sottoscritto dall'uffiziale procedente, non che dal capitano o padrone del bastimento, ed in caso di rifiuto od impedimento di questi a sottoscriverlo, ne sarà fatta menzione.

595. Se l'atto omesso riguarda la morte o la scomparsa di una persona imbarcata sul bastimento, ovvero la nascita di un bambino seguita a bordo dello stesso, ma non sia trascorso tuttora il tempo utile a farne la dichiarazione, giusta il disposto dell'articolo 372 del Codice civile, la dichiarazione medesima sarà fatta a cura del capitano o padrone del bastimento all'uffiziale dello stato civile del luogo nella cui giurisdizione avvenne l'approdo del bastimento, e se questo avvenne all'estero, all'uffiziale consolare del luogo dell'approdo medesimo, mediante la presentazione del processo verbale di cui nel precedente articolo.

L'uffiziale dello stato civile nel Regno, o l'uffiziale consolare all'estero, nel ricevere l'atto dovrà constare

sul medesimo del motivo per cui non fu ricevuto a bordo del bastimento ed inserire nel volume degli allegati in processo verbale, che fa fede della omissione e del motivo su accennato.

Se l'atto riguarda la nascita di un bambino per cui fosse trascorso il termine utile a far la dichiarazione, l'autorità marittima del Regno, e l'autorità consolare all'estero, trasmetteranno rispettivamente al tribunale consolare ed al procuratore del Re competente il processo verbale di cui sopra, per gli effetti dell'art. 41 della legge consolare, 133 e seguenti del regolamento dello stato civile approvato col regio decreto 15 novembre 1865, già mentovato.

596. Qualora la nascita, la morte o la scomparsa in mare avvenga a bordo di piccoli bastimenti, cui non è fatto l'obbligo delle carte di bordo, gli uffizi di porto o consolari del luogo del primo approdo procederanno, in base alla dichiarazione di chi è preposto al comando del bastimento, alla compilazione degli atti relativi mediante processo verbale in unico originale ed in forma amministrativa.

597. Se durante la navigazione avvenga la caduta in mare di una persona

imbarcata sul bastimento, il capitano o padrone di questo, dopo aver esauriti tutti i mezzi per salvare la detta persona, o per rinvenirne il cadavere, stenderà un atto che accerti la scomparsa, il quale atto esprimerà le cause che la produssero ed i mezzi adoperati inutilmente per il salvamento, o per il ricupero del cadavere.

Quest'atto, oltre ad essere trascritto nel ruolo d'equipaggio, sarà anche esso annotato nel giornale nautico.

All'approdo del bastimento in un porto estero in cui sia un regio ufficiale consolare, ovvero in un porto nazionale, il capitano o padrone del bastimento si conformerà alle disposizioni sancite nell'art. 590 del presente regolamento.

598. L'obbligo della compilazione dell'atto di morte nel caso di decesso avvenuto a bordo di un bastimento, non dispensa il capitano o padrone dall'obbligo di compilare processo verbale dello stato del cadavere e di tutte le circostanze relative alla morte e di farne menzione nel ruolo di equipaggio e nel giornale nautico, giusta il disposto dell'art. 437 del Codice per la marina mercantile, per gli effetti della denuncia alla competente

autorità secondo le norme stabilite nel titolo IV del presente regolamento.

Sezione II.

Razione normale di bordo.

599. La razione da somministrarsi all'equipaggio, quando non sia stata specificatamente stabilita d'accordo fra le parti nelle convenzioni di arruolamento, non potrà essere, rispetto alla quantità, inferiore a quella fissata per gli equipaggi dei bastimenti della marina militare dello Stato, salve le variazioni nella qualità delle sostanze alimentari e delle bevande, giustificate dalla natura dei viaggi e dalla specialità degli approdi.

Sezione III.

Effetti, denari e crediti di persone decedute a bordo di bastimenti mercantili.

600. Avvenendo la morte di alcuna delle persone imbarcate a bordo di un bastimento nazionale in corso di navigazione, il capitano o padrone, dopo aver compilato l'atto di morte, deve immediatamente procedere, in presenza di due testimoni idonei, del bordo stesso, alla formazione dell'inventario di tutti gli effetti d'uso, carte, oggetti preziosi e valori appartenenti al defunto.

L'inventario sarà fatto mediante processo verbale in carta libera, e conterrà una particolareggiata descrizione del numero scritto in tutte lettere, e della qualità degli oggetti inventariati.

L'inventario sarà sottoscritto dal capitano o padrone e dai testimoni.

Se il defunto apparteneva allo equipaggio del bastimento, il capitano o padrone formerà pure il conto delle paghe o degli utili del viaggio, spettanti al defunto stesso fino al giorno della sua morte, e farà constare delle risultanze di questo conto appiè dello inventario su detto.

Di tutte le operazioni di cui sopra sarà fatta menzione nel giornale nautico, siccome è prescritto dall'art. 347 del presente regolamento.

601. Compiuto l'inventario, gli effetti d'uso che furono al contatto del defunto saranno sottoposti a sciorino, ed indi conservati, assieme agli altri, nella cassa o nei sacchi appartenenti al defunto stesso, che saranno chiusi e suggellati a ceralacca.

Gli oggetti preziosi ed i valori in carta o in moneta effettiva saranno conservati dal capitano o padrone, assieme al testamento, se fosse stato fatto sul mare ovvero fatto precedente-

mente al viaggio, e rinvenuto fra le carte appartenenti al defunto.

602. Se il decesso sia avvenuto per malattia trasmissibile o contagiosa, il capitano o padrone, uniformandosi al disposto dell'art. 99 del Codice per la marina mercantile, farà gettare immediatamente in mare gli effetti d'uso appartenenti al defunto, i quali essendo stati a contatto di lui, o per altra ragione, fossero giudicati pericolosi, e compilerà l'opportuno processo verbale, sottoscritto da lui e dagli ufficiali di bordo, nel quale indicherà ogni oggetto gettato, e le cause che determinarono quest'atto di precauzione.

Il detto verbale deve essere registrato nel giornale nautico, com'è prescritto dal su citato articolo del Codice.

603. Nel primo porto di approdo il capitano o padrone deve rendere conto agli uffizi di porto nello Stato, ed ai regi uffizi consolari all'estero, della successione della persona deceduta a bordo del suo bastimento, e nello stesso tempo deve consegnare:

a) l'atto di morte formato in corso di navigazione nei termini e modi stabiliti dal Codice civile e dal presente regolamento;

b) il testamento se fosse stato fatto sul mare durante il viaggio, uniformandosi agli articoli 791 e seguenti del Codice civile ;

c) l'inventario della successione e tutti gli effetti d'uso, carte, oggetti preziosi e valori da esso risultanti, e se tutti o parte degli effetti d'uso fossero stati distrutti per le ragioni di cui nell'articolo precedente, il relativo processo verbale compilato ;

d) il conto paghe e la rimanenza delle medesime, se ve ne sia ;

e) il libretto di matricolazione o il foglio di ricognizione od altro documento riguardante il defunto ;

f) una copia di quella parte del giornale nautico relativa al defunto, ed alle operazioni eseguite in conseguenza del decesso.

604. L'autorità marittima o consolare, nel ricevere la consegna di cui nell'articolo precedente, verificherà se gli oggetti, le carte, i valori appartenenti alla successione siano identici per quantità, specie e natura a quelli descritti nello inventario, se sono esatti e regolari i documenti esibiti, mettendoli a confronto col giornale nautico e col ruolo d'equipaggio, e procederà ad ogni altra investigazione opportuna, interrogando

anche le persone dell'equipaggio, caso che dal giornale nautico non risultassero tutte le generalità del defunto, i particolari del suo decesso, e la specificazione della successione.

Eguale investigazioni dovranno farsi quando il decesso sia avvenuto a bordo di bastimenti, che non hanno l'obbligo del giornale nautico, o delle carte di bordo in generale.

605. Quando dall'esame dei documenti e dalle investigazioni fatte consti ogni cosa in regola, l'autorità marittima o consolare noterà sul ruolo d'equipaggio ed anche sul libretto o foglio di ricognizione, ove il defunto avesse appartenuto alla gente di mare, la data del decesso risultante dall'atto di morte, e rilascerà al capitano o padrone una copia dell'inventario, appiè della quale sarà stesa una ricevuta della consegna degli oggetti e valori in esso descritti.

Se dall'esame dei registri e documenti esibiti, o dalle investigazioni eseguite, sorgessero dubbi o sospetti che sianvi state azioni criminose, così in riguardo alle cause ed alle circostanze della morte, come in riguardo ad occultazioni o sottrazioni fraudolenti di oggetti apparte-

nenti alla successione, l'autorità marittima o consolare compilerà processo verbale delle osservazioni fatte e delle prove raccolte pei relativi procedimenti giudiziari a carico degli autori del reato; provvederà ad un tempo ad assicurare agli eredi i valori che non fossero stati dichiarati nello inventario.

In caso di consegna di testamento fatto sul mare, l'autorità marittima o consolare, per gli effetti della responsabilità penale, verificherà se il capitano o padrone abbia ottemperato a quanto è disposto dagli articoli 791, 792, 793, 794 e 795 del Codice civile, ed osserverà quanto è prescritto dagli articoli 796 e 797 del Codice medesimo, redigendone apposito verbale.

606. Qualora all'atto della consegna della successione mancasse alcuno degli oggetti descritti nell'inventario, ovvero se alcuno di essi si trovasse di qualità diversa da quella indicata nell'inventario medesimo, l'autorità marittima o consolare ricevente ne chiederà conto al capitano o padrone.

Della mancanza, o della differenza di alcuno degli oggetti suddetti, come degli schiarimenti dati dal capitano o padrone si farà

espressa menzione nella ricevuta da scriversi appiè del detto inventario, in conformità dell'articolo precedente.

607. La ricevuta che, secondo gli articoli precedenti, si rilascia al capitano o padrone farà fede soltanto degli oggetti consegnati, ma non è di ostacolo all'azione, che possono intentare gli eredi per tutto ciò che crederanno esser stato occultato, sottratto o disperso, quantunque l'autorità marittima o consolare non abbia fatto alcuna osservazione all'atto della consegna.

608. Se il luogo del primo approdo sia all'estero ed il bastimento sia diretto al porto di armamento nello Stato o ad altro prossimo al medesimo, i regi uffiziali consolari, dopo di aver proceduto alla verifica e accertamenti di cui al precedente art. 604, ritireranno l'atto di morte ed una copia dell'inventario per le informazioni relative al decesso ed alle successioni che debbono dare al Ministero della marina, e commetteranno al capitano o padrone di consegnare gli effetti tutti componenti la successione all'autorità marittima del luogo di destinazione nel Regno, la quale sarà da loro opportunamente avvisata.

In ogni altro caso i regi ufficiali consolari, ricevuta la consegna degli effetti d'uso, denari, carte e valori costituenti la successione, nonchè i documenti tutti di cui nel precedente art. 603, ed informatone il Ministero della marina, ne faranno la spedizione, colla prima occasione di bastimento diretto nello Stato, all'ufficio del porto d'iscrizione del defunto, se egli apparteneva alla gente di mare, ovvero ad altro porto più prossimo.

In mancanza di tale mezzo, e quando vi concorresse la volontà degli interessati, potranno gli ufficiali consolari procedere alla vendita degli effetti d'uso, uniformandosi nel resto, in ciò che riguarda la trasmissione, così del detto ricavo della vendita, come degli atti e documenti relativi alla successione, a quanto è disposto di sopra.

Se il defunto era un passeggero nazionale, ne riferiranno al Ministero degli affari esteri per gli opportuni provvedimenti.

609. Se il luogo di primo approdo sia nel Regno, ma in un porto diverso da quello di armamento o di iscrizione del bastimento, l'ufficio di porto che ritira dal capitano o padrone i documenti e gli effetti tutti della successione della per-

sona deceduta a bordo, dopo di aver ottemperato a quanto è disposto coll'art. 604 del presente regolamento, dovrà spedirli col mezzo più economico:

a) al capitano del porto del compartimento in cui era iscritto il defunto, se egli apparteneva alla gente di mare;

b) al capitano del porto del compartimento in cui ebbe luogo lo armamento, se il defunto era passeggero;

c) al capitano di porto del compartimento d'iscrizione del bastimento, se questo sia stato armato all'estero, e il defunto fosse passeggero.

610. Qualora il primo approdo avvenga ad un porto del Regno che non sia sede del capoluogo del compartimento marittimo, e il bastimento fosse diretto, in prosecuzione di viaggio, ad un capoluogo di compartimento, l'ufficio di porto si limiterà a farne rapporto al capitano di porto da cui dipende, ed il ritiro dei documenti ed effetti appartenenti alla successione si farà dal capitano del porto al quale il bastimento si sarà diretto dopo il primo approdo.

Il detto capitano di porto, dove ragioni di convenienza e di economia lo

consigliano, potrà autorizzare che il ritiro, e la successiva consegna degli effetti della successione, sia fatta anche dagli uffizi di porto dipendenti. In questo caso però i documenti tutti dovranno trasmettersi al capoluogo del compartimento per la verifica ed esame e poi relativi provvedimenti.

611. Nel caso in cui la persona deceduta a bordo di un bastimento nazionale sia uno straniero, gli uffiziali di porto nello Stato e gli uffiziali consolari all'estero, salvo quanto fosse diversamente disposto da speciali convenzioni internazionali, trasmetteranno la successione del medesimo, contro ricevuta, all'uffiziale consolare della nazione cui il defunto apparteneva, informandone i primi il Ministero della marina, ed i secondi il Ministero degli affari esteri.

612. Gli uffiziali di porto nello Stato ed i regi uffiziali consolari all'estero, nei casi in cui, secondo l'art. 99 del Codice per la marina mercantile, stimassero di vendere oggetti appartenenti alla successione di persona deceduta a bordo, si uniformeranno a quanto dispone l'art. 620 del presente regolamento.

La somma ricavata dalla vendita, detratte le spese,

sarà trasmessa, secondo i casi, all'autorità marittima o consolare estera, seguendo le norme stabilite cogli articoli 609 e 611 del presente regolamento.

613. Gli effetti d'uso appartenenti alle successioni, di cui nei precedenti articoli, saranno custoditi nell'uffizio di porto, cui furono consegnati dai capitani o padroni, o trasmessi dai regi uffiziali consolari o da altri uffizi di porto.

Il denaro, i valori e gli oggetti preziosi, negli stessi modi ricevuti, saranno, eccetto i casi indicati dall'art. 746 del presente regolamento, consegnati alla competente cassa dei depositi della gente di mare.

614. L'uffizio di porto cui furono consegnati gli effetti della successione di persona deceduta a bordo, dovrà spedire per lettera una copia dello estratto del giornale nautico che ha ricevuto fra i documenti della successione, ovvero delle dichiarazioni assunte dal capitano o padrone nei casi contemplati nell'articolo 604, al Sindaco del luogo dell'ultimo domicilio del defunto, e non essendo questo conosciuto, al Sindaco del luogo di armamento del bastimento, e se questo fosse stato armato all'estero, al Sindaco del luogo della iscrizione del

bastimento perchè ne siano informati gli interessati con invito a presentarsi o farsi rappresentare presso l'autorità marittima depositaria della successione.

615. Le notizie dei decessi, di cui nell'articolo precedente, saranno rese di pubblica ragione dal Sindaco mediante avviso affisso alla porta della casa comunale.

616. Quando si saranno conosciuti gli interessati nella successione, se il defunto era un passeggiere nazionale, gli effetti ed i valori depositati saranno messi a disposizione del pretore del luogo dell'ultimo suo domicilio, perchè provveda alla consegna della successione a favore degli interessati in conformità della legge, o secondo le disposizioni del testamento, se esiste.

Se poi il defunto apparteneva alla gente di mare, la consegna della successione sarà fatta agli eredi od aventi diritto dalla autorità marittima che ne è consegnataria nei modi indicati negli articoli seguenti.

617. Le persone, che si presentano agli uffizi di porto per domandare le successioni di cui nei precedenti articoli, come aventi diritto alle successioni medesime, devono giustifi-

care la loro qualità successoria, se cioè legittima o testamentaria, ai sensi di legge.

618. Gli aventi diritto che ritirano la successione dall'autorità marittima, devono darne quitanza in presenza di due testimoni.

Tale quitanza si conserva in archivio assieme a tutti gli altri atti della successione.

619. Se non sia ben giustificata la qualità successoria, o venga la medesima impugnata, o se insorgano controversie fra gli interessati circa la spettanza o la divisione della successione, o altra contestazione qualunque, l'uffizio di porto invierà le parti innanzi all'autorità giudiziaria competente perchè vi provveda a termini di legge.

In questo caso la successione controversa sarà posta a disposizione della suddetta autorità.

620. Dopo trascorso un anno dalla data dell'avviso, che il Sindaco deve pubblicare in conformità dell'art. 615 del presente regolamento, se non compariscono gli interessati, l'autorità marittima competente, quando il valore della successione oltrepassi le lire 200, procederà alla vendita a pubblici incanti degli effetti d'uso e degli

oggetti preziosi, osservando le regole stabilite per la vendita degli oggetti provenienti da ricupero.

Se il valore della successione non oltrepassi le lire 200 la vendita si farà per licitazione privata.

621. Le somme che giacessero nella cassa depositi della gente di mare, saranno ritirate e cumulate col netto ricavo della vendita degli effetti d'uso ed oggetti preziosi; e l'intero valore della successione, detratte le spese, sarà dall'ufficio di porto competente versato nella cassa depositi e prestiti per conto di chi spetta.

Le corrispondenti polizze nominative saranno custodite dai capitani di porto sotto la loro responsabilità.

622. Gli uffizi di porto competenti devono trasmettere trimestralmente all'intendenza di finanza, nella cui giurisdizione sono domiciliati coloro ai quali furono consegnate le successioni come aventi diritto, uno stato indicante:

a) il nome, cognome, paternità, qualità e domicilio del defunto, il luogo o il bastimento e la data della morte;

b) il nome, cognome, paternità e domicilio degli eredi;

c) il carattere della suc-

cessione, se cioè legittima o testamentaria, indicando in quest'ultimo caso, la data del testamento;

d) la natura e lo importare degli assegnamenti ereditari;

e) la data della consegna delle successioni.

Disposizione transitoria.

623. Gli uffizi di porto capiluogo di compartimento, i quali abbiano in custodia effetti provenienti da successioni, che alla pubblicazione del presente regolamento non fossero stati reclamati dagli aventi diritto da oltre un anno dal dì della partecipazione ufficiale di dette successioni fatta ai Sindaci dei rispettivi Comuni, procederanno alla vendita degli effetti medesimi nel modo stabilito nell'art. 620 del presente regolamento.

CAPO XX.

Disposizioni relative alla polizia della navigazione.

Sezione I.

Della bandiera.

624. La bandiera nazionale da inalberarsi dai bastimenti della marina mercantile sarà composta dei tre colori nazionali disposti in tre campi verticali, ciascuno dei quali avrà una

larghezza uguale al terzo di quella della bandiera.

Il campo verde vicino all'asta, il bianco nel mezzo ed il rosso all'estremo.

La bandiera porterà sul campo bianco lo scudo di Savoia senza la corona reale.

Le proporzioni ne saranno le seguenti:

altezza della bandiera uguale ai due terzi della larghezza;

altezza dello scudo, compreso il campo azzurro, uguale alla larghezza del campo bianco;

larghezza dello scudo, compreso il campo azzurro, uguale a nove decimi della larghezza del campo bianco;

larghezza della fascia azzurra dello scudo, uguale ad un decimo della larghezza del campo bianco;

larghezza dei rami della croce, uguale ad un decimo della larghezza del campo bianco.

625. I bastimenti e i battelli nazionali mercantili o da diporto non possono inalberare la bandiera nazionale se non sono muniti dell'atto di nazionalità o del passavanti provvisorio, che ne tiene luogo, oppure della licenza, quando in ragione del loro esercizio, vadano esenti dall'obbligo di munirsi dell'atto di nazionalità.

Essi la inalberano ad

un'asta di poppa od alla estremità del picco o dell'antenna di poppa.

626. È vietato ai bastimenti mercantili di far uso in qualsiasi circostanza della fiamma e delle insegne di comando adoperate dai bastimenti della regia marina.

È parimenti vietato ai detti bastimenti di alzare la bandiera nazionale in testa d'albero, qualunque siano le autorità civili o militari che abbiano a bordo.

627. Oltre ai casi determinati nell'art. 172 del Codice marittimo, i bastimenti nazionali ed esteri, nei porti dello Stato, dovranno inalberare la bandiera ogni qualvolta venga ordinato dall'autorità marittima locale, ed i bastimenti nazionali dovranno pure inalberarla in corso di navigazione, allorchè un bastimento da guerra dello Stato o di potenza amica ne faccia loro invito, inalberando esso stesso la propria bandiera.

Sezione II.

Leggi e regolamenti dei quali devono essere provveduti i bastimenti in corso di navigazione.

628. I bastimenti che imprendono viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio devono, conformemente al disposto dell'alinea dell'ar-

articolo 358 del Codice per la marina mercantile, essere provveduti degli esemplari delle leggi e dei regolamenti sotto indicati:

a) Codice per la marina mercantile e regolamento per la esecuzione del medesimo;

b) Codice di commercio;

c) Codice civile e regio decreto sullo ordinamento dello stato civile;

d) regolamento per evitare gli abbordi sul mare.

Sezione III.

Delle armi e munizioni da guerra.

629. L'imbarco delle armi e munizioni da guerra, secondo il disposto dell'art. 109 del Codice per la marina mercantile, così per la specie che per la quantità, sarà regolato e consentito dalla autorità marittima o consolare per la eventuale difesa del bastimento, ed avuto riguardo al viaggio che imprende il bastimento e al numero delle persone imbarcate.

La descrizione delle armi o munizioni fatta dall'autorità marittima o consolare, sul ruolo d'equipaggio, sarà considerata come prova dell'ottenuta autorizzazione.

630. Le munizioni da guerra devono essere conservate nella parte più sicura del bastimento, sotto

chiave e sotto la esclusiva responsabilità del capitano o padrone.

631. Venendo a cognizione degli uffizi di porto o consolari che siano state imbarcate armi o munizioni da guerra o ne sia stata variata la quantità o la specie, senza permesso dell'autorità competente o contro il divieto della medesima, procederanno allo accertamento del fatto, e sequestreranno le armi o munizioni clandestinamente imbarcate.

Per la denuncia del reato osserveranno rispettivamente le norme stabilite dal Codice per la marina mercantile e dal presente regolamento.

632. Quando in virtù dell'ultimo alinea dell'art. 88 del Codice per la marina mercantile i passeggeri abbiano consegnato armi proprie al capitano o padrone, questi dovrà prenderne nota nel giornale nautico.

633. Nel caso contemplato dall'art. 97 del Codice per la marina mercantile, il capitano o padrone compilerà processo verbale, e, quanto alla denuncia all'autorità marittima o consolare nel primo porto d'approdo, osserverà le norme indicate dal Codice suddetto o dal presente regolamento.

634. Non sono soggetti

alle precedenti disposizioni i carichi di armi o di munizioni da guerra, imbarcati a fine commerciale, col permesso dell'autorità politica.

Sezione IV.

Disposizioni per evitare gli abbordi sul mare.

635. Le disposizioni e le norme circa la illuminazione per la navigazione notturna, i segnali in tempo di nebbia e le manovre da eseguirsi nello incontro dei bastimenti allo scopo di evitare gli abbordi sono stabilite con particolare regolamento.

Sezione V.

Segnali per chiedere soccorso.

636. (*Abrogato e sostituito dall'art. 31 del R. D. 13 dicembre 1896, n. 577*).

637. Il capitano o padrone il quale farà o permetterà che si faccia alcuno dei segnali sopra indicati fuori del caso, in cui il suo bastimento si trovi in pericolo, incorrerà nell'amenda di lire cinquanta e sarà inoltre civilmente responsabile di ogni conseguenza del fatto.

Sezione VI.

Inchieste sui naufragi e altri sinistri marittimi.

638. Le informazioni sommarie sulle cause del nau-

fragio o di altro sinistro di un bastimento nazionale, ordinate dall'art. 112 del Codice per la marina mercantile, si assumono nello Stato dagli uffizi di porto compartimentali o circondariali, nella cui giurisdizione avvenne il sinistro o arrivarono gli equipaggi e i passeggeri da interrogarsi nel fine suddetto.

639. Ove il naufragio od altro sinistro marittimo, fosse evidentemente cagionato da forza maggiore, per cui restasse assolutamente escluso ogni sospetto di negligenza, imperizia o dolo, l'uffizio di porto competente si limiterà, per accertare il fatto, a formare il processo verbale prescritto in ogni caso di sinistro marittimo.

640. Caso che dalle presunte informazioni sommarie emergano sospetti di colpa, sia per dolo che per negligenza od imperizia, a carico del capitano o di altre persone imbarcate, si procederà, dal capo dell'uffizio compartimentale o circondariale, ad una inchiesta formale.

Nei casi di molta importanza, e quando questi avvengano fuori del circondario capoluogo del compartimento, il capitano di porto potrà avocare a sè l'inchiesta, ed, occorrendo, trasferirsi sul luogo del sini-

stro o dello arrivo dell'equipaggio e dei passeggeri.

641. I capitani e gli uffiziali di porto, che procedono alla inchiesta si fanno assistere da uffiziali tecnici del proprio ufficio, e sussidiariamente da provetti capitani marittimi, ed in mancanza di questi, da provetti padroni, in quel numero che stimeranno conveniente. Si faranno anche assistere, dove sia necessario, da costruttori navali e da macchinisti.

642. La Commissione di inchiesta, come sopra costituita, prima di procedere all'interrogatorio formale dell'equipaggio, e dei passeggeri, esaminerà il giornale nautico e riassumerà le informazioni sommarie già avute.

643. Il capitano od uffiziale di porto, che presiede alla Commissione d'inchiesta farà citare verbalmente, e senza alcuna formalità, dalla bassa forza dell'ufficio le persone dell'equipaggio, e, dove occorra, anche i passeggeri.

Tali persone dovranno essere esaminate separatamente, e si procurerà che esse non comunichino fra loro fino al compimento della inchiesta.

A questo effetto, quando trattasi di un equipaggio imbarcato che non possa per intero abbandonare il

bastimento, si disporrà che prima se ne presenti una metà e poi l'altra, facendo scortare fino a bordo le persone esaminate, affinchè non abbiano alcuna comunicazione con quelle da esaminarsi.

Le persone più giovani verranno possibilmente esaminate per le prime e si lasceranno per ultimi gli uffiziali di bordo e il capitano o padrone.

Le deposizioni saranno assunte senza giuramento.

644. Le persone, citate nel modo stabilito dal precedente art. 643, ove non compariscano, o, comparendo, ricusino di rispondere agli interrogatorii, l'autorità inquirente procederà secondo le norme fissate nel titolo IV del presente regolamento.

645. Le deposizioni saranno firmate dalle persone che hanno deposto. Ove non vogliano, o non possano firmare, se ne farà menzione nel processo verbale.

646. Compiuto l'esame, la Commissione, tenute presenti le prove raccolte, emetterà il suo motivato parere sulla causa del sinistro che fu oggetto della inchiesta.

Questo motivato parere sarà scritto a piè del processo verbale contenente le disposizioni assunte e ver-

rà firmato da tutti i componenti la Commissione.

647. Se il parere della Commissione esprima, a maggioranza di voti, che il fatto sia avvenuto per imperizia, negligenza, colpa o dolo del capitano o padrone, di qualcuno dell'equipaggio, o d'altra persona imbarcata, il verbale d'inchiesta, come sopra compilato, sarà originalmente spedito, dopo averne preso copia, al competente procuratore del Re per il relativo procedimento.

648. Alle inchieste di cui nei precedenti articoli si procede anche dall'autorità marittima nello Stato per naufragi o altri sinistri marittimi avvenuti all'estero, nel caso in cui non vi avesse proceduto il competente ufficio consolare, o che, avendovi questo proceduto, il Ministero della marina ordinasse la rinnovazione della inchiesta.

649. I capi degli uffici compartimentali e circondariali sono pure competenti asottoporre ad esame, per gli effetti di cui nell'art. 112 del Codice per la marina mercantile, gli equipaggi di bastimenti esteri implicati nei sinistri marittimi accaduti nelle acque territoriali del Regno in danno di bastimenti nazionali.

Se le persone straniere

citare non comparissero, l'ufficio di porto, prima di procedere ad atti coattivi, avvertirà il rispettivo agente consolare, se sia nel luogo.

650. I regi ufficiali consolari all'estero procedono, secondo le norme stabilite negli articoli precedenti, alle inchieste su naufragi e altri sinistri marittimi accaduti nei luoghi di loro giurisdizione, o quando nei loro distretti arrivino gli equipaggi di bastimenti nazionali che soggiacquero ai sinistri suddetti.

I regi ufficiali consolari debbono, possibilmente, giovare nelle inchieste del concorso di ufficiali della regia marina imbarcati su bastimenti da guerra che si trovino nei loro distretti, o di capitani e padroni nazionali, e in difetto di questi, anche di capitani o padroni esteri.

Gli atti tutti della inchiesta dovranno essere trasmessi al Ministero della marina per gli ulteriori provvedimenti.

651. Dove gli assicuratori, ovvero i loro agenti o periti, ne facciano domanda, potranno assistere alla inchiesta, ed essere intesi in contraddittorio colle persone citate a deporre.

Essi però non avranno alcun voto nelle deliberazioni sulla inchiesta medesima.

Sezione VII.

*Degli arrivi ed approdi
dei bastimenti.*

652. Degli arrivi dei bastimenti nazionali o stranieri nei porti, rade o spiagge dello Stato, per operazioni di commercio o per rilascio volontario o forzato, si fa dagli uffizi di porto constatare nel registro conforme al modello espressamente stabilito.

Le indicazioni relative si desumono dalle dichiarazioni del capitano o padrone.

La nota indicata nell'ultimo alinea dell'art. 117 del Codice per la marina mercantile è obbligatoria pei bastimenti così nazionali che esteri anche non ammessi a pratica.

653. La copia della parte del giornale nautico relativo ad avaria, che, secondo l'art. 115 del Codice per la marina mercantile, deve esser ritirata dall'autorità marittima nello Stato al momento che riceve il costituito, e dal regio ufficiale consolare all'estero al momento che gli si presentano la carte di bordo, sarà fatta per cura del capitano o padrone, e da esso sottoscritta.

La detta copia formata per uso amministrativo dovrà essere confrontata coll'originale dall'autorità marittima o consolare che la

ritira, e da lei controsegnata col suo visto conforme.

La dichiarazione giurata che l'autorità marittima o consolare deve ricevere dal capitano o padrone nel caso di avaria non menzionata nel giornale nautico, come prescrive il summentovato articolo del Codice, sarà assunta a processo verbale in forma amministrativa.

654. Le investigazioni sommarie, alle quali si deve immediatamente procedere in caso di avaria generale, in conformità del disposto del 4° alinea nell'art. 115 del Codice per la marina mercantile, saranno, dove la gravità del caso lo esiga, assunte a processo verbale in forma amministrativa, seguendo le norme ed i procedimenti stabiliti dal presente regolamento per le inchieste sui naufragi ed altri sinistri di mare.

655. Le prescrizioni di cui nei precedenti articoli 653 e 654 non riflettono i bastimenti di estera bandiera, ai quali non sono applicabili le disposizioni dell'art. 115 del Codice per la marina mercantile.

Tuttavia le operazioni indicate nel succitato articolo, esclusa la inchiesta, potranno essere fatte per i bastimenti di quella nazione con cui fosse convenuto un uguale trattamento ai bastimenti nazionali.

CAPO XXI.

Dei naufragi e dei ricuperi.

Sezione I.

Provvedimenti che gli uffizi di porto devono dare in caso di naufragio od altro sinistro marittimo sulle coste dello Stato.

656. In occasione di naufragio, od altro sinistro marittimo, sulle coste dello Stato, il capo dell'ufficio di porto locale accorrerà sul luogo e farà tutti i possibili provvedimenti per la salvezza delle persone e degli oggetti appartenenti al bastimento ed al carico.

Se poi il detto ufficio non sia capo di compartimento o di circondario, il capo di esso dovrà tosto avvisarne l'ufficio da cui dipende.

Avviserà pure l'armatore e gli assicuratori del bastimento e del carico se siano noti.

Secondo la gravità e la specialità del caso, il capo del compartimento, o del circondario, ricevuto avviso del sinistro, potrà recarsi nel luogo, per dirigere personalmente le operazioni di salvamento.

657. Nel caso previsto dal 1° alinea dell'art. 122 del Codice per la marina mercantile, il sindaco cui spetta di dare i primi e necessari provvedimenti, dovrà immediatamente informare del sinistro l'uffi-

zio di porto viciniore, affinché possa compiere quanto è disposto dal precedente articolo.

658. L'ufficio di porto locale deve adoperarsi efficacemente affinché sieno soccorsi i naufraghi, valendosi di tutti i mezzi che gli sono consentiti dall'articolo 122 del Codice per la marina mercantile.

Richiederà, occorrendo, la vigilanza della forza pubblica, per impedire il furto o occultazione degli oggetti ricuperati appartenenti al bastimento ed al carico. E venendo a conoscere che taluno abbia raccolto oggetti provenienti manifestamente dal naufragio, senza farne la immediata consegna a chi dirige il ricupero, osserverà, quanto allo accertamento e alla denuncia del fatto, le norme prescritte dal presente regolamento.

659. Compiuto il salvamento delle persone imbarcate, l'ufficio di porto locale, prima di compilare processo verbale del sinistro, ne indagherà la causa per il caso si avesse a procedere ad una inchiesta secondo le norme stabilite nella sezione VI del capo XX di questo titolo.

660. Il processo verbale del sinistro dovrà indicare:
a) il nome del bastimento, la sua portata, il luogo

di iscrizione, ed il nome del proprietario o proprietari e dell'armatore; la provenienza del bastimento medesimo; se carico o vuoto; e se carico, la qualità e la quantità delle merci;

b) il nome e cognome del capitano o padrone che ne aveva il comando; il numero delle persone dell'equipaggio e dei passeggeri;

c) la causa reale o presunta del sinistro, le circostanze relative e le dichiarazioni fatte dalle persone salvate;

d) i nomi delle persone perite, se ve ne furono, colla indicazione delle loro generalità, qualità e domicilio;

e) gli oggetti salvati, appartenenti così al bastimento ed al carico, come all'equipaggio ed ai passeggeri;

f) le carte di bordo salvate e quelle perdute;

g) le persone accorse al salvamento e gli aiuti prestati;

h) se, e presso quale società, il bastimento fosse assicurato; se vi fu atto di abbandono, da parte di chi fu fatto, e se fu accettato, se vi è dichiarazione di assumere la gestione del ricupero, da chi è stata fatta, e se fu ammessa.

Il processo verbale del sinistro sarà firmato o crocesegnato dalle persone salvate, e sottoscritto dai ge-

renti il ricupero, se ve ne sieno, dall'autorità marittima e da due testimoni.

661. Nel caso in cui le carte di bordo sieno state salvate, l'ufficio di porto locale le ritirerà presso di sé.

662. Quando il processo verbale del sinistro non sia fatto nel capoluogo del compartimento, l'ufficio di porto che lo ha compilato lo spedisce, assieme con le carte di bordo salvate, al capo del compartimento marittimo, il quale informerà il Ministero dei particolari del sinistro.

Se il bastimento possa essere rimesso in condizione di proseguire la navigazione, le carte di bordo continueranno a rimanere presso l'ufficio che le ha ritirate.

663. Se il bastimento appartiene ad un diverso compartimento, il capitano di porto, ricevuto il processo verbale del sinistro, ne farà estrarre copia, e la trasmetterà unitamente alle carte di bordo, all'ufficio capoluogo del compartimento d'iscrizione del bastimento per gli ulteriori provvedimenti di sua competenza.

Sezione II.

Ricuperi provenienti da naufragio geriti dagli interessati.

664. La gestione del ricupero può legalmente as-

sumersi dal capitano o padrone, quando dichiarati di costituirsi capo ricuperatore, nella qualità di rappresentante giuridico dei proprietari, armatori e caricatori, sempre che non vi sia a bordo chi legittimamente li rappresenti.

Cessa la gestione del capitano o padrone, quanto al ricupero degli avanzi del bastimento, quando si trasferiscano sul luogo o si facciano legalmente rappresentare, il proprietario, o i proprietari, o quello tra essi che possenga oltre la metà del valore del bastimento, ovvero gli assicuratori, caso che gli assicurati abbiano fatto legale atto di abbandono.

Cessa del pari la gestione del capitano o padrone, quanto al ricupero del carico, quando si presentino, o si facciano legalmente rappresentare, i caricatori ovvero gli assicuratori nel caso di legale abbandono delle merci assicurate.

Qualora il bastimento appartenga a più proprietari, nessuno dei quali ne possenga una porzione superiore a dodici carati, il mandato potrà essere conferito da coloro che cumulativamente possiedono più della metà.

Eccetto il capitano o padrone, ogni altra persona interessata sia nel basti-

mento che nel carico, la quale voglia assumere la gestione del ricupero, deve giustificare all'autorità marittima la sua qualità.

665. In tutti i casi in cui la gestione del ricupero sia assunta dal capitano o padrone in nome degli interessati, o da questi direttamente, l'ufficio di porto competente si limiterà ad agevolare ai gerenti il ricupero e ad assicurare i mezzi per il rimborso delle spese che avesse anticipate, e delle altre necessarie pel mantenimento e rimpatrio dell'equipaggio e per l'indumento del medesimo, dove occorresse.

Tuttavia incombe agli ufficiali di porto, quando abbiano fondati sospetti, o vi sia stata denuncia di frode nelle operazioni di ricupero, di procedere all'accertamento dei fatti e denunziarne i colpevoli alla competente autorità giudiziaria.

666. Se i gestori del ricupero non anticipino prontamente una somma sufficiente per le spese privilegiate, pel mantenimento e rimpatrio delle persone tutte dell'equipaggio e per il loro indumento, dove sia necessario, o non si obblighino essi di mantenerle e rimpatriarle a proprie spese, prestando all'uopo una valida cauzione, ovvero non

vi siano noli prontamente esigibili, l'ufficio di porto competente emetterà ordinanza in forma amministrativa, nella quale sarà dichiarato che l'amministrazione marittima intende di esercitare il privilegio di cui all'art. 133 del Codice per la marina mercantile; e a tale effetto disporrà che gli oggetti recuperati siano tenuti in deposito sotto la vigilanza della bassa forza del corpo delle capitanerie di porto, ovvero delle guardie doganali del luogo fino all'esaurimento delle relative operazioni.

Tale ordinanza sarà notificata senza indugio agli interessati da una persona della bassa forza dell'ufficio di porto o da un usciere del municipio.

667. Compiuto il ricupero, l'ufficio di porto procederà, d'accordo con chi lo ha gerito, ad una stima sommaria del valore degli oggetti recuperati, nonchè alla liquidazione dei noli dovuti per le merci salvate, esatti e da esigersi, dove ne sia il caso, in base alle polizze di carico ed ai contratti di noleggio che saranno esibiti dal capitano o padrone, ovvero dagli interessati nel carico.

Qualora il complesso di questi valori, detratte le spese di salvamento, sia tale da assicurare il rim-

borso delle spese tutte pel mantenimento, indumento e rimpatrio dell'equipaggio e di quelle per le trasferte degli impiegati, quando abbiano avuto luogo, saranno i gestori del ricupero invitati a pagarne la somma nel modo indicato nella sezione seguente.

Dove poi la possibilità del rimborso sia relativa e non assoluta, l'ufficio di porto si adopererà d'accordo coi gestori del ricupero per un amichevole componimento; e ottenutolo ne farà constare mediante processo verbale sottoscritto dagli interessati, da due testimoni e dall'autorità marittima.

In esso si dovrà indicare la somma reciprocamente offerta ed accettata in transazione e le ragioni che determinarono la transazione medesima, con dichiarazione che la stessa non sarà eseguita se non dopo l'approvazione del Ministero della marina.

668. Se i gestori del ricupero si opponessero al pagamento delle spese di cui nel precedente articolo, abbenchè sia dimostrata la possibilità di ricavarle dal montare del ricupero e dei noli delle merci salvate o se insorgessero controversie sulle quali non riuscisse alle parti accordarsi, potranno le stesse far deci-

dere le dette controversie da uno o da tre arbitri periti da eleggersi di comune accordo, o in mancanza, da nominarsi dal tribunale civile o dal pretore del mandamento avente giurisdizione sul luogo in cui si è operato il ricupero, sulle istanze delle parti interessate o di alcuna di esse.

I punti controversi saranno chiaramente enunciati in un atto di compromesso, che sarà sottoscritto dall'uffiziale di porto e dai gestori del ricupero, e consegnato all'arbitro o agli arbitri periti eletti, i quali procederanno da amichevoli compositori autorizzati a pronunziare inappellabilmente.

In questo caso, tanto pel procedimento, quanto per la esecutorietà della sentenza degli arbitri, si eseguiranno le norme tracciate nel capo II del titolo preliminare del Codice di procedura civile.

669. Qualora i gestori del ricupero non eseguissero volontariamente la sentenza inappellabile degli arbitri, l'uffizio di porto competente farà procedere da un usciere della pretura al pignoramento e alla vendita di tanta parte del ricupero quanta basti a coprire non solo il credito privilegiato pel rimborso

delle spese ed indennità, ma anche il montare delle spese giudiziarie, e di quelle di vendita, il tutto in conformità della sentenza inappellabile degli arbitri, e serbate le formalità del rito civile.

670. Ricusando i gestori del ricupero di procedere di accordo ad un arbitrato sulle insorte controversie, l'uffizio di porto farà istanza presso la competente pretura per la emissione di un'ordinanza di sequestro conservativo degli oggetti ricuperati per assicurare su di essi il pagamento del credito privilegiato di cui all'articolo precedente.

671. Quando gli interessati o chi per essi, nell'assumere il ricupero non abbiano anticipata una somma sufficiente a sopperire alle spese di mantenimento e rimpatrio dell'equipaggio; quando non vi sieno noli per le merci salvate, prontamente esigibili, oppure quando il valore totale degli oggetti ricuperati e dei noli non assicuri l'intero rimborso di dette spese, o lo assicuri soltanto in parte; quando infine le operazioni di vendita degli oggetti salvati presentino difficoltà, ovvero insorgano contestazioni circa la liquidazione e ripartizione del ricupero; in tutti questi

casi l'ufficio di porto competente provvederà coi fondi, che fossero a sua disposizione, alle spese di mantenimento e rimpatrio dell'equipaggio.

Ove il detto ufficio sia circondariale e manchi di fondi, ne farà richiesta al capo del compartimento da cui dipende, il quale provvederà, rivolgendosi al Ministero della marina, caso che non avesse esso stesso fondi disponibili.

Sezione III.

Ricuperi provenienti da sinistri di mare geriti d'ufficio.

672. Il ricupero è gerito dall'ufficio di porto competente quale gestore necessario nell'interesse degli aventi diritto:

a) se essendo presente il capitano o padrone dichiarati di non voler assumere la gestione del ricupero;

b) se fosse presentata querela di baratteria contro il capitano o padrone, od il giudice istruttore avesse di ufficio spiccato contro di lui mandato di arresto;

c) se presentandosi gli interessati non siano ammessi ad assumere la gestione del ricupero per non avere legalmente giustificato la loro qualità;

d) se trattandosi di bastimenti di estera bandiera,

non si trovi sul luogo l'agente consolare della nazione a cui il bastimento medesimo appartiene, o, essendovi ritardi a trasferirsi sul luogo, declini l'intervento, ovvero deleghi l'autorità marittima a curare il salvamento.

Però nel caso in cui i proprietari del bastimento o del carico, gli assicuratori o i legittimi rappresentanti degli uni e degli altri o infine il capitano nell'interesse comune, dichiarino di assumere la gestione del ricupero, l'ufficio di porto, avuto l'assenso dell'agente consolare, se vi sia, si limiterà ad esercitare le stesse attribuzioni tutorie che sarebbero di competenza dell'agente medesimo.

673. Nei casi contemplati nell'articolo precedente, se il sinistro sia avvenuto in un punto della circoscrizione territoriale in cui ha sede la capitaneria di porto, il capo del compartimento incarica delle operazioni occorrenti un impiegato del proprio ufficio; se poi il sinistro sia avvenuto in un circondario marittimo, l'incarico delle dette operazioni sarà affidato al capo dell'ufficio del circondario medesimo.

Gli uffici di porto come sopra incaricati, se il luogo in cui avvenne il sinistro

sia lontano dalla loro sede, possono valersi della cooperazione degli uffizi dipendenti più prossimi al luogo del sinistro o che si trovano sul luogo stesso, conservando però sempre la direzione superiore e la responsabilità della gestione del ricupero.

674. Gli uffizi di porto delegati dal capo del compartimento ai termini dell'articolo precedente si asterranno dal procedere di ufficio a qualsivoglia operazione di ricupero se non abbiano la certezza che dal prodotto del ricupero stesso possa ricavarsi quanto occorre per far fronte a tutte le spese necessarie.

Quando non sia dimostrata la convenienza di procedere al ricupero, gli uffizi predetti ne informeranno il capo del compartimento da cui furono incaricati per gli opportuni provvedimenti.

675. Avuta la certezza che il valore del ricupero sia tale da poter sopperire alle spese necessarie, l'uffizio di porto, che dirige le operazioni curerà di preferenza il ricupero degli oggetti di maggior valore, tralasciando ogni altra cosa che presumibilmente non avesse un valore sufficiente a coprire le spese.

676. L'uffizio di porto

dovrà curare il maggior risparmio possibile nelle spese. Sceglierà gli operai che abbisognassero per lavorare al ricupero oltre alle persone dell'equipaggio che vi sono obbligate, in virtù dell'art. 128 del Codice per la marina mercantile, colla mercede di cui all'art. 326 del Codice di commercio.

Potranno però le dette persone dell'equipaggio essere licenziate, a loro richiesta, dall'uffizio di porto, se sul luogo si trovino marinari od operai, i quali si contentino d'una mercede uguale od inferiore a quella che dovrebbe pagarsi alle stesse persone dell'equipaggio.

677. Gli oggetti ricuperati, dopo che siano stati posti al sicuro, saranno descritti in particolar inventario, formato coll'assistenza di uno o più periti, secondo il bisogno e coll'intervento di un agente doganale.

Nell'inventario si dovranno distinguere gli oggetti appartenenti al bastimento, e quelli attinenti al carico, indicando il prezzo di stima attribuito a ciascun oggetto dai periti, e specificando quelli che non si potessero conservare senza pericolo di deterioramento, o la custodia dei quali importasse spesa eccessiva.

678. Se durante le operazioni di ricupero si presenti alcuno degli interessati, a termini del precedente art. 664, e dopo di essersi fatto legalmente riconoscere chiegga di subentrare nella gestione per proseguire e compiere le operazioni istesse, l'uffizio di porto cederà la direzione del ricupero nel punto in cui si trova, farà la consegna al richiedente degli oggetti recuperati o del loro residuo, dove pei motivi indicati nell'art. 130 del Codice per la marina mercantile ne sia stata venduta una parte, e ne riferirà al capo del compartimento.

La consegna di cui sopra si farà mediante processo verbale in forma amministrativa ed in doppio originale sottoscritto dalla persona che subentra nella gestione del ricupero, dall'uffiziale di porto e da due testimoni.

Dei due originali, uno resterà presso la parte ricevente, l'altro sarà depositato nell'archivio dell'uffizio capoluogo del compartimento.

Altrettanto sarà praticato se il ricupero riguarda un bastimento di estera bandiera, e l'agente consolare della nazione, cui il detto bastimento appartiene, sopravvenga e chieg-

ga di proseguire le operazioni del ricupero, ovvero si presentino gli interessati o i legittimi rappresentanti in conformità dell'art. 672.

679. La persona che debitamente riconosciuta domandasse di subentrare nella gestione del ricupero, prima di ottenere la consegna delle cose recuperate, dovrà pagare all'uffizio di porto tutte le spese da esso fatte fino a quel momento, e quelle che ancora rimanessero da farsi pel mantenimento, indumento e rimpatrio dell'equipaggio.

L'uffizio di porto formerà il conto relativo, e insieme ai documenti giustificativi lo consegnerà quitato, contro pagamento, al richiedente, salvo la liquidazione finale delle spese che sarà fatta nel modo indicato nella sezione seguente.

Del montare delle spese rimborsate o anticipate dal richiedente all'autorità marittima sarà fatta espressa menzione nel processo verbale di consegna mentovato nell'articolo precedente.

Nel caso in cui il rimborso delle dette spese fosse avvenuto mediante vendita degli oggetti recuperati, e sia rimasto un avanzo, sarà questo consegnato, coi relativi documenti, alla persona che subentra nella gestione del

ricupero, facendo di tutto espressa menzione nel suddetto processo verbale di consegna.

Se poi la persona che subentra nelle operazioni del ricupero, non paghi prontamente il montare delle suddette spese ed indennità, o rifiuti di pagarle per attendere l'esito finale del ricupero stesso, ovvero insorgano controversie circa il valore o la ripartizione del ricupero, l'ufficio di porto si atterrà al disposto degli articoli 666, 667, 668, 669, 670 e 671 del presente regolamento, e alle speciali istruzioni che riceverà dal capo del compartimento.

680. Alla vendita di oggetti, provenienti da naufragio o da altri sinistri di mare si procederà a licitazione od a trattativa privata, senza formalità d'incanto:

a) quando vi siano oggetti, che il perito abbia giudicato non potersi conservare o pei quali occorressero gravi spese di custodia;

b) quando per far fronte alle spese di ricupero occorra prontamente una somma di danaro;

c) quando sia urgente di provvedere al rimpatrio dell'equipaggio per evitare le maggiori spese del suo mantenimento nel luogo del sinistro.

La vendita si eseguirà nel luogo in cui sono gli oggetti recuperati o in altro più opportuno a giudizio dell'autorità marittima competente, nei modi indicati nella sezione seguente.

Sezione IV.

Liquidazione dei ricuperi provenienti da sinistri di mare.

681. Ultimato il ricupero se questo fu gerito dagli interessati, il competente ufficio di porto procederà alla liquidazione definitiva delle spese incontrate pel mantenimento, indumento e rimpatrio dell'equipaggio (quando a tutto ciò non abbiano già provveduto i gestori del ricupero) e di quelle di trasferta degli uffiziali di porto, se ne sarà il caso.

Se poi il ricupero fu gerito dall'ufficio di porto, lo stesso, oltre le dette spese, liquiderà pure quelle di salvamento e di custodia degli oggetti, comprese le remunerazioni ai periti ed alle persone che cooperarono al salvamento, le spese di vendita, i diritti di cancelleria, e le relative tasse di registro e bollo.

682. Fatta la liquidazione di cui all'articolo precedente, se il ricupero fu gerito dagli interessati, e questi non abbiano anticipatamente soddisfatto le

spese pel mantenimento, indumento e rimpatrio dell'equipaggio e quelle per le trasferte degli impiegati, ove avessero avuto luogo, l'uffizio di porto competente ne promuoverà il pagamento dagli interessati, nei modi indicati cogli articoli 666, 667, 668, 669 e 670 del presente regolamento.

Se il ricupero sia stato gerito dall'uffizio di porto, lo stesso, fatta la su detta liquidazione, procederà immediatamente alla vendita di tutto o parte del ricupero pel rimborso di ogni spesa incontrata.

683. Eccetto i casi previsti dall'art. 680 del presente regolamento, la vendita si farà a pubblici incanti, a privata licitazione, od a semplice trattativa, secondo l'importanza degli oggetti salvati, nel luogo in cui si trovano gli oggetti stessi, od in altro che l'uffizio di porto competente stimasse più opportuno.

Alla vendita interverrà un agente doganale nell'interesse della finanza.

684. Per le vendite contemplate nel precedente art. 683 si osserveranno le norme stabilite nel regolamento sull'amministrazione del patrimonio dello Stato, e sulla contabilità generale, eccetto che non si stipuleranno contratti,

ma gli oggetti venduti saranno consegnati, contro pagamento del loro prezzo, e d'ogni spesa dovuta, all'ultimo definitivo aggiudicatario della vendita.

685. Nel processo verbale della vendita, l'uffizio di porto, per la esecuzione del disposto dell'art. 133 del Codice per la marina mercantile, dovrà far constare separatamente il prodotto della vendita degli oggetti appartenenti al bastimento, e quello delle merci appartenenti al carico.

Le spese per le indennità di trasferta degli impiegati di porto, quelle per la perizia e per la vendita sono spese comuni, e devono essere prelevate a parti uguali da ciascuno dei due prodotti.

Le spese incontrate pel ricupero e la custodia delle merci appartenenti al carico saranno prelevate dal prodotto della vendita delle medesime. E parimente le spese incontrate pel ricupero e custodia del bastimento o dei suoi avanzi, saranno prelevate dal prodotto della vendita del bastimento o dei suoi avanzi.

Dove le spese di cui nel capoverso precedente non si possano chiaramente distinguere, saranno prelevate nella loro integrità dai due prodotti riuniti insieme

a parti proporzionali in ragione del valore degli effetti rispettivamente salvati.

Prelevate le dette prime spese privilegiate, del restante prodotto della vendita del bastimento o dei suoi avanzi, si farà un cumulo coi noli liquidati, se ve ne sono, e con esso saranno rimborsate con privilegio le spese per gli alimenti e vestiario del capitano o padrone e dell'equipaggio, le indennità di via pel loro ritorno in patria, ed i loro rispettivi salari.

686. In caso d'insufficienza del prodotto della vendita degli oggetti appartenenti o al bastimento od al carico per pagare le spese di ricupero e vendita rispettivamente incontrate, le spese stesse saranno prelevate integralmente dal prodotto cumulativo della vendita sì degli uni che degli altri oggetti.

687. Se il ricavo della vendita degli oggetti appartenenti al bastimento, detratte le prime spese privilegiate del ricupero, custodia e vendita, non basti a coprire le spese incontrate per gli alimenti del capitano o padrone e dell'equipaggio, e per gli indumenti, se necessari, e pel loro rimpatrio, dove non vi sieno noli da esigere o constino insufficienti, o non prontamente

esigibili, l'ufficio di porto competente formerà una nota delle dette spese, dedurrà la somma rimasta in suo potere, sia per residuo della vendita, sia per esazioni di noli, e per la somma che resterà a pagarsi chiederà provvedimenti all'autorità superiore.

688. Nel caso contemplato dall'art. 131 del Codice per la marina mercantile, il capitano di porto diffiderà gl'interessati a giustificare le loro ragioni alla consegna degli oggetti recuperati per mezzo di avvisi da pubblicarsi coll'affissione alla porta esterna degli uffizi di porto del compartimento, e all'albo pretorio dei principali comuni del compartimento medesimo, ovvero con la inserzione nel giornale degli annunci della provincia, o con altro mezzo più opportuno secondo la importanza del ricupero.

689. Le attribuzioni degli uffizi di porto nella liquidazione dei ricuperi da essi geriti sono limitate all'assicurazione ed al rimborso delle spese incontrate pel salvamento, custodia e vendita dei ricuperi stessi, per gli alimenti e rimpatrio dell'equipaggio e pei salari al medesimo dovuti.

Qualunque controversia intorno alla spettanza del fondo restante fra gli aven-

ti diritto rientra nella competenza della autorità giudiziaria.

690. Il residuo netto di un ricupero, che per qualsivoglia giusto motivo non si potesse devolvere agli aventi diritto, sarà versato nella cassa depositi della gente di mare in conformità al disposto dal n. 2 dell'art. 151 del Codice per la marina mercantile.

691. Nel caso in cui per soddisfare ai primi ed urgenti bisogni si fosse venduto parte del ricupero e comparissero i creditori indicati nell'art. 285 del Codice di commercio, chiedendo che si proceda alla vendita dei rimanenti oggetti del bastimento e del carico per conseguire il pagamento dei loro crediti, saranno dalla autorità marittima invitati a rivolgersi a quella giudiziaria.

692. Le somme che fossero state anticipate a termini dell'art. 671 si restituiranno dal capo dell'ufficio che fece la richiesta di anticipazione, appena il loro montare sia prelevato dal prodotto del ricupero, o quando ne sia conseguito il rimborso dal gerente il ricupero, o in ultimo dall'autorità superiore marittima, come all'art. 687.

693. Gli atti tutti relativi al ricupero ed alla vendita degli oggetti salvati,

i conti di liquidazione delle spese e le quitanze relative saranno, alla fine della gestione, trasmessi dal competente capitano di porto al Ministero della marina, per la revisione delle operazioni eseguite.

694. Trattandosi di bastimenti di estera bandiera, gli atti relativi al ricupero saranno dal capo del compartimento trasmessi all'agente consolare rispettivo, cui ne sarà chiesta ricevuta; in mancanza di tale agente si trasmetteranno al Ministero della marina, per le occorrenti comunicazioni a quello degli affari esteri.

695. In ogni capo luogo di compartimento si terrà un registro secondo il modello espressamente stabilito, nel quale si iscriveranno le indicazioni relative:

a) ai sinistri toccati ai bastimenti così nazionali che esteri nella circoscrizione territoriale marittima del compartimento;

b) ai sinistri toccati all'estero ai bastimenti nazionali del proprio compartimento.

Sezione V.

Provvedimenti che gli ufficiali consolari devono dare in caso di naufragio o di altro sinistro di bastimenti nazionali avvenuto nei loro distretti.

696. Venendo a cognizione dei regi ufficiali con-

solari che un bastimento nazionale versi in pericolo, provvederanno sollecitamente affinchè gli sieno prestati i soccorsi necessari, e faranno direttamente o per mezzo dell'autorità locale quanto è in loro potere per salvare l'equipaggio e il bastimento.

697. La ingerenza degli ufficiali consolari nelle operazioni del ricupero di un bastimento mercantile naufragato o del carico di esso, sarà nei vari paesi subordinata al disposto delle convenzioni internazionali vigenti, ed in difetto, alle leggi ed usi locali.

698. I regi ufficiali consolari non dovranno però ingerirsi direttamente nelle operazioni del ricupero, se saranno presenti sul luogo del sinistro le persone o le società, nel medesimo interessate, ovvero i loro agenti, salvo che alcuno degli interessati ne faccia formale domanda ed anticipi i fondi occorrenti ad assicurare il pagamento di ogni spesa, qualora il valore degli oggetti salvati non fosse sufficiente a coprirli.

699. Solamente quando sieno assenti il proprietario del bastimento o del carico, il capitano o padrone, i raccomandatari, gli assicuratori ed ogni altra persona avente carattere legale a

rappresentarli, e risulti certamente da giudizio di periti che il prodotto degli oggetti da salvarsi sia per eccedere la spesa necessaria pel ricupero, dovranno gli ufficiali consolari o personalmente o per delegazione, ordinare, imprendere e dirigere le operazioni che non ammettono dilazione e possano salvare il bastimento ed il carico da rovina, guasto o deperimento.

Tosto poi che conoscano i proprietari del bastimento dovranno gli ufficiali consolari informarli direttamente dell'accaduto infortunio, con invito d'intervenire personalmente o per mezzo di procuratori alla gestione dei loro interessi.

700. In occasioni di naufragi, arenamenti, avarie generali ed altri gravi sinistri toccati a bastimenti mercantili nazionali, gli ufficiali consolari hanno l'obbligo di darne subito avviso al Ministero della marina, indicandogli il compartimento marittimo cui appartengono quei bastimenti.

Essi dovranno inoltre assumere le deposizioni dell'equipaggio e dei passeggeri, ed investigare in ogni altro modo possibile le cause del disastro, informare il Ministero predetto di tutte le circostanze che lo accompagnarono, delle conseguenti operazioni di sal-

vataggio, e di ogni pratica relativa, salvo la osservanza degli articoli 593 e 650 del presente regolamento, secondo i casi.

701. Nel caso in cui la gestione del ricupero si assuma dagli ufficiali consolari, essi si uniformeranno, in quanto sieno applicabili, alle disposizioni contenute nelle sezioni III e IV del presente capo.

I residui in danaro provenienti dalla liquidazione finale del ricupero saranno dagli ufficiali consolari consegnati agli interessati, od ai loro legittimi rappresentanti se si trovino sul luogo.

In caso di controversia fra gli interessati, o in loro assenza, gli ufficiali consolari trasmetteranno il su detto residuo assieme ai documenti ed al conto riassuntivo al Ministero della marina per gli ulteriori provvedimenti.

702. Allorchè la gestione del ricupero è assunta dagli interessati ed il valore degli oggetti recuperati, unitamente ai noli delle merci salvate, se ve ne fossero, sia tale da assicurare il pagamento delle spese del ricupero e di quelle di mantenimento, indumento e rimpatrio del capitano o padrone e dell'equipaggio e dei loro salari, gli ufficiali consolari inviteranno gli

interessati medesimi al pagamento di tali spese.

Qualora si ricusassero o promuovessero difficoltà circa il valore del ricupero, od altro, gli ufficiali consolari procureranno di ottenere il sequestro degli oggetti recuperati, insino a che le controversie insorte non siano definite secondo le norme stabilite negli articoli 668 e 670 del presente regolamento.

703. I proprietari, gli armatori o chi per essi, ovvero, in caso di abbandono, gli assicuratori del bastimento e del carico, o i loro rappresentanti, i quali assumessero il ricupero senza prima farne dichiarazione agli ufficiali consolari, od, in mancanza, alle autorità locali, per la tutela dei crediti privilegiati, per le spese di mantenimento, indumento e rimpatrio dell'equipaggio, decadranno dal beneficio di giustificare la insufficienza del ricupero, e saranno tenuti a pagare integralmente le dette spese sulla liquidazione, che ne sarà fatta dall'ufficiale consolare competente.

Nella stessa decadenza incorreranno i proprietari, gli armatori, gli assicuratori o i rispettivi rappresentanti, caso che disponessero, cedessero, vendessero o sottraessero tutto o parte delle cose recuperate prima

della liquidazione finale del ricupero coll'intervento dell'uffiziale consolare o, in difetto, dell'autorità locale.

704. Non bastando il valore degli avanzi del bastimento, e non essendovi noli da esigere, le spese pel mantenimento, indumento e rimpatrio del capitano o padrone e dell'equipaggio saranno anticipate dai fondi a disposizione degli uffiziali consolari e rimborsate loro dal Ministero della marina.

705. Di regola, i naufraghi saranno diretti al porto di arruolamento in conformità del disposto dell'articolo 480 del presente regolamento.

Tuttavia gli uffiziali consolari, caso che lo arruolamento fosse avvenuto in un porto estero, potranno dirigere i naufraghi nazionali ad un porto dello Stato secondo le norme date col succitato art. 480 del presente regolamento, quando loro consti che avviandoli al porto di arruolamento dovrebbero continuare ad essere sussidiati dallo Stato per proseguire il viaggio di ritorno in patria.

Nel resto i predetti uffiziali consolari osserveranno le disposizioni contenute nel capo XIII del presente titolo.

706. Nel caso in cui il

valore del ricupero ed i noli per le merci salvate non presentino la possibilità del pagamento totale o parziale dei crediti di cui al precedente art. 702, gli uffiziali consolari si limiteranno:

a) ad assumere la prova di fortuna;

b) ad agevolare gli interessati presso le autorità locali;

c) a cooperare al componimento di eventuali controversie in via amichevole od arbitrariamente;

d) a ritirare le carte di bordo del bastimento naufragato.

707. In massima non possono ripetersi dal Ministero della marina altre spese ed indennità che quelle strettamente necessarie pel mantenimento, indumento e rimpatrio del capitano o padrone e dell'equipaggio.

Però tali spese ed indennità saranno dal Ministero della marina rimborsate nel solo caso in cui sia comprovato che non fu possibile prelevarle in tutto od in parte sul prodotto del ricupero e dei noli delle merci salvate.

Ogni altra spesa fatta dai regi uffiziali consolari a richiesta degli interessati, o per loro conto, sarà repetibile esclusivamente da questi ultimi.

Sezione VI.

*Ricuperi d'oggetti
d'ignota provenienza.*

708. Nel caso di ritrovamento di merci ed altri oggetti d'ignota provenienza contemplati dall'art. 135 del Codice per la marina mercantile, l'ufficio di porto locale o in mancanza il sindaco, cui la denuncia fosse fatta, dovrà procedere allo accertamento della entità e valore del ricupero mediante processo verbale in forma amministrativa coll'assistenza di un perito, se occorra, e collo intervento di un agente doganale a tutela degli interessi della finanza.

709. Il processo verbale di cui nell'articolo precedente dovrà contenere :

a) la sommaria esposizione della denuncia fatta dagli inventori colla indicazione del luogo in cui gli oggetti furono trovati per gli effetti dell'alinea dell'art. 135 del Codice per la marina mercantile ; dei mezzi adoprati e delle spese incontrate per ricuperarli e metterli in salvo ;

b) la descrizione degli oggetti ricuperati, colle rispettive dimensioni, marche ed altri segni distintivi ;

c) il valore di ciascun oggetto secondo lo stato in cui si trova, salvo che il ricupero sia di oggetti della

medesima specie, a cui si possa attribuire un prezzo collettivo ;

d) la dichiarazione che gli oggetti ricuperati si possono o no conservare senza deterioramento.

Il processo verbale sarà sottoscritto dagli inventori che hanno fatto la denuncia, dal perito, se fu chiamato, dall'agente doganale, e dalla autorità che l'ha compilato.

710. Se la denuncia del ricupero fosse fatta trascorso il termine stabilito dall'art. 135 del Codice per la marina mercantile, gl'inventori saranno considerati decaduti dai diritti ad essi attribuiti dall'articolo medesimo, salvo che per casi eccezionali, da comprovarsi, la denuncia non avesse potuto essere fatta nel termine legale.

Se invece la denuncia su detta fosse pretermessa, e gli uffizi di porto venissero a conoscere che alcuno abbia occultato oggetti provenienti da ricupero, faranno di ciò constare mediante processo verbale e denunzieranno il reato all'autorità giudiziaria, secondo le norme stabilite dal presente regolamento.

711. Qualora le cose ricuperate possano essere senza danno e senza grave spesa di custodia conservate nel luogo in cui furono

consegnate dagli inventori, o in altro più conveniente in cui siano state trasportate, a giudizio dell'autorità marittima, il capo del compartimento farà pubblicare, nei modi prescritti dall'art. 688 del presente regolamento, gli avvisi del rinvenimento delle cose su dette con diffidamento a coloro che credano di avervi diritto a giustificarne la proprietà ed a ritirarle pagando le spese di ricupero, se ve ne furono, ed il premio agli inventori, quando sia dovuto.

712. Di ogni ricupero il capo del compartimento dà partecipazione al Ministero della marina trasmettendogli copia dell'avviso pubblicato.

Se la pubblicazione dell'avviso non abbia luogo per essersi presentati subito i proprietari a reclamare gli oggetti recuperati, dovrà il capo del compartimento informarne il Ministero.

713. Presentandosi i proprietari a reclamare gli oggetti recuperati dovranno giustificare le loro ragioni di proprietà con prove sufficienti.

Quando questa giustificazione non lasci dubbio, l'ufficio di porto, presso cui gli oggetti trovansi depositati, consegnerà ai proprietari gli oggetti mede-

simi contro il pagamento d'ogni spesa dovuta.

Della consegna ai proprietari si farà constare mediante processo verbale, in forma amministrativa e sottoscritto da essi e dal capo d'ufficio di porto consegnante.

714. Se fra gli oggetti recuperati ve ne siano alcuni di privativa dello Stato, saranno questi messi a disposizione dell'amministrazione delle gabelle, la quale, nel ritirarli, ne rilascerà ricevuta appiè del verbale di accertamento del ricupero di cui al precedente articolo 709.

715. Gli oggetti che non possono conservarsi o la custodia dei quali importasse spesa soverchia, saranno posti immediatamente in vendita e senza alcuna formalità preventiva se il pericolo di deterioramento sia imminente, in caso diverso, entro un breve termine da fissarsi dal capo del compartimento.

716. Alla vendita delle cose recuperate si procederà nei modi stabiliti dall'articolo 684 del presente regolamento, seguendo il metodo dei pubblici incanti allorchè il valore delle cose da vendersi è superiore alle lire 1000, ed il metodo della licitazione privata quando è inferiore.

717. Avvenuta la vendi-

ta, l'uffizio di porto competente procederà alla liquidazione delle spese di ricupero, di vendita e del premio dovuto agli inventori e ne farà constare mediante nota descrittiva. Il netto residuo, salvo il caso contemplato dall'art. 746 del presente regolamento, sarà versato dal capo del compartimento nella cassa depositi della gente di mare, per essere consegnato ai proprietari degli oggetti recuperati, se si facciano come tali riconoscere nel termine di un anno computabile dalla data della pubblicazione degli avvisi di rinvenimento, indicati nel precedente art. 711.

Avverandosi poi il caso previsto dall'alinea dell'articolo 136 del Codice per la marina mercantile, il prodotto netto del ricupero sarà corrisposto all'inventore.

718. Gli uffizi e le delegazioni di porto, che procedono alla vendita di oggetti recuperati, non potranno pagare le spese ed il premio dovuto agli inventori, se non dopo che il capo del compartimento abbia approvato la liquidazione del ricupero ed i conti relativi.

Potranno però per espresa autorizzazione del capo del compartimento pagare anche prima della liquida-

zione quelle spese che non ammettono dilazione.

I detti uffizi e delegazioni renderanno conto al capo del compartimento della gestione dei ricuperi, trasmettendogli oltre al netto residuo di essi tutti gli atti e conti relativi.

I capi di compartimento comunicheranno, per la revisione, tutti gli atti e documenti di ciascun ricupero al Ministero della marina.

719. Oltre la regola fissata dall'art. 135 del Codice per la marina mercantile, potranno a giudizio del capo del compartimento abbandonarsi agli inventori gli oggetti recuperati, il cui valore totale, benchè maggiore di lire cinque, venisse ad eguagliare od a superare di poco le spese che sarebbero necessarie al compimento delle formalità prescritte per la vendita.

720. I capi di compartimento riassumeranno nel registro, secondo il modulo espressamente stabilito, le risultanze di ogni ricupero di oggetti d'ignota provenienza.

721. Le norme stabilite cogli articoli precedenti si applicheranno anche pei ricuperi degli oggetti di cui all'art. 135 del Codice per la marina mercantile, fatti in alto mare e trasportati in un porto dello Stato.

Sezione VII.

Provvedimenti pel ricupero di bastimenti sommersi fuori dei porti, delle stazioni marittime e dei canali di accesso.

722. Nel caso previsto dall'art. 137 del Codice per la marina mercantile, se, presentandosi i proprietari e gl'interessati nel bastimento o nel carico, dichiarassero, dopo aver giustificata la loro qualità, di voler operare il ricupero delle cose sommerse, dovranno sottoscrivere nella capitaneria di porto formale atto di obbligazione.

Le principali clausole da inserirsi nell'atto medesimo sono :

1° il termine entro cui gli interessati debbono mettere mano alle operazioni del ricupero ;

2° il termine entro cui si obbligano di condurre a compimento il lavoro, da fissarsi dal capitano di porto ;

3° la dichiarazione che tutte le spese occorrenti pel ricupero delle cose sommerse, debbono andare a carico esclusivo dei proprietari o interessati ;

4° la elezione del domicilio nel comune ove ha sede la capitaneria di porto, per la notificazione di tutti gli atti che occorresse di fare ai proprietari od interessati nel caso in cui essi

non abbiano nel comune medesimo stabile domicilio.

Il termine fissato per le operazioni del ricupero potrà, per fondati motivi, essere prorogato.

723. A costituire in mora i proprietari o interessati perchè proseguano le operazioni del ricupero che avessero abbandonato, come è preveduto dall'articolo 137 del Codice per la marina mercantile, il capitano di porto competente provvederà con notificazione in via amministrativa da intimarsi da un individuo di bassa forza del suo ufficio.

Della seguita notificazione si farà constare mediante atto di relazione.

724. Non è in facoltà dei proprietari o degli interessati di procedere al ricupero di quelle parti soltanto delle cose sommerse, delle quali sia facile e meno costosa la estrazione dal mare, e di lasciare le altre ad ingombrare il fondo e costituirvi un pericolo od un ostacolo per la navigazione.

A tale effetto gli oggetti recuperati si terranno in deposito sotto la vigilanza dell'ufficio di porto locale, ovvero delle guardie doganali, e gli interessati non potranno disporne, salvo che prestino equivalente cauzione, insino a che non sia reso intieramente libero

il fondo del mare dall'ingombro delle cose sommerse.

725. Il termine di quattro mesi pel primo caso contemplato dall'alinea dell'art. 137 del Codice per la marina mercantile, decorre dalla data dell'atto di obbligazione di cui al precedente art. 722.

726. Nel caso di abbandono delle incominciate operazioni di ricupero da parte degli interessati, senza che sieno state riprese, dopo la costituzione in mora, trascorsi i termini stabiliti, gli oggetti che fino a quel momento fossero stati ricuperati, s'intendono di pieno diritto abbandonati insieme alle cose ancora sommerse, ed il prodotto si devolverà a profitto dello Stato, senza che occorra alcun atto per parte dell'amministrazione, e senza che gli interessati medesimi possano ripetere le spese occorse pel parziale ricupero eseguito.

727. Non potranno gli interessati fare uso, nelle operazioni di ricupero, di materie esplodenti, senza prima averne ottenuto il permesso dal capitano di porto competente, il quale dovrà stabilire tutte le necessarie precauzioni.

728. Dell'abbandono delle cose sommerse, reale o presunto, come del pari dell'abbandono di quelle

già parzialmente ricuperate, quando ne sia il caso, il capitano di porto competente dovrà farne constare mediante processo verbale in forma amministrativa.

Questo verbale, a cui saranno annessi tutti gli atti originali di avviso, ingiunzione o costituzione in mora o altri, sarà trasmesso con particolare relazione al Ministero della marina.

CAPO XXII.

Disposizioni relative alla pesca.

729. La pesca marittima di cui nell'art. 139 del Codice per la marina mercantile, comprende tanto quella del pesce quanto quella del corallo e delle spugne.

730. Le licenze di cui, secondo il disposto dell'art. 144 del Codice per la marina mercantile, devono essere provvedute le barche addette alla pesca limitata, saranno conformi al modulo espressamente stabilito.

Per l'emissione, ritiro e rinnovazione di dette licenze, si osserveranno le norme stabilite nel capo VI del titolo III del presente regolamento.

731. I pescatori esteri, che intendono esercitare la pesca nelle acque territoriali dello Stato, devono

farne domanda all'autorità marittima locale, ed ottenere la regolare licenza che avrà la stessa durata stabilita per le licenze accordate ai battelli da pesca nazionali.

I legni di pescatori esteri, non assimilati a' nazionali da particolari trattati, potranno ottenere la detta licenza, valevole per sei mesi soltanto, quando abbiano fatto constare del pagamento della somma fissata collo speciale R. decreto menzionato nell'art. 143 del Codice per la marina mercantile.

Pel pagamento della somma suddetta saranno osservate le disposizioni del regolamento per la riscossione delle tasse e dei diritti marittimi diversi.

732. Ove l'ufficio marittimo locale, cui si richiede la licenza in conformità al precedente articolo, non sia capo di circondario marittimo, dovrà riferirne all'ufficio di porto circondariale che esaminerà le condizioni, alle quali la licenza stessa debba rilasciarsi.

In caso di dubbio circa lo speciale trattamento da accordarsi, il suddetto ufficio interpellerà il capo del compartimento, cui spetta di determinare.

733. I pescatori esteri venuti nelle acque territoriali dello Stato con bastimenti

regolarmente armati, colle carte di bordo o con altro titolo equivalente, devono depositare le carte medesime nell'ufficio di porto cui spetta rilasciare la licenza.

Se nel luogo di approdo risiede un agente consolare della nazione a cui appartiene il legno estero da pesca, si osserveranno le regole stabilite dall'art. 117 del Codice per la marina mercantile.

734. Nelle licenze che si rilasciano ai legni da pesca esteri, non assimilati ai nazionali, si indicherà data e numero della ricevuta del relativo diritto pagato a termini del precedente articolo 731.

Delle licenze rilasciate a pescatori esteri, assimilati o no, si terrà nell'ufficio un elenco separato, ed anche separatamente dovranno essere riportate nei resoconti delle carte contabili da trasmettersi al Ministero.

CAPO XXIII.

Della cassa depositi della gente di mare.

735. Conformemente al disposto dell'art. 150 del Codice per la marina mercantile, sono designate a sedi delle casse dei depositi della gente di mare, i capiluoghi dei compartimenti marittimi di *Genova, Livor-*

no, Napoli, Bari, Ancona, Venezia, Messina, Palermo e Cagliari.

736. Ciascuna cassa è destinata a ricevere i depositi della gente di mare del compartimento marittimo, in cui è stabilita la sede e quelli provenienti da altri compartimenti marittimi, secondo la seguente circoscrizione :

Genova (Porto Maurizio, Savona, Genova, Spezia) ;

Livorno (Livorno, Portoferraio, Civitavecchia) ;

Napoli (Gaeta, Napoli, Castellammare di Stabia, Pizzo) ;

Bari (Taranto, Bari) ;

Ancona (Ancona, Rimini) ;

Venezia (Venezia) ;

Messina (Catania, Messina) ;

Palermo (Palermo, Trapani, Porto Empedocle) ;

Cagliari (Cagliari, Maddalena).

737. Alla capitaneria di porto, nella cui giurisdizione ha sede la cassa, saranno dalle altre capitanerie (poste nella rispettiva circoscrizione) trasmessi i valori e le somme che vi si debbono depositare.

La capitaneria ricevente verserà i detti valori o somme nella cassa e terrà col tesoriere la contabilità complessiva, di cui nei successivi articoli, tanto pei depositi fatti per proprio

conto, quanto per quelli che si riferiscono alle altre capitanerie.

738. L'intendenza di finanza autorizzerà i tesoriere a ricevere i depositi sulla richiesta del capitano di porto capo del compartimento in cui ha sede la cassa. La richiesta staccata da un registro a matrice, oltre alla qualità ed alla entità di ciascun deposito, indicherà se esso formi un articolo separato per un solo oggetto e più persone, ovvero per più oggetti e più persone, ma non per una stessa causa.

Il tesoriere rilascerà per ciascun deposito una speciale quitanza da conservarsi presso la capitaneria.

739. Del versamento e del ritiro dei depositi fatti come all'articolo precedente, i capitani di porto del compartimento in cui hanno sede le casse, prenderanno nota in un registro espressamente istituito.

Le altre capitanerie di porto terranno conto corrente colla capitaneria centrale delle somme e valori trasmessi o ritirati.

740. Sulle istanze degli aventi diritto le capitanerie di porto, situate nella circoscrizione, chiederanno alla capitaneria centrale la restituzione di tutte o parte delle somme o valori depositati.

La capitaneria suddetta scriverà a tergo della quitanza del tesoriere la relativa ricevuta, e ritirati i valori o le somme domandate li spedirà alla capitaneria richiedente che dovrà accusarne ricevimento.

Se colla chiesta restituzione il deposito sia estinto intieramente, il tesoriere ritira la quitanza; se fosse estinto parzialmente, la restituisce al capitano di porto che fece il deposito ed a cui spetta di conservarla come titolo di rimanenza del deposito stesso.

741. I capitani di porto ai quali saranno trasmessi i depositi in conformità delle fatte richieste, li consegneranno agli interessati, previa quitanza nelle forme prescritte dall'art. 618 del presente regolamento.

742. Tanto pel versamento quanto per la restituzione dei depositi provenienti da compartimenti marittimi diversi da quelli in cui risiede la cassa, le spese di vaglia postale e quelle di assicurazione saranno prelevate dal montare dei valori e delle somme che si depositano o si restituiscono.

743. Occorrendo di fare depositi di oggetti preziosi, provenienti da successioni, i capitani di porto dovranno far precedere una stima che ne determini il

valore intrinseco pel quale verranno scritturati nella contabilità.

Le monete estere non aventi corso legale nel Regno saranno depositate colle indicazioni del numero e della specie e scritturate anche pel loro valore convenientemente determinato.

I suddetti effetti e valute saranno sempre restituiti in natura e quanto agli oggetti preziosi saranno scaricati secondo il valore stimato, previo pagamento delle spese di estimo.

744. Se in conformità dell'art. 100 del Codice per la marina mercantile, gli oggetti preziosi di cui nel precedente articolo, si dovessero ritirare per convertirli in denaro e versarlo nella cassa dei depositi e prestiti, la capitaneria di porto, in cui ha sede la cassa dei depositi della gente di mare, procederà alla vendita degli oggetti medesimi nei modi prescritti dall'art. 620 del presente regolamento.

745. La capitaneria di porto che avrà proceduto alla vendita di cui nell'articolo precedente, dopo eseguito il versamento del netto ricavo nella cassa dei depositi e prestiti, trasmetterà le relative polizze nominative alla competente capitaneria per essere con-

servate a disposizione degli aventi diritto.

746. I capitani di porto si asterranno dal depositare nella cassa dei depositi della gente di mare le somme ed oggetti preziosi di cui all'art. 151 del Codice per la marina mercantile, qualora giudichino che l'esaurimento delle pratiche per la consegna agli interessati possa effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'avviso a questi spedito, e quando non siano fatti o notificati impedimenti o non sorgano contestazioni giudiziarie.

Le dette somme o valori saranno custoditi nella capitaneria, sotto la personale responsabilità dei rispettivi capitani di porto, i quali dovranno tenerne un conto regolare, informando il Ministero della marina di ogni somma o valore ricevuto o consegnato.

747. I tesoreri formeranno alla fine d'ogni semestre uno stato dei depositi ricevuti e restituiti nel semestre medesimo, col relativo conto di cassa.

La competente intendenza di finanza apporrà il visto su tale stato e lo trasmetterà al Ministero della marina.

Un uguale stato ed alla stessa scadenza sarà compilato e trasmesso al Mini-

stero dai capitani di porto dei compartimenti in cui hanno sede le casse.

748. Le condizioni per il passaggio delle somme dalla cassa dei depositi della gente di mare in quella dei depositi e prestiti sono le seguenti:

a) per le somme provenienti dalle successioni di individui della gente di mare, o dalla vendita dei ricuperi di bastimenti naufragati, ovvero di quella dei ricuperi fortuiti, a mente dei nn. 1, 2 e 3 dell'art. 151 del Codice per la marina mercantile, quando sia trascorso un anno dall'avviso fatto pubblicare dalla competente autorità marittima, senza che gli aventi diritto siensi presentati, ovvero essendosi presentati siano insorte contestazioni non definite nel termine su detto;

b) per le somme depositate per uno dei motivi indicati nel n. 4 del succitato art. 151 del Codice, quando, cessato lo scopo del deposito, sieno decorsi due mesi dalla data dell'invito a ritirarlo, che sarà fatto notificare amministrativamente dal competente ufficio di porto agli interessati da un individuo di bassa forza, o in difetto dall'usciera comunale, senza che gli stessi abbiano curato di presentarsi.

749. L'amministrazione e la restituzione delle somme, di cui agli articoli 744, 745 e 748 del presente regolamento, saranno sottoposte a tutte le discipline di leggi e regolamenti in vigore per la cassa depositi e prestiti.

Disposizione transitoria.

750. Trascorsi tre mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, dove le somme ed i valori giacenti presso i tesorieri, che cessano di essere contabili della cassa depositi della gente di mare, non siano stati ritirati dagli aventi diritto, ovvero non abbiano fatto passaggio alla cassa depositi e prestiti, saranno per cura delle competenti capitanerie di porto fatti passare alle tesorerie che a termini dell'art. 735 sono designate a tenere la cassa depositi della gente di mare.

TITOLO III.

Disposizioni relative al servizio dei porti e delle spiagge.

CAPO I.

Disposizioni particolari per la concessione di aree ad uso delle industrie marittime.

751. In massima, salvo sempre il diritto di dispor-

ne per opere di maggiore interesse pubblico, devono essere riservate a uso di cantiere e di altre industrie navali quelle spiagge, che per la naturale loro condizione si prestano all'esercizio delle industrie medesime.

Questa riserva sarà permanente per le spiagge naturalmente usabili per le costruzioni navali, di modo che le concessioni d'aree ivi fatte per altre industrie si intendano revocabili ogni qualvolta sia domandato di stabilirvi invece un cantiere.

Sarà pure riservato sopra ogni spiaggia lo spazio necessario e conveniente al tiro a terra ed al varo dei navicelli e delle barchette, ed all'esercizio della pesca, secondo gli usi locali.

752. Le spiagge su cui consuetamente si costruiscono bastimenti saranno per cura dell'amministrazione marittima, mediante piani regolatori, ripartite in tante aree distinte, ognuna delle quali possa servire convenientemente alla costruzione di un bastimento. Ciascuna area sarà misurata e numerata.

Le dette aree saranno concesse ai costruttori navali che ne facciano domanda per iscritto al capitano di porto del rispettivo compartimento e che

provino di avere a costruire un bastimento.

Le concessioni saranno fatte sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite da questo regolamento e di quelle particolari che fosse il caso d'imporre.

753. La concessione di un'area per il tempo determinato nel precedente articolo non dà titolo, alla scadenza del termine, al rinnovamento della concessione a favore dello stesso costruttore.

754. Allorchè il costruttore, concessionario di una area, non vi abbia bastimenti in costruzione, sarà obbligato a cedere in tutto od in parte, a giudizio dell'autorità marittima, l'area medesima ad altro costruttore, il quale provasse alla detta autorità di aver commissioni di costruire un bastimento.

La cessione avverrà per il tempo necessario al compimento della costruzione ed al varo del bastimento.

Il costruttore, cui venne fatta la cessione, dovrà pagare al concessionario dell'area il canone e le spese di concessione, in proporzione dello spazio occupato e della durata della cessione.

Potrà però al costruttore che deve cedere l'area, od una parte dell'area, essere

assegnato qualche altro tratto di spiaggia, dove egli possa depositare legnami, attrezzi e congegni, che avesse da ritirare dall'area ceduta.

Il canone dovuto alle finanze per il deposito di questo materiale sarà di un centesimo per metro quadrato.

Se il cantiere fosse fornito di apparecchi per la torsione e segatura dei legnami, pegoliere, capannoni di tracciamento e simili, s'intenderà riservato ai due costruttori di convenirsi per l'uso e per la cessione di questi apparecchi.

755. (*Abrogato dalla legge 23 luglio 1896, n. 318*).

756. Le concessioni suddette consteranno da speciale licenza del capitano del porto del compartimento.

CAPO II.

Disposizioni per la concessione di aree per usi estranei alle industrie marittime.

757. Chiunque intenda occupare per qualsiasi uso qualche parte del lido del mare, delle spiagge, dei porti, moli, ponti, calate e palificate, delle rade, dei seni e del mare territoriale, o fare un'innovazione qualunque tendente a variare

o modificare in qualsivoglia modo le dette proprietà demaniali, o ad indurre limitazione od impedimento agli usi cui sono destinate, ed in generale a pregiudicare i diritti ad esse inerenti, deve presentare alla capitaneria di porto del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione è situata la località di cui trattasi, una domanda sottoscritta da esso richiedente o da un suo legale procuratore.

758. La domanda significherà l'uso cui è destinata la chiesta occupazione o innovazione, ne indicherà la durata, descriverà le opere che si intenderebbe di compiere e sarà corredata dal piano della località nella scala almeno di uno a cinquecento, coll'indicazione precisa dell'area da occuparsi e delle opere da eseguirsi, i cui particolari dovranno essere figurati nella scala almeno di uno a cento, e di uno a cinquanta per le macchine.

Il piano ed i disegni particolari dovranno essere compilati da un ingegnere o da un architetto; quando però la domanda non rifletta costruzione di opere basterà che il piano della località sia formato da un geometra o misuratore patentato.

In riguardo alle occupa-

zioni di piccoli spazi e di breve durata, indicati nel successivo art. 761, i richiedenti potranno essere, secondo i casi, esonerati dall'obbligo di produrre il piano o disegno di cui sopra.

759. Allorchè le domande d'innovazione riguardino opere da farsi entro i limiti delle private proprietà confinanti coi beni del pubblico demanio, e siasi riconosciuto dalla capitaneria di porto, d'accordo coll'ufficio del genio civile, che non ne possa derivare pregiudizio alle ragioni demaniali, potrà l'assenso della capitaneria stessa constare da una semplice dichiarazione che nulla osta.

760. Per la concessione d'aree sui moli, ponti e calate saranno sempre preferite le industrie marittime, purchè il loro esercizio nei detti luoghi sia conciliabile colle prescrizioni dell'articolo 862 del presente regolamento.

761. I capitani di porto, capi di compartimento, possono concedere licenze trimestrali, semestrali ed annuali, anche rinnovabili alla scadenza dei singoli periodi, e senza alcuna formalità, salvo l'osservanza del disposto dall'art. 782 del presente regolamento:

a) per l'erezione di stabilimenti balneari amovi-

bili e di baracche di legno, di tela, di stuoia e simili ad uso dei bagnanti, o di vendita di generi commestibili od altro ;

b) per deposito di legnami, di carbone, di legna e di altri materiali ;

c) per costruzione di barche a cui possono attendere i maestri d'ascia ;

d) per collocamento di bilance e di altri ordigni pescherecci costituenti esercizio di piccola pesca ;

e) per collocamento di ponticelli in legno destinati all'imbarco e sbarco di passeggeri ;

f) per collocamento di ordigni occorrenti alla fabbricazione di corde ed alla tintura delle reti da pesca ;

g) per collocamento di sedili mobili per uso di bagnanti ;

h) per collocamento di corpi morti o casse di ormeggio ;

i) per erezione di casotti destinati provvisoriamente alla custodia di attrezzi ed altro, appartenenti ad impresari di lavori, quando questi siano fatti per conto dello Stato ;

l) per deposito provvisorio di materiali occorrenti agli impresari di lavori suddetti.

762. Qualora più domande fossero fatte per occupare lo stesso luogo, ed allo stesso fine, la li-

cenza sarà concessa secondo la priorità della presentazione della domanda.

763. Prima di concedere la licenza di cui sopra, i capitani di porto dovranno sentire il competente ufficio del genio civile ogni qual volta, per la chiesta occupazione, si debbano in qualche modo intaccare le opere murarie dei porti o canali e le palificate.

L'ufficio del genio stabilirà le condizioni tecniche che stimerà necessarie, e potrà anche opporsi alla concessione.

764. I capitani di porto dovranno pure sentire la competente intendenza di finanza per gli effetti dell'art. 63 del regolamento doganale dell'11 settembre 1862, n. 867, approvato con legge del 21 dicembre detto anno, n. 1061.

765. Quando nella domanda o nei piani relativi, si accenni a ragioni private di proprietà o di possesso, inerenti od affini all'oggetto della domanda, il richiedente dovrà produrre i documenti giustificativi.

766. Le spese di visita e di istruttoria preliminare sulle domande sono a carico del richiedente, il quale dovrà preventivamente depositare presso la capitaneria di porto la somma a ciò necessaria.

Le parcelle delle inden-
nità e dei rimborsi dovuti
agli ufficiali del governo,
saranno accertate e risolte
dai rispettivi capi d'ufficio,
e dalla capitaneria tra-
smesse al Ministero della
marina per l'approvazione
di pagamento.

767. Allorchè la domanda
non mira ad una delle occu-
pazioni indicate agli arti-
coli 755 e 761 del presente
regolamento, la capitaneria
di porto dovrà interpellare
l'intendenza di finanza del-
la provincia per sapere se
nulla osti alla concessione,
sotto l'aspetto demaniale e
doganale, e la competente
direzionè del genio mili-
tare, ogni qual volta trat-
tisi di aree soggette a ser-
vità militari, secondo le
vigenti leggi.

Sentirà quindi l'avviso
del competente ufficio del
genio civile comunicando-
gli i documenti relativi.

768. L'ufficio del genio
civile, accertato che nulla
osti sotto lo aspetto tecnico
e nell'interesse dei servizi
che gli sono affidati all'ac-
coglimento della domanda,
stabilisce le condizioni
tecniche che reputa neces-
sarie, le coordina con quelle
proposte dagli altri uffici
interessati, e trasmette il
tutto alla capitaneria per
l'ulteriore seguito della pra-
tica.

769. Nel caso in cui tutti

gli uffizi interessati non
fossero dello stesso avviso,
in ordine ad una domanda
di concessione o il richie-
dente reclamasse contro il
rifiuto opposto alla con-
cessione o trovasse troppo
gravi le condizioni impo-
stegli, il giudizio definitivo
competerà al Ministero del-
la marina, sentiti, ov'è d'uo-
po, gli altri Ministeri inte-
ressati.

770. Quando lo stesso
luogo fosse chiesto da due
o più persone, e l'uso a cui
intendessero destinarlo fos-
se identico, o, se diverso,
non costituisse un titolo di
preferenza, avuto riguardo
ai bisogni ed agli interessi
locali, la concessione si farà
per mezzo di pubblici in-
canti in via d'aumento al
cànone stabilito dall'am-
ministrazione.

771. Salve le eccezioni
stabilite agli articoli 756
e 761, ogni concessione
deve constare da formale
contratto.

I contratti sono stipu-
lati dai capitani di porto,
ed in casi speciali, anche
dagli ufficiali di porto, per
delegazione del Ministero
della marina, ed approvati
dal Ministero stesso.

772. Allorquando si trat-
ti di concessione di parti-
colare importanza e di
lunga durata, i capitani
di porto, prima di proce-
dere alla stipulazione del

contratto, devono far pubblicare la domanda di concessione nel comune ove è situata la località designata nella domanda e farla inserire per estratto nel giornale per le pubblicazioni amministrative della provincia.

La pubblicazione non potrà durare meno di dieci giorni da computarsi dalla data dell'affissione e dell'inserzione.

Il contratto si stipula dopo trascorso tale termine senza che sia presentato alcun reclamo.

Tali pubblicazioni non occorrono allorchè trattisi di rinnovazione di contratto.

773. Il decreto del capitano del porto, che ordina la pubblicazione della domanda, deve contenere una succinta esposizione della domanda stessa: indicare il giorno in cui comincia la pubblicazione e quello nel quale ha fine, e invitare tutti coloro, che potessero avervi interesse, a presentare in iscritto alla capitaneria, entro i dieci giorni superiormente indicati, quelle osservazioni che credessero opportune a tutela dei pretesi loro diritti.

In caso di opposizione alla concessione, il capitano del porto, sentito, dove occorra, il parere dell'avvocatura erariale e del-

l'ufficio del genio civile, esprime il proprio giudizio, in merito all'opposizione, e deferisce la pratica alla decisione del Ministero della marina.

774. La trattazione ed il risolvimento d'ogni questione sulla proprietà delle spiagge è attribuita all'amministrazione demaniale, intese le competenti capitanerie di porto pel caso avessero osservazioni a fare nell'interesse del pubblico servizio o elementi di prove da poter giovare alla pronta definizione della controversia.

775. Su tutte le spiagge, nelle quali ciò occorra, o convenga, saranno stabiliti e mantenuti i termini tra la proprietà demaniale e quelle private in conformità dell'art. 441 del Codice civile.

A questa operazione procederanno i competenti uffici di porto, di concerto con quelli del genio civile e dell'amministrazione demaniale, colla scorta degli opportuni titoli, ed in contraddittorio dei proprietari.

776. L'originale d'ogni contratto deve conservarsi nell'archivio della capitaneria di porto; copia autentica, coi relativi documenti, ne sarà trasmessa dai capitani di porto al Ministero della marina, per la neces-

saria approvazione: dopo di che la copia medesima sarà dal detto Ministero spedita a quello delle finanze.

Oltre alla copia per l'ufficio del registro e per il concessionario, sarà data copia del contratto:

a) al competente ufficio del genio civile, se la concessione importi la costruzione di opere murarie sul lido, sulla spiaggia, sui moli, ponti e calate, o si riferisca ad altri lavori per i quali l'ufficio stesso sia stato preventivamente interpellato, e abbia imposto speciali condizioni;

b) alla competente direzione del genio militare, se la concessione riguardi uno spazio soggetto a servitù militare e siano quindi state imposte condizioni speciali al concessionario.

777. In tutti i contratti ed atti di concessione sarà precisamente determinato:

a) il luogo, l'estensione ed i confini dell'area richiesta;

b) l'uso a cui deve servire l'occupazione, i termini per attuarla e per tollerarne la interruzione;

c) il genere, la forma, le dimensioni, la struttura delle opere autorizzate;

d) la durata della concessione;

e) l'annuo canone da corrispondere alle finanze

dello Stato, la decorrenza e la scadenza dei pagamenti;

f) la cauzione a favore dell'erario in guarentigia delle obbligazioni assunte dal concessionario;

g) le condizioni particolari alle quali rimane sottoposta la concessione;

h) il domicilio legale del concessionario.

Ai contratti dovranno sempre essere allegati il piano e gli altri disegni relativi.

778. I contratti saranno pure tassativamente soggetti alle prescrizioni indicate negli articoli del presente regolamento dal 785 all'808 inclusivamente, le quali prescrizioni s'intenderanno sempre, e tutte quante, trascritte ed assunte in ogni contratto, non ammettendosi alcuna deroga alle medesime che non fosse esplicitamente dichiarata nelle condizioni particolari.

779. In massima, salvo il disposto dell'art. 755, il canone da imporsi alle concessioni ordinarie di tratti di spiaggia o di spazi acquei non sarà inferiore a centesimi 10 il metro quadrato; e dovrà essere concertato anche in modo permanente secondo i casi, tra il capitano del porto e la competente intendenza di finanza, in ragione dell'importanza

dell'occupazione, del fine cui essa intende, e dei profitti che può cavarne il concessionario.

780. In riguardo alle concessioni autorizzate con semplice licenza del capitano del porto, secondo gli articoli 756 e 761 del presente regolamento, si dovranno comprendere nella licenza stessa le indicazioni specificate nei §§ *a, b, c, d, g, h* del precedente articolo 777.

I canoni imposti alle concessioni, saranno sempre pagati anticipatamente per tutta la durata della concessione.

781. La licenza sarà sempre vincolata alla clausola in forza della quale la capitaneria di porto possa, in qualunque tempo e per qualunque causa, sospendere gli effetti e fare sgombrare il suolo occupato, sulla semplice intimazione scritta in via amministrativa.

In questi casi il concessionario non avrà diritto a compensi o ad indennità di sorta, ma solamente alla restituzione della metà del canone pagato, purchè però abbia usufruito della cosa locata per un periodo di tempo non eccedente la metà di quello indicato nella licenza.

782. Il concessionario do-

vrà sottoscrivere, in fine d'ogni licenza, presenti due testimoni, una dichiarazione da cui consti come egli accetti tutte le condizioni impostegli.

La licenza resterà presso la capitaneria; il concessionario potrà averne copia.

783. I contratti e le licenze di concessione si trascrivono dalle capitanerie di porto in un registro, conforme al modello che sarà stabilito. I contratti e le licenze devono portare il numero di trascrizione nel registro, il quale cambierà la numerazione al principio di ogni anno.

Anche gli uffici circondariali di porto devono tenere il suddetto registro, in cui si prenderà nota delle concessioni comprese nei limiti della loro giurisdizione in conformità agli estratti del registro compartimentale, che saranno loro trasmessi dalla capitaneria di porto.

784. Nella prima quindicina di gennaio e di luglio di ogni anno le capitanerie di porto devono trasmettere al Ministero della marina (che ne spedirà copia a quello delle finanze) uno stato delle concessioni fatte durante il semestre, desunto dal registro indicato nell'articolo precedente.

CAPO III.

*Condizioni generali
delle concessioni.*

785. La concessione si intende fatta unicamente nei limiti dei diritti, che competono al pubblico demanio od al patrimonio dello Stato, su quanto è oggetto della concessione medesima, ed il concessionario dovrà malleverare e tenere indenne l'amministrazione da ogni azione che potesse esserle intentata dai terzi in dipendenza della concessione.

786. La concessione è fatta soltanto entro i limiti di spazio e tempo e per le opere ed usi e colle facoltà in modo esplicito risultanti dalle condizioni speciali e dal tipo e da altri documenti annessi al contratto, escluso in modo assoluto qualsiasi variazione.

Quando però per oggetto speciale della concessione fosse necessaria la provvisoria occupazione di qualche parte del lido e sue attinenze antistanti all'area concessa, dovrà il concessionario richiedere il preventivo permesso alla capitaneria di porto, restando in obbligo, appena compiuta la operazione, di rimuovere le opere e di rimettere le cose nel primo stato.

787. Scaduto il termine della concessione, questa s'intenderà cessata di pieno diritto senza che occorra alcuno special diffidamento o costituzione in mora, e senza che dal concessionario si possano invocare usi o consuetudini per continuare nel godimento della concessione.

Egli sarà anzi obbligato, tre mesi prima della scadenza del contratto, di avvertirne in iscritto la capitaneria di porto perchè possa trovarsi pronta a ricevere la riconsegna della cosa locata.

788. La concessione (escluse quelle indicate negli articoli 756 e 761, per le quali si provvede a termini dell'art. 781) è revocabile in ogni tempo per mezzo di decreto ministeriale, ogniqualvolta ciò fosse richiesto dagli interessi della marina o da altre ragioni di pubblica utilità, a giudizio dell'amministrazione marittima.

789. In riconoscimento delle ragioni demaniali e della servitù marittima ed in corrispettivo delle facoltà accordate all'atto di concessione, il concessionario corrisponderà alla finanza dello Stato, in rate semestrali anticipate, pagabili alla cassa dell'ufficio demaniale del luogo, in cui fu fatta la concessione e in

difetto, nel viciniore, l'annuo canone fissato nelle condizioni speciali colla decorrenza ivi indicata.

Il concessionario sarà tenuto al pagamento del canone corrispettivo quando anche non usufruisca in alcuna parte dell'area concessa.

790. Ritardandosi il pagamento del canone oltre un mese dalle stabilite scadenze, l'amministrazione demaniale potrà far dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione con riserva d'ogni azione per danni, interessi e per le conseguenti spese. La somma in mora di pagamento sarà intanto fruttifera dal giorno della scadenza nella misura del 5 per cento.

Il concessionario è in obbligo di far registrare nell'ufficio di porto, presso cui fu stipulato il suo contratto le quitanze dell'agente demaniale, cui egli pagò le rate del canone stabilito.

791. Le aree concesse saranno assunte in consegna dal concessionario nei modi e termini fissati dal presente regolamento.

Appena riceverà l'ordine dalla capitaneria, e dentro il termine prescritto dalle condizioni speciali, egli dovrà avere eseguite le opere ed impresso l'esercizio della concessione, nè potrà tale

esercizio essere interrotto o sospeso per un intervallo di tempo maggiore di quello previsto.

792. Il concessionario sarà direttamente responsabile verso l'amministrazione dell'esatto adempimento degli oneri assunti, e verso i terzi di ogni danno cagionato, nell'esercizio della concessione alle persone ed alle proprietà.

793. L'esercizio della concessione si intende particolarmente soggetto alle discipline e servitù in vigore per la polizia dei porti e spiagge, e competerà direttamente agli ufficiali delle capitanerie di porto di vigilare alla piena ed esatta osservanza della concessione.

Il concessionario s'intende inoltre sempre obbligato ad osservare le norme, obbligazioni e prescrizioni, che gli venissero imposte dai competenti uffici nei rapporti dei servizi militari, doganali e d'ordine e interesse pubblico.

794. Durante il contratto il concessionario non potrà indurre alcuna servitù nelle parti attigue ai siti concessigli, nè recare incaglio agli usi ed alla pubblica circolazione cui fossero destinati.

795. Il concessionario dovrà lasciar libero l'accesso nei siti concessigli, e negli

stabilimenti che vi avrà eretto, agli ufficiali ed agenti delle capitanerie di porto, delle dogane, del demanio, del genio civile ed ogni altro agente di amministrazioni pubbliche, che vi avessero interesse.

796. La concessione non trasfonde nel concessionario alcuna ragione di privilegio o di preferenza per l'uso delle altre parti del lido, delle sue attinenze e delle opere non comprese nella concessione, nè può essere invocata in appoggio delle ragioni che egli credesse potergli competere intorno al possesso ed alla proprietà delle aree delle opere comprese nella concessione o di quelle circostanti o di poderi ed edifici contigui.

797. Per tutte le opere comprese nella concessione, s'intende che la loro esecuzione è soggetta alla vigilanza del competente ufficio del genio civile.

798. Il concessionario non potrà cedere altrui nè in tutto, nè in parte, nè destinare ad altro uso, quanto forma oggetto della concessione, nè eccedere i limiti stabiliti, nè erigervi opere stabili o provvisorie non esplicitamente descritte od autorizzate nelle condizioni particolari senza averne fatta preventiva domanda ed ottenutane la

debita autorizzazione nei modi prescritti dal presente regolamento.

799. Se il concessionario contravvenisse alle clausole e condizioni sì speciali che generali della concessione, l'amministrazione avrà facoltà di dichiararlo decaduto dalla medesima.

800. In caso di decadenza il concessionario dovrà, entro il perentorio termine che verrà fissato dalla capitaneria di porto, rimettere e riconsegnare ogni cosa nel primiero stato e soddisfare il canone rispettivo per tutto l'anno in corso all'epoca in cui sarà stata pronunciata la caducità.

801. In caso di fallimento o di decesso del concessionario, l'amministrazione potrà risolvere la concessione, procedendo agli incumbenti prescritti per la riconsegna in contraddittorio della persona legalmente abilitata a rappresentare gli eredi o la massa dei creditori.

802. Il concessionario allo spirare del termine della concessione o nei casi di revoca o di rinuncia, dovrà a proprie spese rimettere e riconsegnare ogni cosa nel primitivo stato.

803. Tanto al termine della concessione, come nei casi di prematura risoluzione, seguiranno per la ri-

consegna le stesse formalità prescritte per la consegna.

Venendo il concessionario esonerato in tutto od in parte dall'obbligo di ridurre le cose nel primiero stato, le opere erette rimarranno di assoluta proprietà erariale, senza far diritto al concessionario a compenso od indennità di sorta.

804. Il concessionario dovrà guarentire, mediante cauzione, la esatta osservanza delle assunte obbligazioni. La cauzione consisterà nel pagamento d'una o di due annualità del canone stabilito da compensarsi nell'ultimo anno o negli ultimi due anni della durata della concessione.

805. L'atto di concessione non avrà alcun effetto nei rapporti dell'amministrazione fino a che non sia stato approvato nelle forme dovute.

806. Oltre le spese indicate nell'art. 766 sono a carico del concessionario quelle relative al contratto, alle copie del medesimo, alla tassa di registro, non che ogni altra resa necessaria da ispezioni locali e della consegna e riconsegna del suolo.

807. Il concessionario sarà obbligato a produrre il titolo di concessione ogni qualvolta ne venga richiesto dall'amministrazione.

808. Tanto le innovazioni

nelle opere descritte nel contratto di concessione, non debitamente autorizzate, quanto la continuazione nell'occupazione del suolo dopo spirato il termine di concessione, o dopo la risoluzione del contratto, avvenuta per qualsiasi motivo, compreso quello di decadenza, saranno considerate come contravvenzioni al Codice per la marina mercantile ed il concessionario incorrerà nelle pene comminate dall'art. 400 del Codice stesso.

CAPO IV.

Dell'esecuzione dei contratti.

809. Avvenuta l'approvazione del contratto, il capitano o l'uffiziale di porto, coll'intervento, se necessario, di un uffiziale del genio civile, immette il concessionario nel possesso dell'area concessa, previo adempimento, per parte di questo ultimo, delle condizioni relative alla guarentigia.

Della consegna si farà risultare per mezzo di processo verbale in duplice originale, uno ad uso del concessionario, l'altro ad uso dell'ufficio di porto.

810. Ogni qualvolta sorga il bisogno di variare la posizione, la forma o la natura delle opere autorizzate, come pure di modificare

o di ampliare la superficie dell' area concessa, e quando il concessionario voglia cambiarne la destinazione, verrà presentata domanda alla capitaneria di porto, come all'art. 757 e si osserveranno in merito all'istruttoria, stipulazione ed esecutorietà dell'atto, le stesse procedure prescritte per le domande di prima concessione.

Quando il concessionario intenda solamente di cedere ad altri la propria concessione, dove nulla osti per parte dell'amministrazione, la cessione potrà essere autorizzata con licenza scritta della capitaneria di porto.

811. Le occupazioni accordate ai corpi morali od a privati cittadini per formare opere destinate ad uso pubblico e di pubblica utilità, e sempre che il concessionario non ritragga alcun lucro dalla concessione, saranno soggette ad un canone *minimo* per semplice riconoscimento della proprietà demaniale dell'area.

CAPO V.

Della polizia amministrativa e sicurezza dei porti.

Sezione I.

Disposizioni generali.

812. In base alle prescrizioni del Codice per la ma-

rina mercantile e del presente regolamento, i capitani di porto formeranno per ciascuno dei porti di maggiore importanza del rispettivo compartimento speciali regolamenti, da approvarsi dal Ministero della marina, coi quali sarà determinato :

a) la ripartizione dello spazio interno del porto in tante zone o andane, nelle quali abbiano a stanziare i bastimenti, e la ripartizione delle calate e ponti da sbarco, secondo la pescagione dei bastimenti medesimi, la natura del carico e le operazioni, che devono eseguire ;

b) i luoghi nei quali debba effettuarsi lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri, delle merci e delle zavorre;

c) i luoghi nei quali debbano ordinariamente ormeggiarsi i pontoni, le piatte, i battelli, ed altri galleggianti addetti al servizio del porto ;

d) i luoghi destinati a dar carena e a bruscare i bastimenti, ed ogni altro galleggiante, e le regole relative ;

e) l'uso delle boe, delle manchine, delle grue, e di altri meccanismi ;

f) le norme per l'imbarco e sbarco e custodia di materie infiammabili ed esplosive, ed in generale tutto ciò che concerne l'or-

dinamento, la polizia amministrativa, e la sicurezza dei porti.

813. Le regole per lo sbarco dei passeggeri e per lo sbarco ed imbarco delle merci in generale saranno dagli uffici di porto convenute coi competenti uffici delle gabelle.

Le regole per l'uso delle boe di proprietà governativa, delle manecine, delle grue e d'altri meccanismi, saranno dagli uffici di porto convenute coi competenti uffici del genio civile, e nei casi contemplati dall'articolo 165 del Codice per la marina mercantile cogli enti morali ivi mentovati.

814. Nei porti di minore importanza pei quali non occorranno speciali regolamenti, i provvedimenti di cui nel precedente articolo saranno fatti, in quanto sia necessario, dai capi degli uffici di porto rispettivi.

Sezione II.

Movimento e stazione dei bastimenti nei porti.

815. Gli uffici di porto regolano l'ordine di entrata e quello di uscita dei bastimenti dai porti, bacini e darsene, e autorizzano e dirigono i loro movimenti. I capitani o padroni sono obbligati ad eseguire gli ordini ricevuti dagli uffici suddetti, rimanendo però responsabili d'ogni acciden-

te cagionato da cattive loro manovre.

Gli ordini saranno dati tanto direttamente dagli uffici di porto, quanto per mezzo dei posti di vigilanza stabiliti nel porto stesso.

816. I bastimenti al loro arrivo nei porti dello Stato dovranno ancorarsi nel luogo destinato ai bastimenti in arrivo, in modo da non impedire la libera entrata ed uscita degli altri, ed attenderanno gli ordini dell'ufficio di porto per ormeggiarsi nel luogo che verrà designato.

817. In tempo di fortuali è obbligo de' capitani ed uffiziali di porto di vigilare, di giorno e di notte, affinchè i bastimenti in arrivo non diano fondo all'imboccatura del porto o canale ingombrandolo in modo da impedire il passaggio di legni sopravvenienti, ma s'internino al possibile nello stesso porto o canale.

818. Nei casi contemplati dall'art. 168 del Codice per la marina mercantile, i bastimenti mercantili dovranno scaricare le armi e sbarcare le munizioni da guerra nel luogo designato dall'ufficio di porto.

819. Salvo il caso di assoluta necessità, nessun bastimento può affondare l'ancora nei luoghi riserbati al passaggio dei bastimenti.

Le àncore devono essere sempre munite delle rispettive grippie o gavitelli per poter essere facilmente salpate.

820. Ai bastimenti già ormeggiati nel posto, ad essi designato dall'ufficio di portó, potrà essere destinato un diverso posto di ormeggio, a giudizio dell'ufficio stesso.

821. Allorchè un bastimento si muove per ormeggiarsi, o cambiare di ormeggio, o per entrare in bacino, od essere tirato sopra uno scalo, dovrà tenere alzata la bandiera della nazione cui appartiene, e il capitano od il secondo dovranno sempre trovarsi a bordo.

822. I bastimenti non possono essere legati che agli anelli, cannoni ed altre prese di ormeggio poste sulle calate e ponti di sbarco, ed alle boe o gavitelli destinati ad uso di ormeggio.

823. Quando i bastimenti od altri galleggianti sono legati alle colonne o cannoni, per mezzo di catene, dovranno a queste dar volta nel punto più basso della presa, e lasciarle con paglietti o con altre difese a fine di non danneggiare le opere del porto.

I bastimenti non potranno ormeggiarsi alle boe o gavitelli che con ormeggi di canape.

A ciascuna presa d'ormeggio ed alle boe non potranno ormeggiarsi bastimenti in numero maggiore e di portata diversa da quella stabilita dall'ufficio di porto, tenuto conto della forza di resistenza della presa o boa.

824. Il capitano di un bastimento non può rifiutarsi di ricevere un cavo, nè di allentare gli ormeggi del proprio bastimento allo scopo di agevolare il movimento degli altri.

825. È permesso di tener fuoco e lumi sui bastimenti armati, a condizione che il fuoco sia contenuto in recipienti di ferro, rame, o murati, e che i lumi siano chiusi in fanali.

È vietato di accendere fuochi sui bastimenti in disarmo, i quali non abbiano che un solo guardiano.

L'uso degli olii minerali a bordo è assolutamente proibito.

826. I fuochi potranno essere accesi a bordo dei bastimenti dalle ore 6 del mattino alle 6 della sera dal 1º novembre al 30 aprile, e dalle ore 5 del mattino alle 8 della sera dal 1º maggio al 31 ottobre; salvo i fanali prescritti dal regolamento per evitare gli abbordi, saranno spenti gli altri al più tardi alle ore 8 della sera nell'inverno, e alle 9 nell'estate.

Per eccezione alle precedenti disposizioni, potranno essere accesi i lumi, tre ore prima della partenza, sui piroscafi i quali debbano uscire durante la notte, o nelle prime ore del giorno.

827. È vietato di accendere fuochi per suffumigi a bordo dei bastimenti, o di pulirne la carena col fuoco, senza il permesso dell'ufficio di porto, il quale designerà il luogo e l'ora per tali operazioni, prescrivendo le necessarie precauzioni, lo eseguitamento delle quali sarà invigilato dalla bassa forza del porto.

828. Allorchè per ragioni il cui apprezzamento è lasciato agli uffici di porto, un capitano od armatore domanderà di tenere a bordo fuoco o lumi, fuori delle ore stabilite dall'articolo precedente, questa facoltà potrà essergli accordata a condizione che egli sopporti le spese di una vigilanza speciale, da esercitarsi da un guardiano di porto.

829. Occorrendo all'ufficio di porto di fare eseguire una manovra, se a bordo di un bastimento non si trovasse un sufficiente numero di uomini, ed il capitano o chi per esso non provvedesse immediatamente, l'ufficio suddetto vi supplirà con persone da

esso designate, senza pregiudizio dell'azione disciplinare o contravvenzionale secondo il caso.

La spesa per la mercede alle persone come sopra impiegate sarà a carico del capitano.

Se questi non obbedirà prontamente all'ingiunzione di pagamento fattagli in via amministrativa, si procederà come al precedente art. 429.

830. Le disposizioni dei precedenti articoli potranno essere, nei regolamenti speciali mentovati all'articolo 812 del presente regolamento, aggravate od attenuate secondo le particolari condizioni dei porti stessi.

Ad assicurare l'esatto adempimento delle disposizioni dei precedenti articoli 825, 826, 827 e 828 sarà dagli uffici di porto esercitata per mezzo di frequenti ronde notturne una particolare vigilanza.

831. Prevedendosi temporali, tutti i bastimenti devono rinforzare gli ormeggi e prendere quelle precauzioni che saranno prescritte dall'ufficio di porto.

832. I bastimenti i quali abbiano ad eseguire operazioni di trasbordo di merci devono lasciare le calate, cui si trovassero accostati, per non disturbare il lavoro

degli altri che hanno bisogno di accostarvisi, e recarsi a compiere tale operazione nei luoghi designati dall'ufficio di porto.

Potranno però essere autorizzati dall'ufficio stesso a rimanere al loro posto, anche durante la operazione di trasbordo, quando lo stato delle calate permetta di collocare i bastimenti, che la eseguiscano, bordo a bordo senza pregiudizio degli altri bastimenti.

833. Quando i bastimenti siano collocati perpendicolarmente alle calate, quelli più vicini alle medesime devono avere ciascuno almeno due ormeggi sopra la calata, ed un'ancora in mare, e quelli delle altre file, due ormeggi di canape su' bastimenti della fila precedente, ed un'ancora in mare.

Gli uffici di porto potranno però esigere che i bastimenti abbiano una seconda ancora in mare.

Il regolamento speciale del porto potrà pure stabilire norme diverse da quelle sovra accennate, quando ciò sia consigliato da particolari condizioni del porto stesso.

834. Nessun bastimento, battello od imbarcazione potrà essere costruito, tirato a terra o demolito nel perimetro del porto se non nei luoghi a ciò destinati e

con tutte le precauzioni prescritte dagli uffici di porto.

Sezione III.

Imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci.

835. Per eseguire l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri e delle merci dovranno i bastimenti accostarsi, dovunque sia possibile, alle calate nei punti designati, e secondo i turni determinati dagli uffici di porto. Che se le operazioni suddette si avessero di necessità a compiere per mezzo di battelli, piatte e pontoni, gli uffici stessi provvederanno, tenuto presente il disposto del precedente art. 813, affinchè si compiano colla maggiore comodità e sicurezza, e col maggiore risparmio di tempo e di spesa per i passeggeri e per il commercio.

836. Regolamenti particolari compilati dai capitani di porto ed approvati dal Ministero della marina stabiliranno, in ciascun porto, le condizioni nelle quali dovranno trovarsi le barchette destinate al trasporto dei passeggeri, l'ordine che dovranno osservare e la tariffa della mercede dovuta ai bareaiuoli per lo sbarco, ed, occorrendo, anche per l'imbarco dei passeggeri e dei loro bagagli.

Copia del regolamento e della tariffa sarà affissa nei punti di sbarco, e ciascun barcaiuolo dovrà sempre tenerla a bordo per presentarla, a richiesta, ai passeggeri.

837. La licenza mentovata all'art. 187 del Codice per la marina mercantile per condurre un battello in un porto o rada, non conferisce ai titolari alcun privilegio per lo sbarco o lo imbarco dei passeggeri e delle merci, restando sempre liberi gli armatori e i capitani dei bastimenti ed i negozianti tutti, di far imbarcare, sbarcare e trasbordare passeggeri e merci con imbarcazioni appartenenti ai bastimenti stessi o con altre di loro proprietà, provvedute di licenza, o da loro noleggiate.

Tuttavia, per lo sbarco dei passeggeri dai piroscafi e da altri legni, e nel caso in cui le amministrazioni dei legni medesimi non abbiano provveduto allo sbarco con imbarcazioni proprie o da loro noleggiate, potranno gli uffizi di porto, a fine d'evitare il disordine, stabilire un turno fra le barchette, aventi i voluti requisiti, al quale turno non potranno concorrere altri battelli eccetto quelli dei bastimenti che avessero a ricevere dai piroscafi o da altri legni individui appar-

tenenti ai rispettivi equipaggi, e condurli a bordo.

838. I capitani di porto potranno sempre assegnare un limite, a loro giudizio, al numero delle barchette, piatte, pontoni ed altri galleggianti da ammettersi nei porti e canali del rispettivo compartimento, a fine di evitare che ne sia di soverchio ingombrato lo spazio.

839. Nelle operazioni di caricamento o scaricamento delle merci deve sempre lasciarsi sui moli, ponti e calate, libero lo spazio necessario alla circolazione delle persone.

Occorrendo lasciare in temporaneo deposito una parte di mercanzie, devono queste essere collocate nelle parti della calata a ciò destinate dall'uffizio di porto.

840. Nelle operazioni di scaricamento è vietato di gettare da bordo sulla calata le mercanzie, le quali devono essere trasportate a spalla d'uomo o per mezzo di grue o di altri congegni.

I materiali pesanti come i massi di pietra, i metalli, ecc., non possono essere imbarcati o sbarcati se il coronamento ed il pavimento delle calate non siano stati prima guerniti delle occorrenti difese di legno.

841. Occorrendo di cari-

care, scaricare o trasbordare materiali sciolti, come terra, ghiaia, sabbia, carbone, ecc., deve stendersi fra il bastimento che eseguisce l'operazione e la calata, ovvero fra i due bastimenti che operano il trasbordo, una tela o stuoia in buona condizione e solidamente fissata.

Se malgrado tali cautele venisse a sommergersi alcuna parte dei materiali suddetti, l'ufficio di porto procederà secondo il disposto dell'ultimo alinea dell'art. 174 del Codice per la marina mercantile, e le norme fissate dal presente regolamento.

842. I bastimenti che si servono di tavole di passaggio o di ponti volanti da sbarco, devono collocarli in modo che non oltrepassino la linea delle colonne d'ormeggio.

843. Ogni sera alla fine del lavoro le tavole di passaggio, le scale, i cesti, i carretti ed in generale tutti gli oggetti adoperati nello imbarco o nello sbarco delle merci, devono essere ritirati e trasportati fuori dello spazio compreso fra la sponda delle calate e le colonne d'ormeggio e di quello riservato alla pubblica circolazione.

I carri e carretti non possono rimanere sulle calate oltre il tempo stretta-

mente necessario per il caricamento o lo scaricamento delle merci che trasportano.

844. Il caricamento o lo scaricamento di un bastimento che siasi accostato alle calate, dev'essere condotto a termine nel tempo stabilito dall'ufficio di porto, il quale, in caso di forza maggiore, può concedere una proroga.

Trascorso questo tempo, ed anche prima, se le operazioni siano state ultimate, il bastimento deve lasciare la calata, se ve ne siano altri che debbano accostarvisi.

845. Il capitano o padrone, prima di scostarsi dalla calata, deve far pulire lo spazio, che fu occupato dalla mercanzia imbarcata o sbarcata dal suo bastimento.

846. Nei bacini e nelle darsene commerciali o docks, oltre la ingerenza che vi hanno gli uffici di porto, giusta l'art. 163 del Codice per la marina mercantile, compete sempre agli uffici medesimi di regolare l'entrata e l'uscita dei bastimenti.

Sezione IV.

Delle zavorre.

847. L'inzavorramento dei bastimenti nei porti, rade e canali, è libero, sotto l'osservanza delle disposi-

zioni del presente regolamento.

Potrà però, in quei porti nei quali sia riconosciuto necessario, essere stabilito sui moli, o sulle calate, un deposito permanente di zavorra a fine di assicurarne, in ogni caso, la fornitura ai bastimenti.

L'appalto del deposito sarà dall'autorità marittima aggiudicato al pubblico incanto, alle condizioni stabilite nel relativo capitolato d'oneri.

L'aggiudicatario avrà l'esclusivo diritto del deposito permanente di zavorra in porto, per la durata dell'appalto stesso; però senz'alcun pregiudizio della libertà d'inzavorramento dei bastimenti stabilita all'articolo precedente.

848. In conformità dell'art. 163 del Codice per la marina mercantile, compete ai capitani di porto, sentito, dove occorra, il parere dei locali uffizi del genio civile, per i porti, spiagge e fari, di formare e pubblicare i regolamenti per il maneggio della zavorra nei porti, rade e canali del rispettivo compartimento, determinando i luoghi e i modi d'imbarco e sbarco, le cautele da osservarsi, le norme per le domande ed i permessi di inzavorramento, la tariffa

dei prezzi delle zavorre, ed ogni altro provvedimento opportuno.

Sezione V.

Dello sbarco e imbarco nei porti di materie esplosive ed infiammabili.

849. Tanto il caricamento quanto lo scaricamento nei porti del petrolio, della nafta, della benzina e delle altre materie infiammabili contemplate dall'art. 523 del presente regolamento, sarà soggetto alle seguenti regole generali, oltre a quelle particolari che fossero stabilite nei regolamenti speciali di ciascun porto.

850. Ad ogni bastimento, che arrivi con carico totale o parziale delle materie indicate nell'articolo precedente, sarà dall'uffizio di porto assegnato subito un posto di ancoraggio lontano o segregato al possibile da quello degli altri bastimenti.

Lo stesso sarà fatto per ogni bastimento che intenda caricare in porto le dette materie per esportarle.

851. I capitani dei bastimenti, che arrivano carichi delle materie suddette, presentandosi all'uffizio di porto a dare il costituito, dovranno dichiarare la qualità e la quantità delle medesime e la condizione

della stiva che le contiene, producendo all'uopo, se richiesti, i recapiti doganali di origine.

852. A bordo d'ogni bastimento il quale sbarchi od imbarchi le materie indicate nel precedente articolo, sarà posto dall'ufficio di porto un guardiano che vi starà per tutto il tempo in cui il bastimento avrà a bordo le materie medesime.

I bastimenti suddetti dovranno costantemente tenere all'albero di maestra una bandiera rossa di dimensioni proporzionate; saranno ormeggiati esclusivamente con catene di ferro, e potranno anche essere circondati a conveniente distanza, e a giudizio dell'ufficio di porto, da panne galleggianti collegate da catenelle di ferro.

Dovranno inoltre osservare ogni altra cautela che fosse loro prescritta dall'ufficio di porto.

853. Il caricamento e lo scaricamento delle materie su dette deve effettuarsi esclusivamente nei punti a ciò designati dall'ufficio di porto, di concerto coll'autorità doganale e municipale, previo uno speciale permesso in iscritto rilasciato dall'ufficio di porto ai capitani dei bastimenti che intendono caricare o scaricare.

Le dette operazioni non possono compiersi che di giorno, e devono continuare incessantemente con la maggiore possibile celerità, in modo che nessuna parte del carico resti sulle calate durante la notte.

854. Se lo scaricamento o il caricamento del bastimento non si potesse compiere che per mezzo di barche, dovranno queste trovarsi in buono stato, non essere caricate che fino all'orlo, stare accuratamente coperte con incerate, e tenere a prua una banderuola rossa: ognuna di esse avrà sempre a bordo un guardiano di porto.

Caso che alcuna di queste barche rimanesse per forza maggiore col carico a bordo al cadere del giorno, sarà condotta a fianco del bastimento da cui proviene, od a cui è diretta, ovvero in altro luogo opportuno, a giudizio dell'ufficio di porto, e vi starà tutta la notte con un equipaggio sufficiente e sotto la vigilanza di un guardiano del porto.

855. È proibito di far uso di fuochi, di lumi o zolfanelli, ed anche di fumare a bordo di bastimenti carichi delle materie infiammabili indicate nel precedente articolo.

La stessa proibizione s'estende ai luoghi dove s

fanno le operazioni di caricamento e scaricamento ed alle barche adoperate al trasporto delle dette materie.

856. Le spese di ogni sorta cagionate dai provvedimenti di precauzione fatti cogli articoli precedenti saranno pagate solidalmente dal capitano del bastimento e dal consegnatario della merce su nota specificata che ne farà l'ufficio di porto.

857. I depositi o magazzini di materie infiammabili, fabbricati sui moli o calate del porto, o nelle sue immediate adiacenze, saranno regolati con particolari disposizioni delle amministrazioni interessate, fermo restando il diritto di vigilanza, che sui detti depositi e magazzini compete all'amministrazione marittima.

858. L'imbarco e lo sbarco nei porti di materie esplosive sarà regolato da speciali disposizioni.

Sezione VI.

Polizia dei moli, delle calate e di altre opere marittime.

859. Per ciò che concerne la polizia tecnica dei moli, calate, ponti da sbarco, ecc., segnali fissi e galleggianti, corpi morti o casse d'ormeggio, e la illuminazione dei fari e fanali, gli

uffici di porto notificheranno agli uffici del genio civile pel servizio dei porti e fari tutti i fatti che possono interessare il mantenimento e la buona conservazione delle opere su dette ed il regolare servizio dei fari e fanali.

Se i fatti di cui sopra avessero particolare importanza, i capitani di porto ne informeranno pure il Ministero della marina.

860. Nella ripartizione di cui all'art. 812 gli uffici di porto determineranno gli spazi dei moli, calate e ponti da sbarco che devono essere riservati alla libera circolazione, e le aree nelle quali possono essere temporaneamente depositate le merci, mediante il pagamento dei diritti menzionati nell'art. 178 del Codice per la marina mercantile, i quali saranno regolati per Regio decreto, in conformità del disposto dell'art. 20 dell'allegato I alla legge 11 agosto 1870, n. 5784, tenuto conto delle speciali condizioni di ciascun porto.

861. Nei porti, nelle darsene, o in altre stazioni marittime in cui la estensione dei moli, dei porti e delle calate non basti, o basti appena al movimento generale delle merci, il pagamento dei relativi diritti sarà dovuto:

a) per depositi fatti, previo permesso dell'ufficio di porto, per tutto il tempo determinato dall'ufficio medesimo ;

b) pei depositi dipendenti dalle ordinarie operazioni di caricamento e scaricamento, per tutto il tempo eccedente quello consentito dagli usi locali per l'esecuzione di tali operazioni.

Che se i moli, ponti e calate fossero estesi più che non abbisogni per il movimento generale delle merci, gli uffici di porto potranno tollerarvi i depositi per un tempo relativamente breve senza il pagamento di alcun diritto.

Dove però tali depositi assumessero il carattere di permanenza, gli uffici di porto ingiungeranno agli interessati di rimuoverli, o di provvedersi di una regolare concessione dello spazio occupato a senso dell'art. 757.

862. È vietato di erigere casotti od altre fabbriche di legname sui moli, sulle calate o sui ponti da sbarco nei porti e canali, e di stabilirvi depositi permanenti di materie facilmente infiammabili.

È pur vietato nei detti luoghi di accendere fuochi alla distanza di 10 metri dalle sponde, ed anche a

maggior distanza, secondo i casi, e di tenervi lumi che non siano chiusi in fanali.

863. Se si trovassero materiali o merci sopra le calate, moli o ponti da sbarco nei punti riservati al libero passaggio, l'ufficio di porto accerta la contravvenzione e li fa trasportare nei luoghi destinati a deposito, donde non potranno essere ritirati se non dopo il pagamento, da parte degli interessati, delle spese di trasporto ed altre accessorie, e dei diritti dovuti.

864. Nei casi contemplati dall'art. 177 del Codice per la marina mercantile, l'ufficio di porto avvisa dei danni arrecati alle opere del porto, alle boe, ecc., l'ufficio del genio civile, il quale forma la perizia della spesa occorrente per riparare i danni.

Pel pagamento di tale spesa e per gli altri procedimenti a carico dell'autore del danno, si osserveranno le norme stabilite dall'art. 429 del presente regolamento.

865. È proibito di lavorare pietre o legnami sulle calate senza il permesso dell'ufficio di porto.

866. La pesca dei crostacei sulle opere interne ed esterne dei porti e canali è assolutamente proibita.

Sezione VII.

Occupazione dello spazio acqueo dei porti.

867. È proibito d'ingombrare in qualsivoglia modo lo spazio acqueo dei porti destinato alla libera circolazione dei bastimenti e degli altri galleggianti addetti al servizio del porto stesso.

Tuttavia, quando speciali condizioni del porto lo consentano, gli uffici di porto potranno permettere che sianvi immersi, in luoghi opportuni, legnami servibili a uso navale, col pagamento di un canone all'erario.

Potranno pure i detti uffici concedere, previa però l'approvazione del Ministero della marina, lo stanziamento di bagni natanti e di bastimenti ridotti a pontoni o altri galleggianti per depositi e usi diversi, limitatamente ai bisogni del commercio marittimo, e salva la osservanza dei regolamenti daziarii, municipali e di sicurezza pubblica da parte dei concessionarii ed esercenti.

868. Il canone per la occupazione di spazi acquei menzionati al precedente articolo sarà fissato:

a) in base al tonnellaggio per galleggianti destinati a depositi o altri usi, ed in ragione di lire 1 a 5

per tonnellata, secondo i casi;

b) in base alla superficie acquea occupata per legnami, bagni natanti, e simili.

869. Gli uffici di porto potranno consentire, previa l'approvazione del Ministero della marina, il collocamento di boe d'ormeggio nei porti o rade di loro giurisdizione, per parte di compagnie di navigazione, armatori o capitani, se ciò permetta lo stato di detti porti o rade, e col pagamento di un annuo canone variabile da lire 20 a 30 per ogni boa, secondo i casi.

870. Per le domande e le concessioni di occupazioni dello spazio acqueo dei porti, da farsi con semplice licenza dei capitani di porto capi di compartimento, saranno rispettivamente osservate le analoghe disposizioni del presente regolamento.

871. Accadendo il caso previsto dall'art. 176 del Codice per la marina mercantile, l'ufficio di porto compartimentale farà notificare ai proprietari una ingiunzione di curare a loro spese il ricupero del bastimento o galleggiante sommerso, entro il termine che sarà fissato nella ingiunzione, sentito l'avviso dell'ufficio del genio civile.

Dove i proprietari non

adempiano all'ingiunzione nel termine fissato, la estrazione dell'ingombro sarà fatta d'ufficio; e nel caso che il valore del ricupero non basti a coprire le spese incontrate, l'ufficio di porto su detto promuoverà il pagamento della differenza secondo il combinato disposto degli articoli 176 e 205 del Codice per la marina mercantile, e le norme tracciate dal presente regolamento.

Sezione VIII.

Dei provvedimenti e delle precauzioni contro gli incendi nei porti.

872. In caso d'incendio sui moli o sulle calate del porto o nei quartieri adiacenti della città, i capitani o padroni dei bastimenti riuniranno i loro equipaggi a bordo, faranno immediatamente serrare le vele e togliere le tende, ed eseguiranno tutti i provvedimenti di precauzione che saranno ordinati dall'ufficio di porto.

873. Caso che l'incendio si manifesti a bordo di un bastimento, il capitano o padrone deve darne immediato avviso all'ufficio di porto.

Il titolare dell'ufficio in qualunque modo informato del pericolo prende la direzione dei soccorsi e, valendosi delle facoltà con-

cesse dagli articoli 190, 1^o alinea, e 206 del Codice per la marina mercantile, richiede il concorso dei piroscafi rimorchiatori e quello di tutti gli operai del porto e degli equipaggi dei bastimenti ivi ancorati; invoca la cooperazione delle regie navi, se ve ne siano, ed avvisa le autorità politiche e municipali.

874. Le merci facilmente infiammabili non possono rimanere depositate sulle calate o moli durante la notte, fuori dei luoghi a quest'uso specialmente destinati dall'ufficio di porto.

Dove per circostanze imperiose esse debbano rimanere sulle calate durante la notte, saranno continuamente vigilate a spese dei proprietari rispettivi.

La stessa vigilanza sarà fatta durante la notte anche quando le merci suddette si trovino a bordo di bastimenti o galleggianti ancorati in un luogo a ciò specialmente designato.

875. Le contravvenzioni alle disposizioni contenute nel presente capo saranno punite secondo la gravità dei casi con pene di polizia o con multa estensibile a lire trecento in conformità dell'art. 422 del Codice per la marina mercantile, salve le pene maggiori nelle quali incorressero i contravventori.

876. Le servitù, che a termini dell'art. 179 del Codice per la marina mercantile, gravitano sulle proprietà fronteggianti il percorso dei canali o rivi che sboccano in un porto, sono regolate dalle seguenti norme speciali.

877. I muri di sponda, che ciascun proprietario fronteggiante è obbligato a costruire lungo i canali e rivi che sboccano in un porto, saranno eretti sui margini dell'alveo dove le rive sono formate di materie franose e corrosibili od in decomposizione; si eleveranno per l'altezza necessaria a contenere le materie discendenti dalle rive in tempo di pioggia.

Ove le rive siano costituite da rocce o da terreni non franosi o corrosibili, i muri di riparo potranno essere invece eretti sul ciglio stesso delle rive, ed avranno l'altezza di un metro almeno. In ambo i casi i muri di sponda saranno sormontati da un parapetto dell'altezza di un metro, se dovranno servire eziandio come muri di sostegno dei terrapieni restrostanti.

878. Le fondazioni dei muri di sponda saranno in fabbrica ordinaria con malta di calce fino all'altezza di centimetri 50 almeno sopra il pelo delle massime piene.

La parte superiore di tali muri ed il rispettivo parapetto, potranno essere formati invece con fabbrica di pietra a secco.

Saranno assegnati a questi muri le grossezze necessarie e sufficienti per soddisfare allo scopo per cui vengono eretti. In difetto di tali prescrizioni la grossezza sarà almeno eguale al terzo dell'altezza.

879. I trafori (barbacani) consigliati dall'arte nella costruzione di tali muri, avranno le dimensioni e saranno distribuiti alle distanze necessarie e sufficienti allo scopo.

880. I fossi di scolo delle proprietà, che vengono a scaricarsi nei rivi o nei canali, dovranno avere le loro chiaviche munite di adatte inferriate o graticcie, per trattenere le materie d'interrimento, ed essere preceduti da una fossa di epurazione in cui vengano a depositarsi le materie di interrimento, che i proprietari dovranno far di continuo estrarre.

881. Quando per circostanze speciali di località e per non costringere i proprietari fronteggianti a spese eccessive, si credesse di esonerarli, in seguito alla loro domanda, dalla costruzione di muri di sponda, in tal caso essi dovranno erigere attraverso e per

tutta la lunghezza del letto del canale o rivo rimpetto alla loro proprietà ed a valle delle medesime, i muri d'argine o di ritegno che loro verranno prescritti, a fine di stabilirvi a monte dei ristalli capaci di accogliere tutte le materie di interramento delle acque.

I proprietari, a cui sarà accordata la costruzione di tali muri, avranno l'obbligo di espurgare almeno due volte all'anno a totale loro carico i ristalli anzidetti, cioè prima delle piogge di autunno o di primavera si trovino perfettamente spurgati.

882. I muri d'argine, di cui all'articolo precedente, saranno costruiti in fabbrica ordinaria con malta di calce; avranno l'altezza almeno di un metro e cinquanta centimetri, pel fondo naturale dell'alveo, lo spessore almeno di due terzi dell'altezza; e la distanza intermedia, che verrà prescritta nell'atto di concessione; saranno inoltre muniti inferiormente di convenienti trafori o sgorgatoi pel semplice scolo delle acque, e superiormente saranno terminati da un robusto coronamento a guisa di sfioratore.

883. Tanto i muri di sponda e rispettivi parapetti, come quelli d'argine e loro accessori, saranno

costruiti e mantenuti in buono stato, a totali spese dei proprietari fronteggianti.

884. Quando tali spese interessino più proprietari ad un tempo, dovranno questi convenirsi fra loro pel riparto delle spese di costruzione e manutenzione e di spurgo, riunendosi, ove d'uopo, in consorzio a termini della vigente legge sui lavori pubblici.

885. Nell'esecuzione dei lavori, l'ufficio del genio civile, di concerto colla capitaneria di porto, prescriverà ai proprietari fronteggianti le norme speciali da osservarsi pel deposito dei materiali, per il carico ed esportazione delle terre provenienti dalle escavazioni e spurghi dei ristalli e fosse d'espurgazione per le costruzioni stabili o provvisorie, affinchè non si abbiano interrimenti di sorta negli alvei dei canali o rivi, e successivo danno nel porto in cui sboccano.

886. È vietato ai proprietari fronteggianti di versare o depositare nell'alveo dei canali e rivi sboccanti in un porto, terre, detriti ed altre materie qualsiasi, nè farvi escavazioni o variazioni di sorta, che alterino il regime del canale o rivo.

887. Le variazioni però nell'alveo che siano dall'au-

torità competente riconosciute non pregiudizievoli al regime del canale o rivo, possono essere accordate mediante regolare concessione nelle forme prescritte.

In tali casi il concessionario terrà indenne l'amministrazione dello Stato di qualsivoglia azione che le fosse intentata dai terzi per effetto delle variazioni medesime.

888. I proprietari, prima di procedere alla costruzione delle opere o delle variazioni di cui agli articoli precedenti, e di dar loro una nuova sistemazione, presenteranno al prefetto della provincia una regolare domanda, accompagnata da un tipo dimostrante le opere che si vogliono erigere e da una stima che spieghi il genere di costruzione e dei materiali che si vogliono impiegare; quali documenti, muniti del bollo prescritto, saranno dal prefetto rivolti al competente ufficio del genio civile rispettivamente incaricato del servizio generale governativo di acque e strade, e del servizio speciale di lavori marittimi, ed alla capitaneria del porto per le loro osservazioni e per le condizioni speciali che fosse il caso di prescrivere; ed in seguito a concorde avviso di questi tre uffici, le opere saranno dalla prefettura

rese esecutorie, entro il termine ed alle condizioni da stabilirsi.

889. Se il proprietario per la esecuzione delle opere richiedesse la occupazione permanente o temporanea di alcuna parte dell'alveo o del terreno demaniale, in questo caso sarà necessaria l'autorizzazione dell'amministrazione demaniale ed egli dovrà osservare le condizioni particolari imposte dalla medesima e sottostare, ove d'uopo, alla stipulazione di un atto speciale.

890. Le attribuzioni di polizia dei porti conferite all'autorità marittima in virtù dell'art. 163 del Codice della marina mercantile, si estenderanno anche ad invigilare la esatta osservanza delle servitù e degli oneri sovra imposti.

891. Competerà agli uffici del genio civile praticare le visite opportune ai rivi e canali per accertarsi delle condizioni dell'alveo, e se i proprietari frontisti si uniformano alle prescrizioni del regolamento.

Tali visite saranno praticate almeno una volta ogni tre mesi pel tronco inferiore dei detti rivi e canali, ed una ogni sei mesi pel tronco superiore.

L'estensione rispettiva del tronco inferiore e del tronco superiore dei canali e rivi, sopra indicata, sarà

definita dai regolamenti locali di porto, dove già non lo sia da disposizioni vigenti.

892. La capitaneria di porto e l'ufficio del genio civile ogniquale volta ne riconosceranno la convenienza provvederanno di concerto a tali visite delegando rispettivamente gli uffiziali da essi dipendenti.

893. Gli uffiziali del genio civile e della capitaneria di porto delegati alle visite di cui sopra, ne stenderanno il relativo processo verbale in duplice originale, e lo consegneranno agli uffizi da cui rispettivamente dipendono, i quali faranno di accordo i provvedimenti opportuni.

894. Se, per praticare le visite su accennate, gli uffiziali del genio civile e della capitaneria avessero da attraversare beni privati, i proprietari dovranno lasciare loro libero accesso nell'esercizio delle loro funzioni.

In caso di rifiuto, vi sarà provveduto d'ufficio dalla prefettura.

895. Colle precedenti disposizioni non viene derogato a quanto è particolarmente prescritto dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, circa il regime dei fiumi, torrenti, canali, rivi e colatori naturali.

896. Per la coltivazione o l'apertura di cave da pietra, come per qualunque lavoro di considerevole escavazione ed estesi dissestamenti di terreni, entro il perimetro dei bacini che versano le loro acque in un porto, i proprietari dovranno munirsi dell'opportuna licenza dell'autorità marittima, seguendo le norme sovra espresse, per quanto concerne le opere lungo i canali e rivi, che sboccano in un porto, e dovranno sottostare alle cautele e condizioni che saranno loro imposte.

897. Nelle provincie in cui sono istituiti uffizi centrali per il servizio speciale dei porti, spiagge e fari, ed in quelle che trovansi nella giurisdizione degli uffizi medesimi, le pratiche occorrenti per lo adempimento delle disposizioni contenute negli articoli 885, 891, 892 e 898 sono esclusivamente fatte a cura degli anzidetti uffizi.

Nei casi poi contemplati dall'art. 888 i documenti da provarsi dovranno essere comunicati, oltrechè agli uffizi centrali pel servizio speciale dei porti, spiagge e fari, anche agli uffizi del genio civile per il servizio generale della provincia in cui debbonsi eseguire le opere.

Disposizione transitoria.

898. Entro il termine di un anno a datare dall'emanazione del presente regolamento, gli uffici del genio civile, previ concerti colle capitanerie competenti, procederanno ad una visita di ciascuno dei rivi e canali che sboccano nei porti compresi nella loro giurisdizione, per riconoscere la condizione delle rispettive sponde.

I proprietari fronteggianti, i quali all'atto di tale ricognizione, non avranno ancora ottemperato alle precedenti disposizioni, saranno iscritti in apposita tabella, che verrà rassegnata alla prefettura della provincia, perchè siano invitati d'ufficio a presentare, entro il termine che sarà prescritto, le documentate domande di cui è cenno all'art. 888, all'oggetto di potere intraprendere la regolare costruzione delle opere occorrenti.

CAPO VI.

Dei battelli ed altri galleggianti esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità.

Sezione I.

Inscrizione, trapasso di proprietà, passaggio di compartimento e demolizione.

899. I battelli, le barche ed altri galleggianti che,

secondo l'art. 28 del Codice per la marina mercantile, sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità, non possono, salve le eccezioni contenute negli articoli 146 e 188 del Codice medesimo, adoperarsi alla pesca costiera, al servizio dei porti e delle spiagge, o ad altro qualunque uso, se non siano provveduti d'una licenza da rilasciarsi dagli uffici di porto circondariali e dipendenti, ed anche dalle delegazioni di porto, le quali fossero espressamente a ciò autorizzate dal Ministero nei termini e modi indicati nella presente sezione.

900. In ognuno dei su indicati uffici sarà tenuto un registro, conforme al modello stabilito, per inscrivervi i battelli ed altri galleggianti mentovati all'articolo precedente, i quali si trovino nella circoscrizione territoriale del comune in cui è stabilito l'ufficio, ed in quella delle delegazioni di porto designate dal capo del compartimento.

La iscrizione sarà determinata dal luogo in cui sono domiciliati i proprietari, o da quello dove ordinariamente stanziano i galleggianti.

Ciascun galleggiante sarà iscritto con un numero progressivo, che dovrà portare dipinto in modo appariscente sui lati esterni,

cioè a destra di prora ed a sinistra di poppa.

La iscrizione sarà fatta anche colla denominazione del galleggiante, ove piaccia al proprietario d'imporgliela, e con tutte le altre indicazioni risultanti dal registro.

Ogni registro, quando il numero dei galleggianti iscritti lo renda necessario, avrà la relativa rubrica.

901. Gli uffizi di porto circondariali, a fine di esercitare un sindacato sui galleggianti del rispettivo circondario, terranno, oltre al proprio registro, uno stato numerico dei galleggianti iscritti negli uffizi di porto dipendenti, e nelle delegazioni autorizzate a rilasciare licenze, compresi nel circondario medesimo.

A tale oggetto gli uffizi suddetti devono trasmettere semestralmente all'uffizio capoluogo del circondario una nota numerica degli aumenti e diminuzioni occorsi nel materiale galleggiante iscritto nei propri registri durante il semestre precedente.

902. La proprietà dei galleggianti, di cui al precedente articolo od il trasferimento della medesima, sarà comprovata con documenti legali da consegnarsi all'uffizio di porto in cui sono, o devono essere iscritti.

Dei singoli trapassi di proprietà che gli fossero denunciati, l'uffizio di porto prenderà nota nel registro dei galleggianti, indicando nella relativa colonna, il nome ed il domicilio del nuovo proprietario, la data e la natura del documento presentato.

903. I documenti che si presentano devono conservarsi nell'archivio dell'uffizio di porto che ha operato la iscrizione, o l'annotazione di trapasso di proprietà nel proprio registro.

Se il documento importi passaggio del galleggiante da uno ad altro uffizio di porto, l'uffizio ricevente trasmetterà a quello in cui deve essere in scritto il galleggiante un semplice estratto del registro per uso amministrativo.

L'uffizio di porto cui vien trasmesso tale estratto opera, in base al medesimo, la iscrizione nel suo registro dei galleggianti, e comunica all'uffizio di porto da cui il galleggiante proviene, la data ed il numero della nuova iscrizione, perchè possa completare la nota di cancellazione nel proprio registro.

904. Per la debita annotazione nel registro e nelle licenze, la portata dei galleggianti con o senza coperta sarà approssimativamente determinata dagli

uffici di porto senza veruna spesa e formalità, salvo ai proprietari di far procedere alla regolare stazatura dei galleggianti medesimi.

La stazatura regolare sarà però obbligatoria pei galleggianti di qualunque specie, i quali per la natura dell'esercizio cui fossero addetti, dovessero pagare tasse marittime.

905. Gli uffici di porto si asterranno dallo inscrivere nel registro dei galleggianti i bastimenti di piccola portata addetti ad un esercizio promiscuo, secondo l'art. 254 del presente regolamento, insino a che essi siano mantenuti nelle matricole dei bastimenti muniti di atto di nazionalità. Ne terranno invece un elenco separato con un numero progressivo pel riscontro delle relative annue licenze.

Dove poi venisse accertato che battelli, barche, o altri galleggianti, iscritti nei registri di quelli che sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità, si trovino permanentemente addetti ad esercizi pei quali è prescritto l'atto suddetto, gli uffici di porto si obbligheranno a provvedersene e li iscriveranno quindi nelle matricole dei bastimenti.

906. La cancellazione dei galleggianti dal registro di inserzione ha luogo:

1° per passaggio da uno ad altro ufficio nel medesimo circondario; da un circondario ad un altro; da uno ad altro compartimento;

2° per naufragio;

3° per demolizione volontaria, previa dichiarazione verbale fatta personalmente dal proprietario all'ufficio di porto, in cui è iscritto il battello, che dovrà prenderne nota nel relativo registro, ovvero per disposizione della Commissione di cui all'art. 191 del Codice della marina mercantile;

4° per passaggio alla matricola dei bastimenti;

5° per trasporto all'estero, nel caso che il galleggiante debba rimanervi pienamente.

907. Nei primi giorni di aprile di ciascun anno gli uffici circondariali, fatti i debiti riscontri ed accertamenti, trasmetteranno alla capitaneria del porto del compartimento, le situazioni del materiale galleggiante del rispettivo circondario al 31 dicembre dell'anno precedente.

Da tali situazioni dovrà emergere se vi sia stato aumento o diminuzione in confronto alle risultanze dell'anno anteriore.

Il capo del compartimento, riuniti tutti gli elementi e riconosciuti regio-

lari, provvederà alla compilazione della situazione del materiale galleggiante di tutto il compartimento.

Sezione II.

Annuali licenze, di cui devono essere muniti i galleggianti in genere, e condizioni per conseguirle.

908. Le licenze di cui i galleggianti devono essere provveduti, giusta l'articolo 899 del presente regolamento, sono rilasciate dall'ufficio di porto d'iscrizione, e saranno conformi ai modelli espressamente stabiliti.

909. I battelli, le barche e tutti gli altri galleggianti, uscendo dai porti, rade o canali, devono avere sempre a bordo la rispettiva licenza.

910. In riguardo alla pesca limitata, che comprende tanto quella del pesce quanto quella del corallo, le licenze autorizzano i titolari delle medesime ad esercitarla nei limiti, e colle eccezioni stabilite per ciascun gruppo di compartimenti marittimi dal regio decreto, che determina i distretti di pesca.

All'armamento dei bastimenti alla pesca limitata, è applicabile per analogia, quando ne sia fatta richiesta, il disposto dell'art. 343 del Codice di commercio circa i salari o la parte di

utili spettanti agli arruolati, e la durata dell'arruolamento. A tale effetto gli uffici di porto annoteranno, nel caso previsto, le relative convenzioni in apposite colonne appiè della licenza, di cui terranno copia.

911. Il traffico pel trasporto di passeggeri e di merci, da farsi con barche e galleggianti provveduti della licenza indicata nel precedente art. 899, si distingue nelle seguenti due classi:

A) Traffico limitato al circondario d'iscrizione del galleggiante, con facoltà al Ministero della marina di estenderne i confini alle coste adiacenti, a seconda della posizione dei luoghi, della conformazione del litorale, dei bisogni e degli usi dei Comuni marittimi;

B) Traffico per tutte le coste continentali ed insulari del Regno, con galleggianti a vela ed a vapore di portata non maggiore di 25 tonnellate, che siano in buono stato di navigabilità e convenientemente equipaggiati. I bastimenti nazionali di portata non maggiore di 25 tonnellate potranno essere destinati al traffico continentale ed insulare del Regno con licenza annuale, purchè siano nelle predette condizioni. Eguale facilitazione potrà

essere accordata ai bastimenti di portata fra le 26 e le 50 tonnellate, purchè siano comandati almeno da un marinaio autorizzato.

Gli uffizi di porto, quando loro ne sia fatta richiesta, nei casi previsti dalla lettera B, avranno facoltà di ricevere il contratto di arruolamento degli equipaggi ovvero, in analogia al disposto dell'art. 75 del regolamento per l'esecuzione del Codice di commercio e dell'art. 325 del presente, di inscrivere le condizioni di arruolamento nelle licenze, ritenendone copia.¹

912. Le condizioni che, a senso dell'alinea dell'art. 187 del Codice per la marina mercantile, si richiedono per ottenere l'autorizzazione di dirigere le barche ed altri galleggianti addetti alle due categorie di traffico indicato nell'articolo precedente, fatta eccezione per i piroscafi rimorchiatori e per battelli addetti alla pesca limitata, sono determinate come segue:

§ 1. Il conduttore pel traffico limitato, di cui alla lettera A dell'articolo precedente da denominarsi *Capobarca pel traffico locale*, dovrà:

a) essere iscritto nelle matricole della prima o sui

registri della seconda categoria della gente di mare in una delle qualità di cui alle lettere c e d del secondo alinea dell'art. 18 del Codice per la marina mercantile;

b) avere l'età di 18 anni compiuti;

c) essere di buona condotta;

d) contare un periodo non minore di sei mesi di navigazione o di esercizio su barche da pesca o da traffico pel trasporto delle merci o di passeggeri.

§ 2. Il conduttore pel traffico lungo le coste continentali ed insulari del Regno, di cui alla lettera B dell'articolo precedente, da denominarsi *Capobarca pel traffico nello Stato*, dovrà:

a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di 1ª categoria, colla qualità di cui alla lettera b del primo alinea dell'art. 18 del Codice per la marina mercantile;

b) avere l'età di 21 anni compiuti;

c) provare di non essere stato condannato per reati indicati nell'art. 28, lettera b, del Codice per la marina mercantile;

d) possedere un periodo di 30 mesi di navigazione mercantile o militare; quest'ultima acqui-

¹ Modificati dal R. D. 7 novembre 1889, n. 6514.

stata a servizio delle regie navi come appartenente alle categorie dei marinai o di timoneria.

Le condizioni di cui alle lettere *a* e *b* dei §§ 1 e 2 si provano colla produzione del titolo d'iscrizione fra la gente di mare; la condizione *c* del § 1 con un certificato del Sindaco; la condizione *c* del § 2 con un certificato del casellario giudiziario, e per coloro che siano stati al regio servizio colla produzione anche del foglio di congedo; la condizione della lettera *d* del § 1 col titolo d'iscrizione, o con attestazioni fatte dinanzi all'uffiziale di porto da coloro sotto la direzione dei quali il richiedente abbia acquistato il prescritto esercizio, e finalmente la navigazione richiesta dalla lettera *d* del § 2 collibretto matricolare e quando occorra col foglio di congedo.

Della autorizzazione di capobarca pel traffico locale, da concedersi dai titolari degli uffizi di porto, e di quella di capobarca pel traffico nello Stato, da concedersi dai capitani di porto, si farà constare mediante annotazione sul foglio di ricognizione o sul libretto matricolare, e sui registri o sulle matricole della gente di mare.

913. Ciascuna licenza avrà lo stesso numero del

galleggiante cui si riferisce, e non sarà rilasciata se non consti che il richiedente abbia adempito a quanto è prescritto dall'art. 900 del presente regolamento.

914. Le licenze di cui devono essere muniti i galleggianti sono vevoli fino al 31 dicembre dell'anno in cui vengono emesse, qualunque sia il mese nel quale avviene la emissione, e si rilasciano mediante il pagamento del relativo diritto.

Ciascuna licenza dev'essere intestata a colui che è autorizzato a dirigere il galleggiante per l'uso cui è addetto.

Tuttavia i proprietari di più piatte o pontoni od altri galleggianti pel trasporto di merci possono, se riuniscono le condizioni prescritte dal precedente art. 912, avere ad essi intestate più licenze coll'obbligo di far conoscere all'uffizio di porto gli uomini di mare ai quali intendono d'affidare quei galleggianti che non possono personalmente condurre.

Dove poi i detti proprietari non avessero le condizioni richieste per dirigere i propri galleggianti, le licenze potranno intestarsi ad un individuo della gente di mare da essi designato, avente le prescritte condizioni.

915. Le licenze devono essere ritirate dai rispettivi uffizi nel corso del primo trimestre dell'anno successivo a quello in cui furono emesse per essere rinnovate.

Le licenze ritirate, tostochè saranno tutte riunite, si trasmetteranno dagli uffizi di porto dipendenti e dalle delegazioni autorizzate come nel precedente art. 899, all'ufficio circondariale, il quale, dopo di averne riconosciuta la regolarità, le spedirà al capoluogo del compartimento.

916. Nella relativa colonna del registro dei galleggianti saranno annotate la data delle licenze e le indicazioni riguardanti le persone cui durante l'anno furono intestate.

917. I galleggianti in generale anche quando non siano adoperati dai rispettivi proprietari, ma tenuti in disarmo nei porti o sulle spiagge, sono obbligati alla rinnovazione della annuale licenza.

Da tale obbligo andranno esenti solamente quei galleggianti che si trovarono chiusi in magazzini o tirati a secco su terreno di proprietà privata o comunale.

918. Tutti gli uffizi di porto dovranno usare una particolare vigilanza affinchè niun battello eserciti

la pesca limitata od il traffico senza essere munito della relativa licenza e della prescritta numerazione.

In caso di contravvenzione seguiranno le norme ed i procedimenti tracciati dal Codice per la marina mercantile e dal presente regolamento per la punizione dei contravventori.

919. Nel caso in cui un galleggiante venisse adoperato per un servizio per cui fosse prescritto l'atto di nazionalità, o pure venisse demolito, distrutto o trasportato all'estero, la licenza dovrà essere ritirata e conservata dall'uffizio che l'ha emessa.

920. Se uno dei galleggianti munito di licenza da diporto, di pesca limitata, o di traffico interno, passasse durante l'anno per effetto di vendita, trasferimento di domicilio del proprietario o per altra ragione, dalla giurisdizione dell'uffizio che emise la licenza, alla giurisdizione di altro uffizio, l'uffiziale od impiegato di porto di quest'ultimo uffizio, dopo di avere iscritto il galleggiante nel proprio registro, farà constare appiè della licenza l'avvenuto passaggio, ed occorrendo, anche le variazioni riguardanti la persona cui è intestata la licenza, ed il proprietario del galleggiante stesso.

Alla fine dell'anno, la licenza ritirata dovrà essere trasmessa all'ufficio da cui fu emessa.

921. Avverandosi nel corso dell'anno lo smarrimento o la distribuzione di una licenza, l'ufficio di porto, sulla dichiarazione orale del conduttore del galleggiante, ne emetterà una nuova mediante il pagamento dei relativi diritti.

In questo caso sarà fatto constare con espressa annotazione tanto nel registro dei galleggianti, che nella licenza, del rilascio per duplicato.

922. In applicazione dell'art. 191 del Codice per la marina mercantile, la Commissione incaricata di procedere annualmente alla ispezione delle piatte ed altri galleggianti di caricamento, e scaricamento, a fine di decidere quali debbano essere demoliti o riparati, si comporrà in ciascun porto, rada o canale, di un ufficiale di porto, di un capitano marittimo, e di un costruttore navale, designati dal capitano del porto del compartimento.

Nei luoghi in cui non fossero capitani, nè costruttori navali, potranno far parte della Commissione i padroni marittimi e i semplici maestri d'ascia.

923. La Commissione

procederà alla ispezione ordinaria nel mese di ottobre di ciascun anno, salvo le ispezioni straordinarie che fossero necessarie in altro tempo.

Delle deliberazioni della Commissione si farà constare mediante processo verbale in forma amministrativa sottoscritto da tutti i membri.

Gli uffizi di porto circondariali, compiuta la ispezione dei galleggianti del rispettivo circondario, informeranno il capo del compartimento da cui dipendono dei risultati della medesima.

924. In base alla deliberazione inappellabile della Commissione, l'ufficio di porto compartimentale o circondariale farà notificare per mezzo di un individuo di bassa forza alla sua dipendenza, o in difetto dall'uscire dell'ufficio del Comune, una ingiunzione in forma amministrativa ai proprietari dei galleggianti che devono essere demoliti o riparati perchè si uniformino alla deliberazione su detta, nel termine in essa stabilito.

925. Qualora i proprietari dei galleggianti non curassero di eseguire le deliberazioni della Commissione, di cui al precedente articolo, gli uffizi di porto, in base all'art. 191 del Co-

dice per la marina mercantile, procederanno nel modo seguente.

Dove si tratti di demolizioni, le faranno eseguire d'ufficio; ed in tal caso le spese occorrenti saranno rimborsate a mente dell'art. 205 del precitato Codice, su nota specifica del capo del compartimento, resa esecutoria come all'ultimo alinea dell'art. 56 del Codice medesimo.

Dove poi si tratti di riparazioni non eseguite nel termine stabilito, si procederà all'accertamento della contravvenzione, e si applicherà il disposto dell'articolo 398 del Codice su detto.

Caso che non ostante la coercizione dell'ammenda, i proprietari dei galleggianti non eseguissero le ordinate riparazioni, gli uffizi di porto, previo processo verbale di accertamento, faranno procedere alla demolizione dei galleggianti su detti, e pel rimborso delle spese occorrenti, osserveranno quanto è disposto col primo alinea del presente articolo.

Sezione III.

Dei battelli da diporto armati con licenza.

926. Le barche ed i navicelli da diporto saranno provveduti di una speciale licenza, secondo il modello espressamente stabilito, la

quale potrà essere intestata ai proprietari, purchè persone note ai capitani ed uffiziali di porto, ed in età maggiore, o pure ad uomini di mare designati dai proprietari stessi.

Nel resto le barche ed i navicelli da diporto dovranno uniformarsi a tutte le discipline prescritte dal Codice per la marina mercantile e dal presente regolamento, per i galleggianti cui non è fatto obbligo dell'atto di nazionalità, ad eccezione del numero, in luogo del quale porteranno dipinta a poppa ed a prora la rispettiva denominazione.

Sezione IV.

Dei piroscafi e delle barche a vapore addetti al rimorchio dei bastimenti.

927. I piroscafi con coperta, destinati al rimorchio dei bastimenti, devono essere comandati da un marino che abbia almeno la qualità di marinaio autorizzato.

Le barche a vapore, senza coperta, destinate al servizio su detto, o ad altro qualunque, devono essere comandate da un marinaio.

928. Ai piroscafi rimorchiatori ed alle barche a vapore sarà rilasciata dagli uffizi di porto competenti una speciale licenza se-

condo il modello espressamente stabilito, intestata al marinaio che dirige il bastimento.

La detta licenza autorizza i piroscafi rimorchiatori all'esercizio nel compartimento marittimo in cui sono iscritti, e nei due compartimenti limitrofi, ed autorizza le barche a vapore all'esercizio nel compartimento in cui sono iscritte.

929. I piroscafi rimorchiatori, allorchè conducono un bastimento dentro o fuori di un porto, o gli fanno attraversare uno stretto, non saranno obbligati ad avere a bordo un pilota pratico, se non in quei luoghi in cui l'uso dei piloti fosse obbligatorio, nel qual caso sarà a carico del bastimento tanto la mercede pel rimorchio quanto quella pel pilotaggio.

930. La macchina dei piroscafi rimorchiatori aventi coperta deve essere sempre diretta da un macchinista in 1° od in 2°.

La macchina delle barche a vapore, potrà essere diretta da persona la cui perizia consti all'ufficio di porto.

931. I conduttori di piroscafi o di barche a vapore, quando rimorchiano

un bastimento senza pilota pratico che diriga la rotta o la manovra, dovranno rigorosamente eseguire gli ordini del capitano in comando dello stesso bastimento ed, in caso di inadempiamento di questi ordini, saranno tenuti a rispondere dei danni che avranno cagionato.

Qualora poi pilotassero il bastimento nelle condizioni previste dall'art. 107 del Codice per la marina mercantile, i detti conduttori saranno responsabili dei danni cagionati al bastimento stesso dalla loro falsa rotta o manovra.¹

932. Le particolari discipline per l'esercizio dei piroscafi rimorchiatori riconosciute opportune in ciascun porto o stazione marittima, saranno determinate dai regolamenti accennati all'art. 190 del Codice per la marina mercantile, compilati dai competenti capitani di porto ed approvati dal Ministero della marina.

Sezione V.

Del materiale galleggiante dipendente dalla amministrazione dei lavori pubblici.

933. Gli uffici del genio civile incaricati del servizio dei porti, spiagge e fari daranno ai rispettivi uffici di

¹ Modificato dal R. D. 26 novembre 1896, n. 725.

porto la nota del materiale galleggiante dipendente dall'amministrazione dei lavori pubblici, indicando, per ciascun galleggiante, la sua qualità ed il nome di chi ne è responsabile.

Gli uffizi di porto registreranno queste indicazioni agli effetti della polizia marittima e dell'ordine del porto.

Occorrendo di spostare un galleggiante da un punto all'altro dello stesso porto, l'uffizio del genio civile farà conoscere all'uffizio di porto il galleggiante da traslocarsi, il punto in cui dovrebbe venire situato ed il motivo del cambiamento di posto.

Su tali indicazioni, e dove non ostino più urgenti bisogni della navigazione, l'uffizio di porto provvederà al movimento ed al libero esercizio del galleggiante nella sua nuova posizione.

Abbisognando spedire galleggianti da un porto all'altro, l'uffizio di porto del luogo in cui esiste il galleggiante sulle analoghe indicazioni da fornirsi dall'uffizio del genio civile, rilascerà un foglio di autorizzazione da cui consti:

a) il galleggiante da spedirsi e il porto cui è destinato;

b) il nome del marino che è preposto al comando,

il quale dovrà avere i requisiti prescritti dal Codice per la marina mercantile e dal presente regolamento;

c) i nomi e le qualità delle persone che si imbarcano.

CAPO VII.

Dei piloti pratici.

934-968. *(Abrogati e sostituiti dal R. D. 31 marzo 1895, n. 108, riportato nella Parte Terza del volume.*

TITOLO IV.

CAPO I.

Della giurisdizione civile contenziosa dei capitani e degli uffiziali di porto, della competenza e della procedura.

Sezione I.

Della competenza e dei modi di regolarla in caso di conflitto.

969. La competenza dei capitani ed uffiziali di porto a decidere delle controversie è determinata dagli articoli 14 e 126 del Codice per la marina mercantile.

L'obbligo di promuovere l'amichevole accordo fra le parti di cui nell'art. 16 del detto Codice, è limitato alle controversie nelle materie contemplate dai citati articoli 14 e 126.

970. Nel caso di conflitto fra due uffiziali di porto

reggenti circondari dello stesso compartimento, la competenza sarà determinata dal capitano del porto del compartimento.

Se trattasi di conflitto fra due o più capitani di porto o tra due o più uffiziali di porto di compartimento diverso, il regolamento della competenza spetta al Ministero della marina.

L' autorità chiamata a decidere sul regolamento della competenza provvederà sopra domanda di una delle parti senza formalità di giudizio.

971. Se il conflitto accade fra una o più autorità di porto ed una o più autorità giudiziarie, la competenza per la risoluzione del conflitto spetta all' autorità giudiziaria immediatamente superiore all' autorità giudiziaria in conflitto coll' autorità di porto.

Il regolamento della competenza si farà in questo caso secondo le norme prescritte nel capo II del Codice di procedura civile.

Sezione II.

Della procedura.

972. La richiesta per la decisione della controversia risulterà da atto di citazione fatto intimare da un usciere al convenuto a cura e diligenza della parte attrice.

L'atto di citazione dovrà indicare l'ufficio in cui le parti devono comparire, l'oggetto della domanda, il giorno e l'ora della citazione.

La presentazione di una copia dell'atto di citazione, colla dichiarazione dell'uscieri circa l'avvenuta notificazione alla parte citata, farà prova della debita chiamata del convenuto voluta dall'art. 15 del Codice per la marina mercantile.

Per gli effetti della notificazione della citazione, il bastimento è considerato come abituale dimora per chiunque appartenga all'equipaggio di esso.

973. Davanti ai capitani ed agli uffiziali di porto i giudizi sono spediti senza formalità.

Le dimande e le difese sono esposte verbalmente.

974. Il giorno stabilito per la comparizione, l'attore espone la sua domanda e presenta i documenti sui quali la medesima si fonda.

Quando il convenuto ne faccia richiesta, il capitano e l'uffiziale di porto può accordargli un termine per la risposta e per la presentazione dei suoi documenti.

Il capitano o l'uffiziale di porto esamina i documenti, sentite le parti nelle rispettive osservazioni.

975. Agli interrogatori diretti da una parte al-

l'altra si risponde immediatamente sempre che il capitano o l'uffiziale di porto li riconosca ammissibili.

976. Davanti il capitano o l'uffiziale di porto può aver luogo anche la delezione del giuramento, sia che una delle parti, ovvero il capitano o l'uffiziale di porto, voglia far dipendere dallo stesso la decisione della controversia, sia che il detto capitano o uffiziale di porto voglia per mezzo di questo determinare soltanto l'ammontare della condanna.

Nell'uno e nell'altro caso il capitano o l'uffiziale di porto ne precisa la formola e fa risultare del giuramento prestato nel processo verbale di cui nell'art. 15 del Codice per la marina mercantile.

Alla prestazione del giuramento si premetterà una seria ammonizione sull'importanza dello stesso e sulle pene stabilite contro i colpevoli di falso giuramento.

977. Quando occorra, il capitano o l'uffiziale di porto può esaminare testimoni in prova od a schiarimento dei fatti che formano oggetto della controversia.

I testimoni potranno essere indicati dalle parti od anche assunti d'ufficio se consti al capitano od all'uffiziale di porto, che deve

decidere della controversia, che qualche persona è in grado di dare informazioni sui fatti stessi.

I testimoni sono sentiti separatamente previo giuramento e premesse le ammonizioni di cui nell'articolo precedente, ancorchè allegati a sospetto, e salvo a tener conto dei motivi di sospetto nell'apprezzarne le deposizioni.

Se i testimoni sono necessari e per impedimento legittimo non siano intervenuti all'udienza, il capitano o l'uffiziale di porto ne può differire l'esame per pochi giorni, ordinarne la comparizione anche ad ora fissa, ovvero trasferirsi colle parti nella loro dimora per sentirli.

978. Allorchè il capitano o l'uffiziale di porto stimi conveniente di fare qualche verificaione, od ordinare una perizia, dà le occorrenti disposizioni, stabilendo a voce il giorno e l'ora in cui si dovrà eseguire.

I periti, quando le parti non si accordino sulla scelta, saranno nominati dal capitano o dall'uffiziale di porto, il quale li eleggerà possibilmente tra le persone pratiche delle cose di mare.

I periti saranno anch'essi sentiti con giuramento, premesse le ammonizioni, di cui sopra, sull'importan-

za del giuramento e sulle pene stabilite contro i colpevoli di falsa perizia.

979. Le parti hanno facoltà di presentare testimoni, la cui comparsa sta a cura e diligenza delle medesime.

Invece i testimoni chiamati d'ufficio ed i periti saranno citati verbalmente per mezzo di una persona della bassa forza dell'ufficio di porto. Se questi testimoni o periti non compariscano, o, comparendo, ricusino di giurare, potranno essere condannati ad una ammenda non minore di lire 5. Se dopo la condanna all'ammenda, giustificassero i motivi della loro comparizione, potranno essere assoluti dalla condanna medesima.

980. Non si fa alcun atto o processo verbale della istruzione, eccettuato il caso in cui venga impugnato come falso un documento. Avvenendo questo caso, se la parte che produsse il documento insista di volersene servire, il processo verbale, insieme col documento impugnato, si rimette al procuratore del Re, competente per ragione di territorio, dal capitano o dall'uffiziale di porto chiamato a decidere della controversia.

Ove questi non sia in grado di decidere senza il documento impugnato, so-

spenderà ogni provvedimento sul merito della controversia sino all'esito del relativo giudizio sul falso.

981. Le udienze civili dei capitani ed uffiziali di porto sono pubbliche, e si tengono nel locale destinato al loro ufficio.

La polizia dell'udienza appartiene al capitano od all'uffiziale di porto chiamato a decidere le controversie.

Se durante l'udienza avvenga qualche disordine, il detto funzionario ammonirà il disturbatore, e qualora, non ostante la fatta ammonizione, l'ordine non potesse ristabilirsi avrà la facoltà di far espellere dall'udienza il contravventore od anche infliggergli, seduta stante, un'ammenda.

Potrà anche, in caso di bisogno, richiedere l'intervento della forza pubblica.

982. Il capitano o l'uffiziale di porto può assumere per le scritturazioni del verbale, di cui nell'articolo 15 del Codice per la marina mercantile, o il funzionario del suo ufficio chiamato da questo regolamento a far le veci del cancelliere nell'istruttoria delle cause penali, ovvero qualunque persona che sia maggiore di età, che abbia capacità sufficiente e non sia esclusa dall'esercizio dei pubblici uffizi, la quale

presterà giuramento a norma dell'art. 1034 del presente regolamento.

983. Il provvedimento dell'autorità di porto, quando l'oggetto della controversia non eccede il valore di lire 400, è vero titolo esecutivo, quindi può esserne autorizzata dalla stessa autorità la spedizione della copia in forma esecutiva.

La formola da adoperarsi in tal caso, è quella stabilita dall'art. 556 del Codice di procedura civile, intitolandosi cioè la copia in nome del Re e terminando colla formola seguente:

« Comandiamo a tutti gli uscieri che ne siano richiesti e a chiunque spetti di mettere ad esecuzione la presente, al Ministero pubblico di darvi assistenza, a tutti i comandanti ed ufficiali della forza pubblica di concorrervi con essa quando ne siano legalmente richiesti ».

Avrà lo stesso effetto il provvedimento emesso dal capitano od ufficiale di porto al seguito di conciliazione intervenuta fra le parti nelle questioni non eccedenti il valore di lire 400.

984. Ove la parte condannata non voglia ottemperare al provvedimento emesso dalla autorità di porto, il verbale di cui nell'art. 15 del Codice per la marina mercantile, sarà consegnato per copia, mu-

nito della formola esecutiva, alla parte vittoriosa, affinchè a sua cura e diligenza abbia esecuzione per mezzo di uno degli uscieri addetti alla pretura del luogo di domicilio della parte soccombente nei modi e colle forme prescritte dal Codice di procedura civile.

985. Nelle questioni eccedenti il valore di lire 400, quando le parti siansi conciliate, si forma processo verbale che contega la convenzione.

Il processo verbale è sottoscritto dalle parti e dal capitano od ufficiale di porto intervenuto per comporre la controversia.

Se le parti od una di esse non possono sottoscrivere, se ne fa menzione indicando il motivo.

Se una delle parti ricusa di sottoscrivere, la conciliazione si ha per non avvenuta.

Non riuscendo la conciliazione se ne stenderà processo verbale che sarà trasmesso in originale all'autorità giudiziaria competente, a norma del disposto dell'art. 16 del Codice per la marina mercantile.

986. Il procedimento davanti le autorità di porto per tutto ciò cui non è espressamente provvisto dal presente regolamento, prenderà norma dalle disposizioni del Codice di procedura

civile a riguardo dei conciliatori od, in difetto, dei pretori, in quanto siano applicabili.

CAPO II.

Della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza e della procedura.

Sezione I.

Delle funzioni di polizia giudiziaria.

987. Le funzioni di polizia giudiziaria, di cui sono investiti i capitani e gli ufficiali di porto, ai termini dell'art. 13 del Codice per la marina mercantile, hanno per oggetto di ricercare i reati marittimi, raccogliere le prove e fornire alle autorità competenti a conoscere dei reati stessi tutte le indicazioni che possono condurre allo scoprimento degli autori e dei complici.

988. In dipendenza di tali funzioni i capitani e gli ufficiali di porto hanno il dovere di ricevere i rapporti, le querele e le denunzie di ogni reato marittimo commesso nel territorio della loro giurisdizione, ed a bordo dei bastimenti mercantili all'estero od in corso di navigazione, nei limiti stabiliti dal Codice anzidetto. Essi dovranno inoltre investigare

direttamente e per mezzo degli agenti degli uffizi di porto, onde raccogliere le prove di tali reati, procedere senza indugio alla compilazione dei relativi atti di istruttoria, nei modi e nelle forme prescritte dal Codice e dal presente regolamento per la marina mercantile, e trasmettere in seguito all'autorità competente il risultato delle informazioni.

989. A tal effetto essi hanno la facoltà di ordinare l'arresto degl'imputati colti in flagrante reato che importi pena del carcere eccedente i tre mesi o pena maggiore, richiedendo ove d'uopo, direttamente la forza pubblica.

L'arresto degli imputati sarà ordinato anche quando il flagrante reato sia punibile con la pena del carcere non eccedente tre mesi, se gl'imputati sono nel novero delle persone menzionate nell'art. 206 del Codice di procedura penale.

990. Fuori dei casi di flagrante reato, i capitani o gli ufficiali di porto dovranno astenersi dal procedere o far procedere all'arresto di imputati di reati marittimi di esclusiva competenza dell'autorità giudiziaria, eccetto che nel corso delle informazioni, od anche dopo la trasmissione dei relativi atti di istruttoria all'anzidetta autorità, non aves-

sero fondato motivo di sospettare che la persona imputata sia per darsi alla fuga.

In questo caso, potranno ordinarne l'arresto, sempre quando però contro la persona imputata esistano gravi indizi di colpevolezza e concorrano le condizioni volute dall'art. 182 del Codice di procedura penale, modificato dalla legge 30 luglio 1876, n. 3183, e ciò senza pregiudizio di quanto dispone l'alinea dell'articolo 444 del Codice per la marina mercantile, relativamente all'imputato libero che sia imbarcato per l'estero.

Eglio, a giustificazione dell'ordine di arresto rilasciato, stenderanno verbale circostanziato e ne informeranno immediatamente l'autorità giudiziaria competente.

Per conoscere se il reato è flagrante, si avrà riguardo al disposto dell'art. 47 del Codice di procedura penale.

991. Nel caso di ribellione, oltraggio, violenze, vie di fatto, ingiurie ed insulti commessi contro i capitani e gli ufficiali di porto nell'esercizio delle loro funzioni od a causa di esse ne sarà redatto verbale, che verrà trasmesso all'autorità competente secondo le norme degli articoli 409 e 425

del Codice per la marina mercantile. I capitani ed ufficiali di porto capi d'ufficio potranno in questo caso procedere all'immediato arresto dell'imputato, anche quando il medesimo non sia nel novero delle persone contemplate dall'art. 206 del Codice di procedura penale, od il reato di cui si rese colpevole, non sia punito con pena del carcere eccedente i tre mesi o pena maggiore.

992. L'arresto del colpevole tanto nel caso previsto dal precedente articolo, che in qualsiasi altro di flagrante reato nei limiti sovra espressi, ha luogo qualunque sia la nazionalità di lui o la bandiera del bastimento cui esso appartiene.

993. Allorchè perverrà al capitano od ufficiale di porto qualche denuncia, querela, verbale, rapporto o notizia di un reato marittimo, se la cognizione di questo non è di competenza sua, ne darà immediatamente avviso all'autorità giudiziaria competente nella cui giurisdizione avvenne il reato per i provvedimenti che stimerà del caso, salvo sempre l'obbligo di procedere senza ritardo ai preliminari atti d'istruttoria ordinati dall'art. 444 del Codice per la marina mercantile, di far deporre nelle carceri giudiziarie o nella

camera di deposito del mandamento, a seconda dei casi, l'imputato che trovisi in istato d'arresto, dopo averlo interrogato, secondo le norme stabilite dall'art. 1008 del presente regolamento.

L'obbligo d'interrogare immediatamente l'imputato si estende anche nel caso in cui questi, sebbene libero, si trovi nelle condizioni previste dall'ultimo alinea dell'art. 444 su citato.

Ove, per circostanze speciali, l'imputato in istato d'arresto, che dev'essere depositato nelle carceri giudiziarie, non potesse subito esservi tradotto, il capitano o l'uffiziale di porto lo farà altrimenti custodire, fino all'arrivo sul posto dell'autorità giudiziaria, od alla emanazione dei provvedimenti che saranno dalla medesima impartiti, o nel bastimento su cui trovasi l'arrestato, o nella sala di deposito del mandamento.

La precedente disposizione è applicabile al caso, previsto dall'art. 441 del Codice per la marina mercantile, dell'arrestato per crimine o delitto commesso durante il viaggio a bordo di un bastimento, il cui primo approdo avvenga in un porto dello Stato. In questo caso però, ove l'approdo del bastimento avvenga in un porto, spiaggia

o rada lontana dal luogo ove esistono le carceri giudiziarie, ed il bastimento su cui trovasi l'arrestato sia diretto ad un punto compreso nella giurisdizione territoriale dell'autorità giudiziaria competente a conoscere del reato per ragione d'iscrizione del bastimento nella matricola ivi esistente, e sia pronto alla partenza, l'autorità marittima del luogo, dopo aver ritirate le carte processuali ed i corpi di reato, è in facoltà di fare sbarcare l'imputato o di farlo custodire sul bastimento medesimo sino all'arrivo di questo alla sua destinazione.

L'autorità marittima, in quest'ultimo caso, darà al capitano o padrone del bastimento le opportune istruzioni in iscritto per la immediata consegna, al di lui arrivo, dell'arrestato all'autorità marittima locale per gli effetti del citato art. 441, facendo di tutto menzione nel giornale di bordo, ed informandone l'autorità giudiziaria competente.

994. In caso di concorrenza del capitano od uffiziale di porto coll'autorità giudiziaria per gli atti di polizia giudiziaria relativi a *crimini* o *delitti*, spetterà a quest'ultima di procedere analogamente con facoltà di rifare quelli ai quali si

fosse già proceduto dalle autorità di porto, sempre che li credesse difettivi od irregolari.

Questa disposizione non è applicabile al caso in cui il capitano o l'uffiziale di porto concorresse col pretore. In questo caso, il pretore sarà preferito all'autorità di porto allora soltanto che fosse delegato dall'autorità competente, oppure il reato per cui si procede sia attribuito dal Codice per la marina mercantile alla di lui cognizione.

995. Le funzioni di polizia giudiziaria, di cui sono investiti i capitani e gli uffiziali di porto, sono da essi esercitate sotto la direzione e dipendenza del procuratore generale presso la corte d'appello e del procuratore del Re presso il tribunale correzionale, nella cui giurisdizione esercitano le dette funzioni, osservati però i limiti segnati dal presente regolamento e senza pregiudizio della subordinazione dovuta ai loro superiori, il tutto a norma delle leggi e dei regolamenti rispettivi.

996. Tra le facoltà inerenti all'esercizio delle funzioni di polizia giudiziaria attribuite ai capitani ed uffiziali di porto dal Codice per la marina mercantile, vi è pure quella di dare le disposizioni di vigilanza

per la conservazione dell'ordine della polizia nei porti, nelle rade, nelle spiagge e nei canali, e di cui negli articoli 182 e seguenti del capo III, parte 1^a del Codice stesso, non che i provvedimenti d'urgenza nei luoghi ove non esiste ufficio di pubblica sicurezza, pei reati comuni che vi si commettono, a norma dell'art. 181 del suddetto Codice.

I provvedimenti d'urgenza, di cui nell'articolo precedente, consistono nell'impedire che si disperdano le tracce del commesso reato e le prove del medesimo, e che il colpevole possa darsi alla fuga. Fra i detti provvedimenti vi è quello di ordinare l'arresto dell'imputato colto in flagrante reato, purchè concorrano le condizioni accennate nell'art. 989 del presente regolamento, non che di procedere al sequestro degli oggetti che potessero condurre alla scoperta del reato e dei suoi autori e complici.

Le disposizioni dei due precedenti articoli sono comuni anche ai capi degli uffizi di porto dipendenti, non che ai delegati di porto ed a tutti gli agenti della forza pubblica, i quali sotto questo rapporto si considerano tutti come uffiziali di polizia giudiziaria nei limiti dal Codice fissati.

997. Il servizio delle ronde e perlustrazioni che gli uffizi di porto hanno facoltà di ordinare, ai termini dell'art. 185 del Codice per la marina mercantile, si eseguisce sia per mezzo dei guardiani e marinai dell'ufficio di porto, sia, ove occorra, per mezzo dei carabinieri reali e delle guardie di pubblica sicurezza, intese in questo caso le autorità da cui questi agenti della forza pubblica dipendono.

Il servizio ha luogo tanto a terra sui moli, sui bacini, sulle calate e sulle spiagge, quanto in mare nei luoghi d'ancoraggio ed ormeggio di bastimenti, colle lance e coi battelli dell'ufficio di porto, ed in caso di mancanza od insufficienza di galleggianti o di marinai dell'ufficio di porto, potranno essere richiesti alle autorità competenti i battelli e le guardie delle dogane.

998. Le ronde, così organizzate hanno le facoltà loro impartite dall'art. 185 succitato del Codice per la marina mercantile, ed in caso di flagrante reato di ribellione, oltraggio, violenze, vie di fatto, ingiurie ed insulti commessi contro le stesse nello esercizio delle loro funzioni od a causa di esse, di procedere allo immediato arresto del-

l'imputato, anche quando non concorrano le condizioni volute dall'art. 989 del presente regolamento.

Esse di ogni reato da loro constatato nell'esercizio delle proprie funzioni stenderanno processo verbale nelle forme prescritte dall'art. 59 del Codice di procedura penale, e terranno dietro agli oggetti del reato ed a quelli che hanno servito a commetterlo e li porranno sotto sequestro.

Il processo verbale sarà sottoscritto dagli agenti che lo avranno disteso e da due testimoni, che, potendo, faranno intervenire alle operazioni che compiono.

Nel caso in cui siasi arrestata qualche persona colta in flagrante reato, sarà immediatamente tradotta avanti il capitano o l'uffiziale di porto, il quale, ricevuto il relativo verbale ed i corpi di reato che fossero stati sequestrati, procederà secondo le norme stabilite dal presente regolamento.

Sezione II.

Da chi e in quali casi si può richiedere la forza pubblica e la forza armata.

999. I capitani e gli uffiziali di porto hanno il diritto di richiedere direttamente l'intervento e l'assistenza della forza pub-

blica, ed in mancanza di questa, anche la forza armata.

Gli applicati di porto e i delegati di porto, capi d'ufficio di porto dipendente, possono invocare soltanto l'intervento e l'assistenza della forza pubblica per far cessare immediatamente ogni causa di disordine, curando, se occorre, l'arresto dei colpevoli.

1000. La richiesta della forza pubblica deve essere fatta per iscritto con l'indicazione del motivo, eccetto nei casi gravissimi, che non ammettono dilazione, dandone contemporaneamente avviso all'autorità prefettizia, a' superiori da cui dipendono quelli ai quali è rivolta la richiesta stessa, ed ai Sindaci, quando ne sia il caso.

1001. Le autorità alle quali è fatta la richiesta della forza pubblica devono prestarsi alla domanda senza attendere ordini speciali dai rispettivi superiori da cui dipendono, essendo soli responsabili delle conseguenze della richiesta i funzionari di porto che la emettono.

1002. La richiesta della forza pubblica sarà fatta direttamente come segue:

Al comando dei reali carabinieri, delle guardie di pubblica sicurezza, o delle guardie doganali.

La richiesta della forza armata sarà direttamente fatta:

Al comando del dipartimento marittimo, e, dove questo non ha sede, al comando di un regio legno da guerra; se non vi sono autorità della marina militare, al comando del distretto, o al comando della guarnigione.

Sezione III.

Delle forme degli atti d'istruttoria preliminare commessi ai capitani ed ufficiali di porto dall'art. 444 del Codice per la marina mercantile.

1003. L'azione penale pei reati marittimi è sempre pubblica ed è esercitata di ufficio. Potrà tuttavia chiunque costituirsi parte civile nel giudizio penale, per risarcimento di danni.

Sono comuni ai procedimenti pei reati marittimi le disposizioni del capitolo I, titolo preliminare; della sezione II, titolo V, del Codice di procedura penale, in quanto vi siano applicabili, salvo le modificazioni che in appresso.

1004. Nelle cause di competenza dell'autorità giudiziaria, il capitano o l'ufficiale di porto, che procede ai preliminari atti d'istruttoria, potrà ricevere soltanto la dichiarazione formale di cui all'art. 110 del

citato Codice di procedura, allorchè essa vien fatta nella querela. Ogni altro atto relativo alla costituzione di parte civile dovrà farsi nella cancelleria del pretore, del tribunale o della corte dove si fa l'istruzione o dove pende il giudizio.

Nelle cause di competenza del capitano od ufficiale di porto, e di cui all'art. 1024 del presente regolamento, se la domanda ecceda il valore di lire 400, il capitano od ufficiale di porto rimetterà la parte richiedente a provvedersi in via civile avanti l'autorità giudiziaria competente e statuirà intanto sulla causa penale.

La somma da depositarsi ai termini dell'art. 565 del detto Codice di procedura sarà da lui determinata e la elezione di domicilio prescritta dall'art. 111, ed il deposito delle spese summenzionate, dovranno farsi nel di lui ufficio. Le notificazioni che occorressero saranno fatte alla parte civile a cura del capitano od ufficiale di porto per mezzo dell'incaricato delle funzioni di usciere, in conformità al disposto dell'art. 1034 del presente regolamento.

Nelle cause anzidette la parte civile potrà comparire all'udienza personalmente o farsi rappresen-

tare da persona munita di procura speciale, come è prescritto nei giudizi pretoriali dall'art. 277 del Codice di procedura penale.

1005. I reati marittimi si provano con gli stessi mezzi coi quali si provano i reati comuni, cioè con verbali o rapporti, con documenti o con testimoni, o con ogni altro mezzo non vietato dalla legge.

1006. Ogni persona che si sarà trovata presente ad un reato marittimo, o che ne avrà in altro modo avuta cognizione, potrà denunciarlo, oltre alle persone contemplate nell'articolo 98 del Codice di procedura penale, al capitano od ufficiale di porto del luogo del reato o della dimora dell'imputato, o del luogo dove egli potesse essere trovato, salvo quanto è espressamente stabilito dal Codice per la marina mercantile e dalla legge sui consolati a riguardo dei reati commessi all'estero od a bordo dei bastimenti mercantili in corso di navigazione.

Senza pregiudizio di quanto è disposto dagli articoli 101, 102 e 103 del Codice di procedura penale, a riguardo delle persone ivi enunciate, la denuncia dei reati marittimi commessi a bordo di un bastimento è obbligatoria

per il capitano o padrone del bastimento medesimo entro i termini prescritti dall'art. 442 del Codice per la marina mercantile.

Ogni persona che si presenterà offesa o danneggiata da un reato potrà portare querela avanti l'autorità alla quale può farsene la denuncia.

Possono anche portare querela il marito per la moglie, l'ascendente pei discendenti minori sottoposti alla sua potestà, il tutore ed il protutore per chi è soggetto a tutela, il capitano o padrone di un bastimento per le persone dell'equipaggio, minori degli anni 18, finchè dura l'arrolamento.

1007. La denuncia o querela fatta verbalmente sarà ridotta in iscritto dal capitano o ufficiale di porto che la riceve. Il relativo verbale sarà sottoscritto da lui e dal denunziante o querelante; se questi non sa scrivere, farà il suo segno; e se egli non vuole o non può sottoscrivere nè segnare, ne sarà fatta menzione.

La denuncia o querela fatta per iscritto sarà sempre sottoscritta dal denunziante o querelante.

In caso di denuncia o querela fatta da un procuratore speciale, la procura dovrà enunciare il fatto e

le circostanze menzionate nell'articolo precedente.

Essa sarà spedita in *breve* e sarà annessa all'atto di denuncia o querela.

La denuncia o querela fatta per iscritto dovrà, *quando sia possibile*, essere ratificata dinanzi al capitano od ufficiale di porto, il quale ne stenderà verbale a piè della medesima, che dovrà essere sottoscritto o sottosegnato, a seconda dei preaccennati casi, dal denunziante o querelante o dal suo procuratore.

1008. Appena che il capitano o l'uffiziale di porto avrà ricevuta la denuncia o querela, od avrà avuto altrimenti notizia di un crimine o delitto marittimo, dopo aver adempito al disposto dell'art. 993 del presente regolamento, avrà cura di accertare il corpo del reato, e, ove sia possibile, anche lo stato dei luoghi in cui fu commesso; il medesimo assumerà le informazioni sullo stesso con le sue circostanze, specialmente quelle di tempo e di luogo, e raccoglierà tutte le prove e gl'indizi che vi si riferiscono, esponendo fedelmente le fatte interrogazioni e le risposte; dovrà sequestrare gli oggetti che possono servire tanto a carico quanto a favore dell'imputato, ed

essendovi tracce apparenti del reato ed il pericolo che si disperdano, sarà suo ufficio di accertarle anche per mezzo di periti. Nella scelta dei periti, egli terrà conto della natura ed indole speciale dei fatti sui quali essi devono giudicare e della condizione e qualità delle persone che vi sono implicate.

Quando siavi un arrestato procederà al di lui interrogatorio, tanto sulle sue generalità, quanto sui motivi dell'arresto e su tutte le circostanze attinenti al reato.

Di tutte queste operazioni stenderà uno o più verbali in carta libera. Questi saranno sottoscritti dalle persone intervenute all'atto ed a piè di ciascun foglio, dal capitano od ufficiale di porto e dal cancelliere che lo avrà assistito.

Se le persone intervenute non sappiano scrivere, dovranno sottosegnare; e qualora non vogliano o non possano sottoscrivere o sottosegnare, ne sarà fatta menzione.

1009. Se il capitano o l'ufficiale di porto che procede agli atti d'istruzione lo creda conveniente, potrà proibire a chicchessia di uscire o di allontanarsi

dal luogo in cui si stende il verbale, prima che lo stesso sia chiuso.

Il contravventore a questo ordine potrà essere arrestato, ed in mancanza di legittima scusa, sarà condannato dal capitano od ufficiale di porto procedente, alla pena degli arresti o ad un'ammenda non minore di lire 10.

Ove il contravventore non sia stato arrestato, potrà tuttavia essere condannato alla pena sopra indicata tanto in contraddittorio, che in contumacia, se non comparisse dopo essere stato citato nei modi prescritti dall'art. 1034 del presente regolamento.

Nell'uno o nell'altro caso non si farà luogo ad opposizione od appello.

1010. Nell'esame dei testimoni saranno osservate le disposizioni degli articoli 171, 172, 173 e 175 del Codice di procedura penale, e se il testimonio sarà esaminato fuori del luogo in cui avvenne il reato, anche quella dell'art. 174.¹

I periti saranno sentiti con giuramento, e saranno ad essi applicabili le disposizioni contenute nella sezione V del libro I, titolo II, del Codice di procedura suddetta, in quanto

¹ Agli art. 171, 172, 173, 174 e 175 del C. P. P. 1865, corrispondono gli art. 254, 88 e 257 del C. P. P. 1913.

siano compatibili con la semplicità della procedura di cui è caso, ed in quanto non siasi provveduto dal presente regolamento.

Per la prestazione del giuramento dei testimoni e dei periti si osserveranno le prescrizioni degli articoli 297, 298, 299 del Codice di procedura penale, colle modificazioni statuite dalla Legge 30 giugno 1876, n. 3184.¹ Della prestazione del giuramento nei casi suindicati sarà fatta menzione nei relativi verbali.

1011. I testimoni ed i periti che si trovano sul luogo ove si fa l'istruttoria saranno citati verbalmente come all'art. 167 del Codice di procedura penale.²

Se il teste citato non comparisce o, comparendo, ricusa di rispondere, il capitano o l'uffiziale di porto procederà come agli articoli 174 e seguenti del Codice di procedura penale.

Il processo verbale, di cui all'art. 179, sarà trasmesso al procuratore del Re competente per l'opportuno procedimento.

In quanto ai periti che avessero ricusato, senza giusti motivi, di prestare la loro opera, e di dare il loro giudizio, il capitano o l'uffiziale di porto stenderà

verbale del rifiuto e lo trasmetterà al procuratore del Re per quelle istanze che crederà convenienti.

1012. Ove occorra di esaminare prontamente testimoni che si trovano fuori del luogo della istruzione, il capitano o l'uffiziale di porto ne renderà informata l'autorità giudiziaria competente per le opportune delegazioni in proposito, indicandole, nella informazione, i fatti, con tutte le circostanze, sui quali il testimone dovrà essere esaminato.

In caso di urgenza, potrà il capitano o l'uffiziale di porto richiedere direttamente il capitano o l'uffiziale di porto, ovvero il pretore del luogo dove si trova il testimone. L'autorità richiesta per l'esame, se sarà giudiziaria, seguirà le norme prescritte dal Codice di procedura penale; se marittima, si atterrà alle norme prescritte dal presente regolamento per l'istruttoria degli atti per crimini o delitti.

1013. Se la natura del reato è tale che possa verosimilmente acquistarsene la prova da carte o da altri oggetti esistenti a bordo di un bastimento in cui siasi commesso il reato marittimo, od in altro luogo, il

¹ Art. 88, 93, 397; 90, 93, 397; 87, 89, del C. P. P. 1913.

² Art. 250 C. P. P. 1913.

capitano o l'uffiziale di porto, quando presuma che possa essere pericoloso l'indugio, potrà procedere alle relative perquisizioni, nonchè al sequestro della carte e degli oggetti sopra menzionati, osservate, in quanto è possibile, le norme prescritte dalla sezione 10^a, titolo II, del Codice di procedura penale.

1014. Ove la carta attinente al reato fosse di quelle che servono al bastimento per far fede della sua nazionalità, ovvero della regolarità del viaggio o del suo carico per cui possa riuscire pregiudizievole alla navigazione il sequestro della medesima, il capitano o l'uffiziale di porto, dopo averne estratta copia autentica dell'intero contenuto, ovvero della parte che si riferisce al fatto, sottoscritta dal capitano o padrone, restituirà a questo l'originale, facendo di tutto menzione nel processo verbale e nel giornale di bordo, salvo quanto dispone il Codice di procedura penale nel caso in cui la carta da sequestrarsi costituisca essa stessa il corpo del reato.

Ove nel fatto pel quale ha luogo il sequestro si trovi implicato il capitano o padrone del bastimento,

la copia estratta sarà sottoscritta da chi ne fa le veci e sarà a lui restituito l'originale.

1015. Dovendosi per l'accertamento di un reato marittimo, e sempre nel caso in cui sia pericoloso l'indugio, procedere a perquisizioni od arresti personali in case private od in qualche stabilimento civile o militare, in cui il capitano o l'uffiziale di porto non abbia alcuna ingerenza, questi si dirigerà per mezzo di richiesta all'autorità giudiziaria del luogo in cui esiste la casa o lo stabilimento suindicati, la quale vi procederà secondo le norme stabilite dalle leggi generali.

Frattanto, e finchè l'autorità giudiziaria non abbia analogamente proceduto alla fattale richiesta, il capitano o l'uffiziale di porto potrà far invigilare i luoghi anzidetti, acciocchè non sia variato lo stato delle cose, e non avvenga la fuga dell'imputato.

1016. Occorrendo il caso previsto dall'art. 990, primo alinea, del presente regolamento, l'ordine di arresto sarà rilasciato con le forme indicate nella prima e nell'ultima parte dell'art. 188 del Codice di procedura penale.¹ Esso

¹ Art. 32 C. P. P. 1913.

conterrà inoltre l'enunciazione sommaria del fatto, del titolo del reato e dell'articolo di legge relativo allo stesso, e sarà eseguito dalla forza pubblica nel modo indicato dall'art. 192 del Codice succitato.¹

Se per raggiungere l'intento della prova il capitano o l'ufficiale di porto avesse bisogno di procedere all'interrogatorio dell'imputato che non fosse stato arrestato, potrà ordinare la comparizione per mezzo di apposito mandato che sarà rilasciato ed eseguito nelle forme prescritte nel libro 1º, titolo II, sezione 6ª, del Codice di procedura penale.

1017. Il corpo del reato, ed ogni altro oggetto giudicato utile alla manifestazione della verità, saranno descritti, e, secondo il loro volume e natura, assicurati e chiusi con sigilli e strisce di carta, sulle quali apporranno la loro sottoscrizione il capitano o l'ufficiale di porto procedente, con i testimoni.

Occorrendo di sequestrare carte, si dovranno in ciascuna di esse apporre le sottoscrizioni come sopra prescritte, e quando ciò non possa eseguirsi, l'autorità procedente vi unirà una carta bianca, improntando

nel luogo dell'unione il suo sigillo e descrivendone l'impronta.

La detta carta sarà sottoscritta come sopra. Dopo ciò gli oggetti sequestrati saranno depositati e trasportati in luogo sicuro.

Di tutte le accennate operazioni se ne farà menzione nel relativo verbale.

1018. L'imputato e le persone presenti alle operazioni prescritte dagli articoli precedenti saranno eccitate a riconoscere gli oggetti sequestrati ed a sottoscrivere o segnare gli involti e le strisce di carta colle quali sono chiusi; e rifiutandovisi ne sarà fatta menzione nel verbale.

1019. Se nelle operazioni dell'istruttoria occorra un interprete, si osserverà il disposto dell'art. 91 del Codice di procedura penale.

1020. Le forme d'istruttoria su enunciate, in quanto possano applicarsi al caso, saranno osservate dal capitano o padrone di un bastimento nell'istruttoria sommaria prescrittagli dall'art. 439 del Codice per la marina mercantile, nel caso di crimine o delitto commesso a bordo del suo bastimento durante il viaggio.

Nel caso previsto dall'art. 436 del Codice su menzionato, mancando a

¹ Art. 320, 321 C. P. P. 1913.

bordo i testimoni che sappiano sottoscrivere, si supplirà alla loro sottoscrizione col segno prescritto dall'art. 86 del Codice di procedura penale e 1007 del presente regolamento.

Ai comandanti delle navi da guerra, nel caso previsto dall'art. 440, alinea 2^o, del Codice per la marina mercantile, sarà applicabile il disposto dell'ultimo alinea dell'art. 445 dello stesso Codice.

La facoltà concessa dal citato art. 440 al comandante di una nave da guerra non ha effetto, se nel porto straniero risieda un regio ufficiale consolare.

In tal caso la facoltà di compiere gli atti d'istruttoria appartiene al regio ufficiale consolare, il quale, ove il bisogno lo richieda e l'imputato sia tenuto in custodia a bordo della nave da guerra, può ivi trasferirsi per compiere gl'incombenenti che riconoscesse necessari od opportuni.

1021. I verbali di cui sopra e gli oggetti sequestrati saranno trasmessi senza ritardo all'autorità giudiziaria competente, a disposizione della quale saranno ad un tempo trasmessi gli arrestati e salvo sempre il caso in cui dai verbali di istruttoria risultasse che il fatto a cui si riferiscono fosse di competenza della

autorità marittima che procede, nel qual caso i verbali stessi e gli oggetti saranno dalla medesima ritenuti, e date le opportune disposizioni in ordine agli arrestati di conformità alle norme designate nella sezione IV del presente titolo.

In ogni caso sarà unito ai verbali d'istruttoria l'estratto della matricola o del registro in cui il medesimo è iscritto e del ruolo di equipaggio da cui possono aversi indicazioni circa i testimoni da udire.

Tale disposizione sarà pure rigorosamente osservata quando gli atti di istruttoria siano stati compilati all'estero dagli agenti consolari o dai comandanti dei legni da guerra, e ciò senza pregiudizio di quanto dispone l'art. 440 del Codice per la marina mercantile.

Se il reato si riferisca ad un fatto riportato nel giornale di bordo, il capitano o l'uffiziale di porto, nel trasmettere i verbali d'istruttoria, vi unirà un estratto autentico del giornale anzidetto nella parte cui il fatto si riferisce.

1022. Se, dopo essersi adempiuto a quanto è prescritto negli articoli precedenti, venissero a notizia dell'ufficio di porto che ha proceduto agli atti altre prove od altri indizi riguardanti

le circostanze del reato o gli autori o complici dello stesso, esso ne darà immediatamente avviso all'autorità giudiziaria competente, senza tuttavia soprassedere dagli atti necessari per la conservazione delle nuove prove o dei nuovi indizi, osservato il procedimento di cui sopra.

1023. Il capitano di porto trasmetterà, ad ogni principio di semestre, al Ministero della marina, uno stato, conforme al modello espressamente stabilito, dei reati marittimi denunciati nel compartimento all'autorità giudiziaria nel corso del semestre scaduto.

Sarà anche tenuto conto nel detto stato dei casi di diserzione, i quali, sebbene avvenuti all'estero, pure siano stati per qualsiasi causa denunziati all'autorità giudiziaria per cura dell'autorità di porto.

Dovrà inoltre il capitano di porto informare il Ministero di queste ultime denunzie, caso per caso.

Sezione IV.

Dei giudizi di competenza dei capitani e degli uffiziali di porto e degli atti d'istruttoria anteriori al dibattimento (articoli 434 e 443 del Codice per la marina mercantile).

1024. La competenza dei capitani e degli uffiziali di porto a conoscere delle contravvenzioni imarittime, pu-

nibili con pene di polizia, e quella dei suddetti capitani ad istruire e giudicare delle infrazioni, previste dall'ultimo comma dell'art. 434 del Codice per la marina mercantile, è regolata dal combinato disposto degli articoli 435 del citato Codice, e 12 e seguenti del capo II, titolo preliminare, del Codice di procedura penale.

1025. Per le contravvenzioni od infrazioni marittime di cui sopra, commesse nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, a bordo dei bastimenti mercantili, il luogo del commesso reato è determinato da quello in cui il bastimento è ancorato, ancorchè vi si trovi per forzato rilascio.

1026. Agli effetti della precedente disposizione e di quella contenuta nell'articolo 435 del Codice per la marina mercantile, nei circondari marittimi autorizzati dal presente regolamento a tenere le matricole dei bastimenti, l'autorità del luogo, in cui il bastimento è inserito, è quella del capoluogo del circondario.

1027. Gli atti e le informazioni cui si fosse proceduto da altre autorità di porto o da uffiziali di polizia giudiziaria, in conformità al disposto dell'art. 29 del Codice di procedura penale, i corpi di reato e l'imputato saranno rimessi sen-

za ritardo al capitano od ufficiale di porto competente a conoscere della contravvenzione od infrazione marittima, quand' anche non siano stati richiesti, osservato, quanto all' imputato che si trovi in istato d'arresto, il disposto dell'art. 993 del presente regolamento.

Questa disposizione è applicabile eziandio agli ufficiali consolari ed ai comandanti di legni da guerra all'estero pel caso in cui gli atti e le informazioni sieno riferibili ad infrazioni marittime ivi commesse, e di cui nel secondo comma dell'articolo 434 del Codice per la marina mercantile, salvo sempre il disposto dell'articolo 435 dello stesso Codice in ordine alla giurisdizione consolare.

La cognizione delle contravvenzioni, punibili con pene di polizia, appartiene esclusivamente ai comandanti di legni da guerra in paese estero, nei luoghi ove non risiede un regio ufficiale consolare con esercizio di giurisdizione.

Nel caso in cui non siavi nave da guerra, l'ufficiale consolare senza esercizio di giurisdizione nel cui territorio venga commessa la contravvenzione, procederà com'è prescritto dalla disposizione contemplata nella prima parte del presente articolo.

1028. Le contravvenzioni o infrazioni marittime commesse dai capitani e dagli ufficiali di porto nel territorio in cui esercitano le loro funzioni, sono giudicate inappellabilmente dal tribunale correzionale posto nell'anzidetto territorio.

La contravvenzione prevista dall'art. 417 del Codice per la marina mercantile, per mancanza di rispetto, è giudicata con le forme prescritte dal presente regolamento dal capitano od ufficiale viciniore secondo che il reato sia stato commesso contro un capitano od un ufficiale di porto.

1029. Allorquando tra due capitani od ufficiali di porto, od un capitano ed un ufficiale di porto avviene il conflitto di giurisdizione previsto dall'art. 731 del Codice di procedura penale, la decisione dello stesso appartiene al tribunale correzionale dal quale dipendono per ragioni di territorio; e se sono dipendenti da tribunali diversi, la decisione spetterà alla Corte d'appello, da cui essi dipendono, salvo il ricorso, se vi ha luogo, alla Corte di cassazione. Nel caso di conflitto tra l'autorità giudiziaria ed un capitano od ufficiale di porto, la decisione apparterrà alla Corte di cassazione, in conformità del disposto dell'art. 743 del Codice

di procedura penale. Il conflitto può essere denunziato dal ministero pubblico, dall'imputato e dalla parte civile.

Agli effetti della precedente disposizione, il conflitto tra capitani o tra capitani ed ufficiali di porto, presso i quali non funziona il pubblico ministero, sarà denunziato dal pubblico ministero presso il tribunale nella cui giurisdizione esercitano le funzioni.

Sul resto dovranno osservarsi le disposizioni del titolo IV, libro III, del Codice di procedura penale, in quanto vi siano applicabili.

1030. Nel caso di flagrante reato, la forma di procedimento da adottarsi per la spedizione delle cause di competenza dei capitani e degli ufficiali di porto, sarà quella della citazione diretta prevista dall'art. 46 del Codice di procedura penale. A tale effetto il capitano o l'ufficiale di porto, dopo aver proceduto agli atti di cui in detto articolo, farà citare anche verbalmente dall'uscire dell'ufficio di porto, per l'ora che sarà dal medesimo stabilita, l'imputato, le persone civilmente responsabili e la parte danneggiata od offesa, ove ne sia il caso, non che i testimoni che crederà necessari. Se non compariscono l'imputato e le persone civil-

mente responsabili saranno giudicate in contumacia e i testimoni saranno oggetti alle sanzioni penali contenute nel libro II, capo III, § 2°, del Codice di procedura penale.

Se l'imputato o le persone civilmente responsabili lo chiedano, il capitano o l'ufficiale di porto accorderà loro un termine di tre giorni per proporre la loro difesa.

Gli arrestati in flagranza per contravvenzione od infrazione marittima debbono essere posti subito in libertà dall'autorità di porto a cui furono presentati a norma delle disposizioni sulla polizia giudiziaria, contenute nella prima parte di questo titolo, dopo che saranno stati interrogati.

1031. Fuori dei casi di flagrante reato, la procedura da osservarsi dai capitani e dagli ufficiali di porto nelle cause di loro competenza, sarà la seguente.

Appena ricevuta la denunzia, la querela od il rapporto concernente il reato, od avuto altrimenti notizia dello stesso, ove non sia necessaria alcuna istruttoria preliminare ai sensi dell'articolo 448 del Codice per la marina mercantile, il capitano o l'ufficiale di porto fissa l'udienza a piè del verbale che inizia gli atti, od in foglio separato, e rilascia citazione contro l'imputato

nel modo prescritto dall'articolo 1034 del presente regolamento.

1032. Qualora la querela, la denuncia, i rapporti od i verbali non somministrino elementi sufficienti per la prova dell'ingenero del reato o della colpeabilità dell'imputato, il capitano o l'uffiziale di porto, prima di rilasciare la citazione, potrà procedere alla visita dei luoghi, ordinare perizie per la stima dei danni, sentire sommariamente testimoni e fare tutti gli atti che richiedessero celerità o che gli sembrassero necessari, affinché le prove possano essere tutte raccolte o meglio accertate. In quanto al modo di raccogliere ed accertare le dette prove, si osserveranno le norme stabilite dalla parte 3^a di questo titolo, in quanto vi siano applicabili,

La stessa facoltà compete al capitano od uffiziale di porto anche dopo la citazione e prima dell'udienza, come è prescritto nei pretori dall'art. 336 del Codice di procedura penale.

Se per raggiungere l'intento della prova, avesse bisogno di procedere all'interrogatorio dell'imputato, che non fosse stato arrestato, potrà ordinarne la comparizione per mezzo di apposito mandato, che sarà rilasciato ed eseguito nelle forme prescritte dal libro I,

titolo II, sezione 6^a, del Codice di procedura penale anzidetto, come è prescritto nell'art. 1016 del presente regolamento.

1033. Se il capitano o l'uffiziale di porto riconosce che il fatto per cui procede non costituisce reato, o che dalle investigazioni assunte non risultano sufficienti indizi di reità contro l'imputato, o che l'azione penale è prescritta od altrimenti estinta, lo enuncierà espressamente nella ordinanza con la quale dichiarerà non farsi luogo a procedimento.

La detta ordinanza non potrà più aver luogo se la citazione dell'imputato sia stata rilasciata, anche quando dalle informazioni assunte dopo la stessa risultasse non potersi far luogo a procedimento.

In questo caso la dichiarazione relativa sarà fatta all'udienza per mezzo di sentenza.

Contro l'ordinanza del capitano o dell'uffiziale di porto compete alla parte civile ed al pubblico ministero presso il tribunale il rimpiego dell'opposizione, di cui è cenno nella sezione XI, titolo II, libro 1^o, del Codice di procedura penale.

A tale effetto il cancelliere dell'ufficio di porto dovrà dare immediatamente notizia al procuratore del Re del circondario delle ordi-

nanze di non farsi luogo a procedimento, emesse dal capitano od ufficiale di porto, dal quale esso cancelliere dipende.

L'imputato, a riguardo del quale si sarà dichiarato non essere luogo a procedimento per mancanza di sufficienti indizi di reità, non potrà più essere molestato per lo stesso fatto salvo che sopravvengano nuove prove a suo carico, a norma di quanto è disposto dagli articoli 266 e 445 del Codice di procedura penale.

1034. L'atto di citazione nei giudizi avanti i capitani e gli ufficiali di porto contiene, a pena di nullità:

1° la data del giorno, mese ed anno ed il luogo in cui si eseguisce;

2° l'indicazione dell'autorità che l'avrà ordinato;

3° il nome, cognome, il soprannome se ne ha, la paternità, la professione o qualità dell'imputato; il bastimento cui esso appartiene, il numero e luogo della matricolazione di questo, ove sia possibile, nel caso in cui l'imputato trovisi imbarcato in un bastimento in servizio;

4° l'esposizione in succinto del fatto imputato e l'indicazione dell'articolo di legge che s'intende d'applicare;

5° l'avvertimento alla persona che si cita di com-

parire personalmente o per mezzo di procuratore speciale e di presentare all'udienza, che sarà fissata, i suoi testimoni od altri mezzi di difesa.

L'atto di citazione sarà compilato dal cancelliere dell'ufficio di porto, ed intimato a cura del medesimo dalla persona incaricata delle funzioni d'uscieri, e sarà da questi sottoscritto.

Le funzioni di cancelliere nell'ufficio del capo luogo di un compartimento marittimo sono compiute da un ufficiale o da un applicato di porto; in quello di un circondario marittimo da un applicato di porto. In caso di mancanza od impedimento dei designati, qualora si tratti di atti ai quali il capitano o l'uffiziale di porto non possa procedere da solo, questi designerà altra persona idonea a farne le veci, la quale presterà a sue mani giuramento di esercitare fedelmente le funzioni commessele e di osservare il segreto negli atti in cui è richiesto.

Le funzioni d'uscieri sono compiute tanto in uno che in altro ufficio da uno della bassa forza che sarà destinato dal capo dell'ufficio, ed in mancanza di questo dall'uscieri del comune.

1035. Le nullità derivanti da difetto nell'atto di citazione di alcuno dei requisiti

indicati nell'articolo precedente sono sanate con la comparizione dell'imputato, tranne il caso in cui per l'ammissione di ciò che è prescritto al n. 4^o, si abbia assoluta incertezza sull'oggetto della citazione.

In questo caso l'eccezione di nullità dovrà essere proposta alla udienza prima d'ogni altra, altrimenti essa s'intende sanata.

Qualora fosse proposta la detta eccezione, se il capitano o l'uffiziale di porto chiamato a decidere, la riconosca fondata, potrà accordare un congruo termine all'imputato per somministrare le sue difese, rinviando all'uopo il dibattimento. Il termine non potrà essere minore di tre giorni, nè maggiore di dieci. La dichiarazione del rinvio a giorno fisso fatta all'udienza terrà luogo di notificazione agl'interessati.

1036. Il termine ordinario per comparire non sarà minore di tre giorni, oltre un giorno per ogni tre miriametri di distanza dal luogo della residenza, del domicilio o della dimora dell'imputato a quello della comparizione, non compresi in detto termine i giorni nella notificazione e della scadenza.

Le sentenze proferite in contumacia prima della scadenza di questo termine,

saranno nulle. Nondimeno la nullità s'intende sanata, se non viene proposto nell'atto di opposizione di cui all'art. 1050 del presente regolamento, e prima d'ogni altra sanzione e difesa.

Nei casi urgenti si potranno abbreviare i termini e citare l'imputato a comparire nel giorno e nell'ora indicati nella cedola di notificazione rilasciata dall'autorità competente, e nella quale si farà pure constare dell'urgenza.

L'abbreviazione dei termini potrà pure aver luogo, sempre che l'imputato ne faccia analoga istanza.

1037. La citazione sarà intimata all'imputato nelle forme prescritte pei mandati di comparizione dall'art. 189 del Codice di procedura penale.

La parte civile o semplicemente querelante sarà citata anche essa, acciò, volendo possa intervenire nella causa; potrà comparire anche volontariamente od in seguito a semplice avviso senza bisogno di citazione formale.

La parte civilmente responsabile sarà citata nelle forme prescritte per la citazione dell'imputato: il termine per comparire sarà quello di cui nell'articolo precedente. La detta parte proporrà i suoi mezzi di di-

fesa nei modi determinati per gl' imputati.

Per la gente di mare e per passeggeri a bordo di un bastimento in servizio è considerato come dimora abituale lo stesso bastimento.

La citazione per l'equipaggio e pei passeggeri sarà consegnata al secondo od altro ufficiale di bordo se non può essere eseguita in persona; ed in mancanza del secondo o di altro ufficiale di bordo, al guardiano della nave.

1038. Se l'imputato di contravvenzione od infrazione marittima è assente o legittimamente impedito di presentarsi o di produrre i suoi mezzi di difesa, il capitano o l'ufficiale di porto davanti cui pende il giudizio, potrà, sulla domanda di lui o de' suoi parenti od amici, accordargli una dilazione.

Nelle cause anzidette l'imputato può comparire in persona o farsi rappresentare da persona munita di procura speciale, senza che gli sia necessaria l'assistenza di un difensore: l'intervento all'udienza del pubblico ministero è escluso. Sarà però sempre necessaria al capitano o all'ufficiale di porto l'assistenza di un cancelliere, il quale rediga il verbale del dibattimento. La destinazione del-

la persona incaricata di compiere le funzioni di cancelliere, e quella della persona incaricata di eseguire le notificazioni degli atti, sarà fatta nei modi prescritti dall'art. 1034 del presente regolamento.

Nel caso di volontaria scelta di un difensore davanti ai capitani ed agli uffiziali di porto basterà che la persona scelta sia maggiorennne, si trovi sul luogo al momento del giudizio e sia ammessa all'esercizio dei pubblici uffizi.

1039. Le contravvenzioni o le infrazioni marittime si proveranno coi mezzi indicati nell'art. 1005 del presente regolamento.

I verbali e i rapporti stesi dagli uffiziali di polizia giudiziaria faranno fede dei fatti materiali relativi ai reati sino a prova contraria. Hanno lo stesso valore i verbali e i rapporti dei funzionari indicati nell'art. 13 del Codice per la marina mercantile.

I verbali firmati da uno solo degli agenti degli uffizi di porto, nei casi indicati nel titolo III del Codice per la marina mercantile, hanno lo stesso valore, che l'articolo 340 del Codice di procedura penale attribuisce ai verbali degli uffiziali di polizia giudiziaria indicati nell'art. 58 del Codice stesso.

1040. I testimoni ed i periti devono avere la capa-

cità, di cui nel libro II, capo III, § 1°, del Codice di procedura penale, ed essere citati o mediante avviso verbale o con biglietto, a seconda dei casi; come è prescritto dagli articoli 163, 164, 165 e 167 del citato Codice.

Occorrendo citare per testimoni carabinieri reali, guardie di dogana e di pubblica sicurezza, soldati sotto le armi od impiegati di alcune delle amministrazioni dello Stato, il capitano o l'uffiziale di porto deve darne contemporaneamente avviso ai rispettivi capi o superiori, acciocchè impartiscano le occorrenti disposizioni per la comparizione.

Per la gente di mare e pei passeggeri a bordo di un bastimento in servizio da citarsi come testimoni si prende norma dall'art. 1037 ultime alinea del presente regolamento.

Sul modo di ricevere le deposizioni dei testimoni che godono di qualche privilegio od immunità giusta il disposto dal titolo III, libro III, del Codice di procedura penale si osserveranno le norme ivi contenute.

1041. I testimoni ed i periti a carico sono citati a spese dello Stato; quelli nell'interesse dell'imputato delle persone civilmente responsabili e della parte ci-

vile, saranno citati a spese di questi rispettivamente.

Qualora l'imputato, la persona civilmente responsabile o la parte civile giustifichi nelle forme prescritte dall'art. 9 del regio decreto 6 dicembre 1865, n. 2627, sul gratuito patrocinio la propria indigenza, il capitano o l'uffiziale di porto ordinerà che i testimoni ed i periti che la parte richiedente intenderà far sentire all'udienza siano citati a spese dell'erario, fissandone esso il numero, qualora la lista presentata all'uopo gli sembrasse soverchiamente estesa.

Se la istanza fosse rivolta ad ottenere copia dei documenti esistenti in pubblici archivi o presso pubblici uffiziali, il detto capitano od uffiziale di porto potrà ordinare il rilascio gratuito nei modi stabiliti dal precitato decreto.

In quanto al modo di esaminare i testimoni e sentire i periti, ed ai provvedimenti contro i testimoni falsi o reticenti, o contro i colpevoli di falsa perizia, si applicheranno le disposizioni della legge generale, e quelle contenute nell'articolo 1011 del presente regolamento.

1042. La discussione della causa ha luogo secondo l'ordine seguente:

1° il capitano o l'uffi-

ziale di porto domanda all'imputato le sue generalità, e lo interroga sui fatti che costituiscono l'oggetto dell'imputazione;

2° il cancelliere dà lettura dei processi verbali e dei rapporti relativi alla causa, non che delle dichiarazioni scritte dei testimoni nei casi previsti dall'art. 311 del Codice di procedura penale e dal 3° comma dell'art. 449 del Codice per la marina mercantile;

3° esamina i testimoni e riceve le relazioni dei periti, dopo avere gli uni e gli altri prestato il giuramento a norma dell'art. 1010 del presente regolamento;

4° sarà pure sentita la parte civile; l'imputato od il suo procuratore speciale, ed il difensore avranno sempre gli ultimi la parola.

Tutte le accennate disposizioni debbono osservarsi a pena di nullità. Nondimeno, la nullità derivante dalla mancanza dell'esame dei testimoni o dalla lettura delle disposizioni scritte, e di cui nel precedente n. 3, sarà sanata col silenzio delle parti.

1043. Il verbale del dibattimento riferisce, a pena di nullità, in succinto, le risposte dell'imputato, le deposizioni o dichiarazioni dei testimoni e dei periti; le conferme, le variazioni o le aggiunte che avessero fatte

alle loro deposizioni o dichiarazioni precedenti, ogni altra circostanza che risultasse dal loro esame e le risposte dell'imputato e le conclusioni della parte civile.

1044. Se nella discussione della causa sono stati indicati nuovi documenti, o nuovi testimoni necessari per la dilucidazione del fatto, o se qualcuno dei testimoni necessari non è comparso, il capitano o l'uffiziale di porto potrà farsi presentare i documenti e far citare i testimoni, rinviata, ove occorra, la causa ad altra udienza. Di ciò tutto si terrà pure conto nel processo verbale del dibattimento.

1045. Terminato questo, il capitano o l'uffiziale di porto profferisce immediatamente ad alta voce la sentenza, la quale dovrà contenere:

1° le generalità dell'imputato;

2° l'enunciazione in succinto del fatto imputato;

3° i motivi sui quali la sentenza è fondata;

4° la condanna o l'assoluzione, o la dichiarazione che non si è fatto luogo a procedimento, coll'indicazione degli articoli di legge applicati;

5° la data del giorno, mese ed anno e l'indicazione del luogo in cui fu pronunciata;

6° la sottoscrizione del capitano o dell'uffiziale di porto e del cancelliere o di chi ne fa le veci.

È nulla la sentenza nella quale la persona dell'imputato non sia stata sufficientemente indicata, ovvero manchi di alcuno dei requisiti prescritti ai numeri 2, 3, 4, 5 e 6.

1046. Se l'esistenza del fatto imputato è esclusa, o se esso non costituisce reato a termini di legge, o se l'azione penale è prescritta od in altro modo estinta, il capitano o l'uffiziale di porto dichiarerà non farsi luogo a procedimento.

Se risulta che l'imputato non è l'autore del reato o che non vi ha preso parte alcuna, o se la sua reità non è provata, il capitano o l'uffiziale di porto lo assolverà dalla imputazione.

Se il fatto costituisce un reato eccedente la sua competenza egli lo dichiarerà e trasmetterà gli atti al procuratore del Re competente.

1047. La pronunziazione della sentenza in presenza dell'imputato, della parte civile o del loro procuratore speciale terrà luogo di notificazione.

Terrà pure luogo di notificazione la pronunziazione seguita in loro assenza, quando sono stati presenti al dibattimento e prima del-

la pronunziazione della stessa siansi allontanati. Fuori di questi casi sarà notificata fra tre giorni al più tardi nel modo stesso delle citazioni.

Alla pronunziazione della sentenza seguirà immediatamente l'avvertimento alle parti della facoltà che, secondo i casi, competesse loro di ricorrere in appello, od in cassazione, indicando alle medesime i termini stabiliti dal presente regolamento. Di tale avvertimento si terrà conto nel verbale (1050).

1048. Le udienze dei capitani e degli uffiziali di porto sono pubbliche, salve le eccezioni portate dal Codice di procedura penale all'art. 268.

La polizia delle stesse spetta al capitano od uffiziale di porto che le presiede.

1049. Se l'imputato non compare nell'ora e giorno prefissi nella citazione, e non risulta di alcun legittimo impedimento, sarà giudicato in contumacia e senza che possa per lui intervenire verun difensore.

La discussione avrà luogo senza che possano sentirsi i testimoni o i periti, o riceversi le istanze o i documenti che venissero presentati a nome dell'imputato. La sentenza sarà notificata al condannato nelle forme stabilite per le citazioni.

1050. Il condannato in contumacia con sentenza della quale non sia lecito appellare, potrà fare opposizione alla sentenza entro i cinque giorni successivi a quello della sua notificazione con atto presentato alla cancelleria dell'ufficio di porto, nel quale addurrà le sue eccezioni ed i mezzi di difesa. Il detto termine sarà aumentato di un giorno per ogni tre miriametri di distanza. A piè dell'atto di opposizione il capitano o l'uffiziale di porto prefiggerà l'udienza; tale decreto verrà notificato all'opponente nei modi prescritti per le citazioni.

Per le sentenze di condanna a carico d'individui appartenenti alla marina mentre sono in navigazione, il termine comincerà a decorrere dal giorno dello sbarco loro nel Regno, accertato ai termini degli articoli 115 e seguenti del Codice per la marina mercantile e 652 del presente regolamento.

1051. Se l'imputato comparisse, si leggerà il verbale del primo dibattimento; nel resto la discussione si farà in contraddittorio nei modi e nelle forme sopra prescritte, e la condanna in contumacia sarà come non avvenuta.

Nondimeno, le spese di copia e di notificazione della

sentenza in contumacia e dell'opposizione, saranno sempre a carico dell'opponente.

Se l'opponente non comparirà all'udienza, sarà proferta sentenza con la quale si ordinerà l'esecuzione di quella pronunciata in contumacia.

Questa seconda sentenza non potrà più essere impugnata, salvo col ricorso in cassazione, quando ne sia il caso.

1052. Le minute delle sentenze saranno conservate in apposito registro e depositate nella cancelleria del capitano o dell'uffiziale di porto che le ha pronunciate.

Il capitano o l'uffiziale di porto trasmetterà al procuratore del Re nella cui giurisdizione è posto l'ufficio di porto cui appartiene copia di ogni sentenza da lui pronunciata entro giorni cinque dalla data della medesima per gli effetti degli articoli 1033 e 1053 del presente regolamento, ammenochè in caso d'appello per parte dell'imputato o della parte civile non ne fosse già stata trasmessa una copia cogli atti del processo.

Il procuratore del Re, dopo averle esaminate, ne farà il deposito nella cancelleria del tribunale.

Il capitano di porto trasmetterà entro i primi giorni d'ogni mese al Ministero

della marina uno stato conforme al modello espressamente stabilito, delle contravvenzioni punibili con pene di polizia, da esso e dagli ufficiali di porto del compartimento giudicate nel mese precedente, come pure di quelle da esso esclusivamente giudicate, in conformità dell'ultimo alinea dell'art. 434 del Codice per la marina mercantile.

1053. Potranno appellare dalle sentenze profferite dai capitani o dagli ufficiali di porto:

1° l'imputato allorchè si tratti delle infrazioni marittime previste dall'ultimo comma dell'art. 434 del Codice per la marina mercantile, ovvero si tratti di contravvenzioni per le quali siasi inflitta la pena degli arresti;

2° il pubblico ministero presso il tribunale che deve conoscere dell'appello, quando si tratti delle infrazioni su mentovate;

3° la parte civile e l'imputato per ciò che riguarda la somma dei danni, sempre che quella domandata ecceda le lire 30.

L'appello dalle sentenze preparatorie od interlocutorie potrà interpersi soltanto dopo la sentenza definitiva ed unitamente all'appello di questa. Se la sentenza definitiva non è appellabile, non è neppure

ammesso l'appello dalle dette sentenze, salva, se vi ha luogo, la domanda di cassazione.

L'esecuzione volontaria delle sentenze preparatorie od interlocutorie non renderà inammissibile l'appello, il quale perciò potrà essere interposto nello stesso atto col quale s'impugnerà la sentenza definitiva.

1054. Durante i termini per appellare e presentare i motivi d'appello, come anche durante il giudizio d'appello, sarà sospesa la esecuzione della sentenza.

Il termine concesso all'imputato od alla parte civile per interporre appello sarà di cinque giorni oltre un giorno per ogni tre miriametri; quello concesso al pubblico ministero sarà di giorni 10. Questi termini decorreranno pel pubblico ministero dal giorno della prolocazione della sentenza, e per l'imputato e la parte civile dallo stesso giorno, se furono presenti al dibattimento, e dalla intimazione della sentenza, se erano assenti, giusta il prescritto dal 1° alinea dell'art. 1047 del presente regolamento.

Per le sentenze pronunziate a carico d'individui appartenenti alla marina, mentre sono in navigazione, il termine per l'appello decorrerà dal giorno dello sbarco nel Regno, accertato nei

modi di cui all'art. 115 del Codice per la marina mercantile, e 652 del presente regolamento,

1055. I motivi d'appello saranno enunciati nell'atto d'interposizione, o per atto separato da presentarsi alla cancelleria dell'ufficio di porto da cui fu pronunziata la sentenza, entro tre giorni successivi alla interposizione d'appello.

Nell'uno e nell'altro caso l'imputato e la parte civile potranno nell'atto medesimo nominare, perchè li rappresenti, un avvocato od un procuratore esercente innanzi al tribunale.

Se la dichiarazione d'appello o la presentazione dei motivi non ebbero luogo nei termini sovra stabiliti, il tribunale ordinerà l'esecuzione della sentenza, salvo poi il disposto dell'alinea dell'art. 357 del Codice di procedura penale, pel caso in cui si volessero aggiungere nuovi motivi a quelli già presentati nei modi sopraccennati.

In quanto alla presentazione dei motivi per parte del pubblico ministero, sarà applicabile la disposizione dell'art. 360 del citato Codice di procedura penale.

Il pubblico ministero può interporre l'appello inviando direttamente per mezzo della posta la relativa dichiarazione al capitano o

all'uffiziale di porto competente, ovvero facendola presentare per mezzo del pretore o del sindaco locale.

1056. Il cancelliere del capitano o dell'uffiziale di porto, dalla cui sentenza si è appellato, dovrà trasmettere senza ritardo al procuratore del Re gli atti del processo, insieme con copia della sentenza e della dichiarazione d'appello, nonchè l'atto di nomina dell'avvocato o procuratore, se sia seguito, separatamente.

Le forme da usarsi presso il tribunale che deve decidere dell'appello, saranno quelle stabilite dalle leggi generali.

1057. Le vie d'annullazione espresse nell'art. 640 del Codice di procedura penale sono aperte rispettivamente all'imputato, al pubblico ministero presso il tribunale residente nella giurisdizione dell'ufficio di porto, ed alla parte civile pel solo interesse civile contro ogni sentenza profferita inappellabilmente ed in ultima istanza dai capitani e dagli uffiziali di porto, senza distinzione tra quelle che hanno pronunziata l'assolutoria o dichiarato non essere luogo a procedere, e quelle che portano la condanna.

Nondimeno se la sentenza porterà l'assolutoria o la dichiarazione di non essere luogo a procedere, essa non

potrà essere impugnata per violazione od omissione delle prescritte forme per assicurare la difesa dell'imputato.

Le disposizioni degli articoli 641, 642, 643, e 644, parte 1^a, del Codice di procedura penale succitato sono applicabili alle sentenze dei capitani e degli ufficiali di porto.

1058. La dichiarazione di ricorrere per la cassazione sarà fatta alla cancelleria del capitano o dell'uffiziale di porto che ha pronunziato la sentenza, dalla parte condannata, dal suo procuratore o da persona munita di mandato speciale, nei modi e nelle forme prescritte dall'art. 648 del Codice di procedura penale.

Il termine per ricorrere in cassazione e la decorrenza del medesimo sono quelli stabiliti dall'art. 649 del Codice suddetto, e nel caso previsto dall'art. 653 il termine sarà quello stabilito dal detto articolo. Per le sentenze di condanna pronunziate a carico d'individui appartenenti alla marina, mentre sono in navigazione, il termine comincerà a decorrere dal giorno dello sbarco loro nel Regno accertato nei termini degli art. 115 e seguenti del Codice per la marina mercantile e 652 del presente regolamento.

Durante il termine suindi-

cato, e se vi è stata domanda di cassazione, sarà sospesa la esecuzione della sentenza. Se la causa è individuale, la domanda di cassazione di uno dei condannati sospende l'esecuzione della sentenza anche riguardando agli altri.

Le disposizioni degli articoli 655, 656, 657, 659 e 660 del Codice di procedura penale riguardanti le sentenze dei pretori, saranno osservate anche per rispetto alle sentenze dei capitani e degli ufficiali di porto in quanto vi siano applicabili; la trasmissione però alla corte di cassazione degli atti e dei documenti del processo, del ricorso e dei documenti potrà farsi direttamente dal capitano o dall'uffiziale di porto.

La pena da infliggersi al cancelliere dell'ufficio di porto che avesse trascurato di unire agli atti l'elenco dei documenti e la copia della dichiarazione del ricorso di cui nel citato art. 660, sarà quella dell'ammenda che potrà estendersi fino al *maximum*.

1059. La Corte di cassazione che annullerà una sentenza profferita da un capitano od uffiziale di porto, rimetterà gli atti del processo e le parti avanti un altro capitano od uffiziale di porto della giurisdizione della Corte da cui dipende

quello che avrà pronunziata la sentenza appellata.

La rimessione potrà farsi ad un ufficiale di porto capo di un circondario marittimo anche quando la sentenza annullata fosse di un capitano di porto capo di compartimento, e viceversa, eccetto che si tratti di sentenza per una delle infrazioni marittime previste dall'ultimo alinea dell'art. 434 del Codice per la marina mercantile. In questo caso la rimessione dovrà farsi esclusivamente ad un capitano di porto.

Nel caso previsto dall'articolo 687 del Codice di procedura penale, il pubblico ministero presso il tribunale, che avrà ricevuta dalla Corte di cassazione la sentenza di annullamento, la comunicherà immediatamente al capitano od all'ufficiale di porto competente, il quale provvederà acciocchè ne sia fatta dal cancelliere annotazione in fine od in margine della sentenza annullata.

1060. Il giudizio dinanzi ai capitani od agli ufficiali di porto e l'istruttoria per le cause relative, non che quello per i *crimini* e *delitti* marittimi loro commesso dagli articoli 444 e 448 del Codice per la marina mercantile, prendono norma dalle disposizioni del Codice di procedura penale, in

quanto possono essere conciliabili con le forme di procedimento prescritte dal presente regolamento.

1061. Allorchè la sentenza di condanna a pena pecuniaria o a spese di giustizia profferita dal capitano o dall'ufficiale di porto sia divenuta irrevocabile, il cancelliere dell'ufficio di porto, nel caso previsto dall'alinea 1° dell'art. 448 del Codice per la marina mercantile, ne estrarrà copia che, debitamente autenticata, sarà dal capitano od ufficiale di porto trasmessa al pretore del distretto in cui esercita le sue funzioni, perchè ne curi la esecuzione ai termini dell'articolo succitato.

Alla copia della sentenza sarà unita la parcella delle spese compilata dal cancelliere secondo le norme della tariffa giudiziaria in materia penale.

In quanto alla sentenza portante pena corporale, il capitano o l'ufficiale di porto provvederà da sè all'esecuzione della medesima.

Di ogni sentenza di condanna divenuta irrevocabile ne sarà inviato un estratto debitamente autenticato, all'ufficio di porto in cui è iscritto il condannato, quando questi appartenga alla gente di mare, perchè ne sia fatta annotazione nella matricola.

Tale disposizione è applicabile anche ai cancellieri dell'autorità giudiziaria a riguardo delle sentenze di condanna per *crimini* o *delitti* marittimi che importano le pene dell'interdizione, destituzione o sospensione da gradi marittimi, o quella della confisca; ed altresì per le altre aventi per immediato effetto la cancellazione dalle matricole della gente di mare.

I cancellieri delle preture dovranno inoltre dar notizia agli stessi uffizi di porto delle sentenze di condanna all'ammonizione della gente di mare per gli effetti del disposto dell'art. 184 del Codice per la marina mercantile.

La disposizione dell'articolo 440 del Codice per la marina mercantile per lo sbarco all'estero degli imputati, in seguito a denuncia del capitano o padrone, e la disposizione del 1° alinea dell'art. 449 del detto Codice relativo all'imbarco degli imputati ammessi a libertà provvisoria, che non siano stati arrestati, non sono applicabili ai reati punibili con pene di polizia, ma soltanto ai reati punibili con pene *correzionali* o *criminali*, nei soli casi in cui può essere spedito il mandato di cattura, giusta l'art. 182 del Codice di procedura penale, modificato

con legge 30 giugno 1876, n. 3183.

1062. Nel caso di esecuzione volontaria di sentenze o di ordinanze portanti condanne a pena pecuniaria o spesa di giustizia i capitani e gli ufficiali di porto consegneranno alla parte condannata un ordine d'introito, allo scopo di farne il versamento al competente ufficio del registro, che dovrà rilasciarne ricevuta.

Tanto nella esecuzione volontaria, quanto nella coatta, di dette sentenze ed ordinanze, i ricevitori del registro o i cancellieri delle preture terranno presenti le disposizioni degli articoli 263 e 265 del Codice per la marina mercantile, ed inoltre si atterranno al disposto dell'art. 120 delle istruzioni 28 giugno 1866 per la esecuzione della tariffa penale in quanto al 10 % dovuto allo erario pubblico sulle somme devolute in tutto od in parte alla cassa degli invalidi per la marina mercantile, salvo il diritto che compete agli agenti della forza pubblica ed assimilati, che abbiano accertate le contravvenzioni, di partecipare ai tre quarti delle pene pecuniarie nella proporzione di cui nella legge 26 gennaio 1865, n. 2134.

1063. Gli uffizi di porto per l'esercizio della giurisdizione penale, oltre ai regi-

stri degli appelli, d' inserzione delle sentenze e dei ricorsi in cassazione, di cui agli articoli 1052, 1055 e 1058 del presente regolamento, devono tenere in carta libera e conformi ai moduli stabiliti anche i seguenti:

1° il registro delle querele, delle denuncie e degli atti d' istruttoria;

2° il registro dei verbali d' udienza;

3° il registro delle spese di giustizia anticipate dall'erario dietro ordine rilasciato dai capitani ed uffiziali di porto.

Le iscrizioni che saranno fatte sui registri su accennati dovranno portare le indicazioni tutte richieste dal modulo corrispondente.

In quanto alla tenuta del registro, di cui al n. 3, si osserveranno scrupolosamente le disposizioni degli articoli 160, 161 e 162 della tariffa in materia penale, approvata col regio decreto 23 dicembre 1865, n. 2701.

1064. L'anticipazione delle accennate spese di giustizia, nei casi in cui sia a carico del pubblico erario, sarà fatta dall'amministrazione delle tasse e del demanio per mezzo degli agenti demaniali.

Le spese fattesi nell'interesse delle parti civili, saranno pagate dai cancellieri dei capitani e degli uffiziali di porto colle somme presso

di loro depositate nel modo prescritto dagli articoli 60, 61 e seguenti della tariffa su citata, quando vi sia applicabile. I relativi mandati di pagamento saranno spediti dal capitano od uffiziale di porto, che esegui gli atti che diedero luogo alle spese, e dovranno contenere le indicazioni tutte richieste dal modulo corrispondente.

I capitani e gli uffiziali di porto che avranno rilasciato il mandato di pagamento delle tasse saranno sempre responsabili di ogni abuso od eccedenza delle medesime e ciò solidariamente con le parti che le hanno riscosse, salvo il loro regresso contro di esse.

In caso di contestazione, si applicherà il disposto dell'art. 148 della tariffa penale, e l'autorità competente a pronunziare sulla stessa sarà il tribunale del circondario, in cui esercita la sua giurisdizione il capitano, e l'uffiziale di porto che ha rilasciato il mandato.

1065. Le tasse d' indennità e di soggiorno dei capitani e degli uffiziali di porto, non che dei testimoni e dei periti per l'istruttoria dei crimini e delitti marittimi e per la istruttoria ed i giudizi delle contravvenzioni od infrazioni marittime, saranno regolate secondo le norme fissate dalla tariffa penale su mentovata.

Agli effetti della precedente disposizione, i capitani o gli ufficiali di porto sono equiparati ai pretori; i capitani superiori di lungo corso, i capitani di lungo corso, gl'ingegneri navali, e i costruttori navali di prima classe adibiti come periti, agli architetti od ingegneri; i capitani di gran cabotaggio, i costruttori navali di seconda classe ed i macchinisti, ai misuratori ed agrimensori; i padroni di navi, i maestri d'ascia e gli interpreti, ai periti d'arte e mestieri. Sulla base della tariffa preaccennata saranno pure liquidate le spese straordinarie ed impreviste, che potessero essere richieste dalla procedura nelle istruzioni marittime e nei giudizi penali di competenza dei capitani ed ufficiali di porto, purchè, giusta la tariffa stessa, si possano comprendere fra le spese di giustizia.

In quanto alle spese di traslocamento degl'imputati di reati marittimi nei casi previsti dal Codice per la marina mercantile ad a quelle di trasporto degli atti, dei processi e degli oggetti che possono servire di prova, si osserveranno le disposizioni del capo II, titolo III, della stessa tariffa.

1066. Per tutto ciò che non è espressamente previsto dal presente regolamento si applicheranno le

disposizioni del Codice di procedura penale, riguardante le istruttorie ed i giudizi pretoriali e quelle della tariffa giudiziaria penale 23 settembre 1865, n. 2701, e le relative istruzioni 28 giugno 1866, compresi i diritti e le indennità dovute agli impiegati degli uffizi di porto o altre estranee persone, che assumono le funzioni di cancelliere a mente dell'articolo 1034 del presente regolamento.

TITOLO V.

Del potere disciplinare.

CAPO UNICO.

1067. Il potere disciplinare affidato alle autorità menzionate nell'art. 451 del Codice per la marina mercantile, si estende anche sulle persone di nazionalità straniera che si trovino nelle condizioni previste dal predetto art. 451.

La disposizione dell'articolo 452 del Codice per la marina mercantile, in quanto riguarda la mancanza di rispetto ai superiori, è riferibile ai capitani ed altri ufficiali di bordo di un bastimento e non già ai capitani ed altri impiegati di porto della marina mercantile, pei quali è applicabile la disposizione dell'art. 417 del Codice anzidetto.

1068. Nei paesi esteri ove risieda un ufficiale consolare nazionale, il potere disciplinare appartiene esclusivamente a questo, ancorchè il luogo in cui esso risiede non sia fra quelli in cui dalle leggi, dai trattati e dagli usi ricevuti è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare.

I comandanti dei legni da guerra dello Stato nei paesi esteri, in cui risieda un regio ufficiale consolare qualsiasi, non hanno facoltà di esercitare il potere disciplinare se non in caso di mancanza od assenza del medesimo.

1069. Il comandante della nave da guerra, che abbia inflitto punizioni disciplinari alla marineria mercantile, ne farà menzione nel registro di bordo della nave da lui comandata e nel giornale nautico della nave su cui è imbarcata la persona cui fu inflitta la punizione, giusta le norme stabilite dall'art. 457 del Codice per la marina mercantile a riguardo del capitano o padrone di un bastimento mercantile per le mancanze ed i castighi da esso inflitti.

1070. Per la esecuzione delle pene disciplinari, quando si tratti di ritenzione di salari o di utili nei limiti indicati dal n. 5 dell'articolo 453 del Codice della marina mercantile, i capi-

tani e gli ufficiali di porto provvederanno al pronto versamento, da farsi direttamente dalle persone condannate, delle somme dovute alla cassa degli invalidi per la marina mercantile, giusta l'art. 460 del su detto Codice e le vigenti disposizioni della legge e del regolamento sulla detta cassa medesima a scarico dell'amministrazione marittima.

Questa ricevuta sarà annotata nell'apposita casella del registro degli ordini d'introito, e conservata nell'archivio dell'ufficio di porto che ha inflitto la pena disciplinare.

Agli effetti poi del disposto dell'art. 454 del ridetto Codice i capitani e gli ufficiali di porto hanno la facoltà di fare scontare le punizioni disciplinari nelle caserme della bassa forza delle capitanerie di porto, ovvero in quelle delle guardie doganali, od altrimenti nella camera di deposito del mandamento.

1071. Negli uffizi di porto si terrà un registro, conforme al modulo espressamente stabilito, nel quale si annoteranno le mancanze di disciplina represses con punizioni disciplinari a mente dell'art. 451 del Codice per la marina mercantile.

In tale registro gli uffizi di porto dovranno anno-

tare anche le mancanze commesse a bordo di bastimenti mercantili in paese estero od in corso di navigazione, ed i castighi inflitti dagli ufficiali consolari, o dal capitano o padrone, non appena avranno di ciò conoscenza dal giornale nautico all'approdo, ovvero sarà ad essi denunziato in conformità del disposto dall'articolo 457 del Codice su detto.

TITOLO VI.

Disposizioni generali e transitorie.

CAPO UNICO.

1072. Conformemente all'art. 430 del Codice per la marina mercantile, le disposizioni contenute nel presente regolamento relative ai capitani e padroni si applicano, dove ne sia il caso, ad ogni altro marino che abbia la direzione di un bastimento.

1073. Le infrazioni delle disposizioni del presente regolamento, per le quali non sia stabilito una pena speciale, saranno punite con pene disciplinari o con pene di polizia, secondo i casi.

1074. Dove per qualche speciale procedimento manchi una tassativa disposizione regolamentare, si avrà riguardo alle disposizioni che regolano casi o materie si-

mili: se il caso rimanga tuttavia dubbio, le autorità marittime o consolari chiederanno istruzioni al Ministero della marina.

1075. Alla esecuzione del titolo IV della parte prima del Codice per la marina mercantile riflettente il *diritto marittimo in tempo di guerra*, sarà provveduto con speciale regolamento.

1076. Tutti gli atti e processi verbali, e le ordinanze dell'autorità marittima d'indole e forma, e per uso esclusivamente amministrativo, o per cui sia tassativamente disposto dal Codice per la marina mercantile di procedersi senza formalità di giudizio, sono esenti dalle tasse di bollo e di registro.

Sono però soggetti alle tasse su dette ed ai relativi diritti di segreteria, quando ne sia il caso:

a) le copie degli atti e documenti amministrativi chiesti dalle parti interessate per un uso diverso;

b) le ordinanze e le sentenze in materia civile quando se ne debba rilasciare spedizione in forma autentica per la esecuzione coatta delle medesime;

c) tutti gli atti notarili, e generalmente tutti quelli per cui le formalità di bollo e di registro siano richieste per legge.

1077. I modelli enunciati nel presente regolamento sa-

ranno approvati e pubblicati con decreto del Ministero della marina.

1078. Nella denominazione *uffizi di porto* non sono comprese le *delegazioni di porto*, e tutte le disposizioni del presente regolamento, che hanno rapporto ai primi, non competono alle seconde, salvo i casi tassativamente specificati nel regolamento medesimo.

1079. Dal giorno in cui andrà in esecuzione il presente regolamento resteranno interamente abrogati:

a) il regolamento per la marina mercantile approvato colle regie patenti del 13 gennaio 1827; il regolamento sui porti, approvato colle regie patenti del 26 novembre 1827, ed il regio brevetto 17 settembre 1842 per quelle disposizioni rimaste tuttavia in vigore e non peranco integralmente abrogate da leggi e regolamenti posteriori;

b) il regolamento per le visite di bastimenti approvato con regio decreto del 3 gennaio 1850; il regio decreto 9 maggio 1857 sulle visite dei piroscafi, ed il regio decreto 28 novembre 1858 sui verbali di visita di bastimenti;

c) il regio decreto 7 luglio 1851 sulla vidimazione dei ruoli;

d) il regolamento sul trasporto dei passeggeri ap-

provato con regio decreto 17 febbraio 1859;

e) il regio decreto 20 luglio 1865, n. 2438, per l'ordinamento del personale addetto alle capitanerie di porto; il regio decreto 10 aprile 1872, n. 764 (serie 2^a), portante norme per l'ammissione e per gli avanzamenti nel corpo delle capitanerie su dette; il regio decreto 2 marzo 1873, n. 1274, col quale venne modificato l'art. 5 del succitato decreto 10 aprile 1872; il regio decreto 21 dicembre 1876, n. 3589, portante un nuovo ordinamento del corpo delle capitanerie di porto, e modificazione della ripartizione del territorio marittimo; ed il regio decreto 5 ottobre 1878 portante l'assimilazione di rango a grado militare degl'impiegati del corpo delle capitanerie di porto ed alcune modificazioni alla loro divisa;

f) il regio decreto 29 dicembre 1865, n. 2671, sulla trascrizione degli atti relativi alle navi; il regio decreto 13 dicembre 1868, n. 4766, con cui furono stabiliti i termini per la denuncia e la presentazione alle capitanerie di porto degli atti traslativi e dichiarativi della proprietà delle navi; ed il regio decreto 10 febbraio 1876, n. 2962 (serie 2^a), portante i termini per la denuncia del trapasso delle

proprietà delle navi in conseguenza di successione;

g) il regio decreto 11 febbraio 1866, n. 2808, per gli esami di grado nella marina mercantile; il regio decreto 17 ottobre 1869, n. 5314, col quale sono regolati i modi di esame per conseguire le patenti di grado nella marina mercantile; il regio decreto 8 maggio 1870, n. 5662, che modifica l'art. 8 del precedente regio decreto 1869 in riguardo alla presidenza delle commissioni esaminatrici per l'esperimento pratico degli aspiranti ad una patente di grado nella marina mercantile; il regio decreto 29 agosto 1872, n. 998 (serie 2^a), col quale sono stabilite le condizioni per conseguire le patenti di macchinista in 1^o ed in 2^o su piroscafi nazionali; ed il regio decreto 15 dicembre 1872, n. 1149, col quale fu istituita una sessione permanente di esame di pratica per il conseguimento di gradi nella marina mercantile;

h) le disposizioni contenute nel titolo II, capo I, del regolamento per la esecuzione della legge sull'ordinamento del servizio con-

solare approvato con regio decreto 7 giugno 1866, n. 2996, per quelle sole parti che siano state variate, ampliate e riformate dal presente regolamento;

i) il regio decreto 18 agosto 1870, n. 5816, che regola l'ammissione degli spedizionieri negli uffici di porto del Regno;

l) il regio decreto 9 novembre 1872, n. 1080 (serie 2^a) sulla denominazione ufficiale dei tipi dei bastimenti mercantili;

m) gli articoli 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 35 e 36 del regio decreto 11 marzo 1873, n. 1303, col quale è stabilito un nuovo sistema di stazatura dei bastimenti mercantili;

n) il regio decreto 16 aprile 1873, n. 1338, che determina le norme del servizio generale di pilotaggio sulle coste del Regno;

o) il regio decreto 20 maggio 1875, n. 3470, che stabilisce i segnali di soccorso e da pilota da usarsi dai bastimenti;

p) qualunque altra disposizione regolamentare contraria al presente regolamento.

D'ordine di S. M.:

VARÈ

BONELLI.

1000

1000

1000

1000

TABELLA N.º 1.

DIVISIONE DEL TERRITORIO MARITTIMO

(con le modificazioni a tutto giugno 1920).

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

Compartimento marittimo di *Porto Maurizio*.

San Remo ..	Da Ventimiglia incluso (confine colla Francia) a S. Remo incluso	Ventimiglia » » »	» Bordighera Ospedaletti »
Porto Maurizio ..	Da S. Remo escluso a Porto Maurizio incluso	» » »	Arma S. Stefano al Mare »
Oneglia	Da P.º Maurizio incluso ad Alassio incluso	» » » »	» Diano Marina Cervo Laigueglia Alassio

Compartimento marittimo di *Savona*.

Loano	Da Alassio escluso a Varigotti incluso	» » » »	Albenga Ceriale » Pietra Ligure Finalmarina
Savona	Da Varigotti escluso ad Albissola incluso	» » » »	Noli Spotorno Vado » Albissola Marina
Varazze	Da Albissola escluso ad Arenzano escluso	» » »	Celle » Cogoleto

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
<i>Compartimento marittimo di Genova.</i>			
Sestri Ponente	Da Arenzano incluso a Sestri Ponente inclus.	» » » » »	Arenzano Voltri Prà Pegli »
Genova	Da Sestri Pon. escluso a Nervi incluso	» » » » »	Cornigliano Sampierdarena » Foce Sturla Quinto Nervi
Camogli	Da Nervi escluso a Rapallo incluso	» » » » » Santa Margherita »	Bogliasco Sori Recco » Portofino » Rapallo
<i>Compartimento marittimo di Spezia.</i>			
Chiavari ..	Da Rapallo escluso a Levante incluso	» » » Sestri Levant. » » » » »	Zoagli » Lavagna » Riva Trigoso Moneglia Deiva Framura Bonassola Levanto.
Spezia	Da Levante escluso al torrente Parmignola	» » » » » » » » » »	Monterosso Vernazza Corniglia Rio Maggiore Porto Venere Le Grazie Fezzano » Pertusola Lerici Foce della Magra

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

Compartimento marittimo di *Viareggio*.

Marina di Carrara	Dal torrente Parmigno- la al comune di Massa incluso	"	Marina di Massa
Viareggio ..	Dal comune di Massa escluso a quello di Pi- sa escluso	"	Forte dei Marmi

Compartimento marittimo di *Livorno*.

Livorno	Dal comune di Pisa in- cluso a Piombino in- cluso	"	Bocca d'Arno
		"	"
		"	Gorgona (isola)
		"	Vada
		"	Cecina
		"	S. Vincenzo Baratti
Porto S. Stefano	Da Piombino escluso a Graticciare escluso	Portovecchio di Piombino	"
		"	Torre Mozza
		"	Follonica
		"	Castiglione della Pescaia
		"	Talamone
"	"	Torre Saline	
"	"	S. Liberata	
"	"	"	"
"	"	"	Port'Ercole

Compartimento marittimo di *Portoferraio*.

Portoferraio	Da Capo delle Viti gi- rando pel Capo del- l'Enfola a Porto Lon- gone incluso, compre- se l'isola di Capraia e le altre dell' arcipela- go toscano, meno quel- la di Gorgona	Capraia (isol.)	"
		"	"
		"	Marciana
		"	Campo
		"	M. Calamita
		P.to Longone	"
Rio Marina .	Da Porto Longone e- scluso a Capo delle Viti	Giglio (isola)	Pianosa (isola)
		"	"
		"	"
"	"	"	"
"	"	"	Cavo Montecristo(is.)

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

Compartimento marittimo di *Civitavecchia*.

Civitavecchia	Da Graticciare incluso a Torre Paterno escl.	"	Montalto di Castro
		"	Porto Clementino (Corneto)
		"	S. Marinella
		Fiumicino	Ladispoli
Anzio	Da Torre Paterno incluso a Torre Gregoriana incluso	Terracina	Astura Torre Vittoria Badino

Ufficio di porto di *Roma*.Compartimento marittimo di *Gaeta*.

Gaeta	Da Torre Gregoriana escluso al Lago di Patria escluso, compreso il gruppo delle isole di Ponza	Ponza (isola)	"
		Formia	Sperlonga
		"	"
		Elena	"
		"	Minturno
"	"	Mondragone	

Compartimento marittimo di *Napoli*.

Ischia	L'isola d'Ischia e quelle di Ventotene e S. Stefano	"	Ventotene (isola)
		"	"
		"	Casamicciola
		"	Forio S. Angelo
Procida	L'isola di Procida	"	Monte di Procida
Pozzuoli	Dal Lago di Patria incluso a Pozzuoli incluso	Baia	"
Napoli	Da Pozzuoli escluso a S. Giovanni a Teduccio incluso e l'isola di Nisida	Bagnoli	"
		"	"
		"	"

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

Compartimento marittimo di *Torre del Greco*.

Torre del Greco ..	Da S. Giovanni a Te- duccio escluso a Torre del Greco incluso	Portici » »	» Resina »
--------------------	---	-------------------	------------------

Compartimento marittimo di *Castellammare di Stabia*.

Torre Annunziata	Da Torre del Greco escluso al fiume Sarno	»	»
Castellammare di Stabia	Dal fiume Sarno a Castellammare incluso	Torre Annunziata	»
		»	Vico Equense
		»	»
		»	Piano
Meta	Da Castellammare escluso a Positano escluso	»	di Sorrento
		»	Sorrento
		»	Massa - Lubren- se
		»	Capri (isola)

Compartimento marittimo di *Salerno*.

		»	Positano
		»	Praiano
		Amalfi	Conca Marini
Salerno	Da Positano incluso alla foce del Sele	»	»
		»	Atrani
		»	Minori
		»	Maiori
		»	Cetera
		»	Vietri sul Mare
		»	»
		»	Agropoli
		»	Castellabate
		»	Ogliastro
		»	Agnone
		»	(Ortodonico)
		»	Acciarolo
		»	Pioppi (Pollica)
Pisciotta ...	Dalla foce del Sele al Comune di Sapri incluso	Pisciotta	»
		»	Palinuro
		»	Camerota
		»	(Scario S. Gio. a Piro)
		»	Capitello
		»	Vibonati
		»	Sapri

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	--	------------------------------	-------------------------

 Compartimento marittimo di *Taranto*.

Cotrone	Da Monasterace escluso a Torre Nuova (Cirò) incluso	» » » » »	Badolato Soverato Marina di Catanzaro Capo Rizzuto Torre Nuova
Taranto	Da Torre Nuova (Cirò) escluso a Torre Cesaria (Nardò) escluso	» » » » » » » » »	Cariati Rossano Corigliano Calabro Torre Cerchiara Trebisacce Amendolara Monte Giordano Montalbano Jonico (Scanzano)

 Compartimento marittimo di *Brindisi*.

Gallipoli	Da Torre Cesaria (Nardò) incluso a Capo S. Maria di Leuca escluso	» » » » »	Torre Cesaria (Nardò) » Leuca (Capo S. Maria) Tricase Castro Otranto
Brindisi	Da Capo S. Maria di Leuca incluso a Fasano escluso	» » » » »	San Cataldo (Lecce) S. Andrea » S. Sabina (Carovigno) Villanova Ostuni

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	--	------------------------------	-------------------------

Compartimento marittimo di *Bari*.

Bari	Da Fasano incluso a Molfetta escluso	Monopoli	Polignano a Mare
		Mola di Bari	Torre Pelosa
		"	S. Spirito
		"	Giovinazzo
Molfetta . . .	Da Molfetta incluso a Barletta escluso	Bisceglie	"
		Trani	"
Barletta . . .	Da Barletta incluso a Manfredonia incluso	Manfredonia	Margherita di Savoia
		"	"
Rodi	Da Manfredonia esclu- so a Campomarino escluso	"	Vieste
		"	Peschici
		"	Sammenao (Vico del Gar- gano)
		"	Torre Mileto
		"	Lesina Tremiti (isola)

Compartimento marittimo di *Ancona*.

Ortona	Da Campomarino esclu- so alla foce del Tronto	"	Termoli
		"	Vasto
		"	S. Vito
		"	Chietino
		"	Francavilla a Mare
		"	Pescara
		"	Silvi
		"	Rosburgo Giulianova Martinsicuro (Colonnella)

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

(Segue Compartimento marittimo di Ancona.)

Ancona	Dalla foce del Tronto alla foce del Cesano		S. Benedetto del Tronto
			Grottammare
			Cupra Marittima (Marano)
			Pedaso
			Porto S. Giorg.
			Sant'Elpidio a Mare
			P. Civitanova
			P. Recanati
			Numana
			Torrette
	Falconara		
	Sinigaglia		

Compartimento marittimo di Rimini.

Pesaro.....	Dalla foce del Cesano alla foce del Tavollo	Fano	Marotta
			Fiorenzuola
			Focara Gabicce
Rimini.....	Dalla foce del Tavollo a Cesenatico incluso		Cattolica
		Cesenatico	Riccione
			Viserba Bellaria

Compartimento marittimo di Ravenna.

Ravenna ..	Da Cesenatico escluso alla foce del canale di Bellocchio	Porto Corsini	Cervia
			Primaro.
P. Garibaldi.	Dalla foce del canale di Bellocchio alla foce del Po di Goro		Volano
			Po di Goro

Compartimento marittimo di Chioggia.

Chioggia ...	Dalla foce del Po di Goro alla sponda destra di Malamocco inclusa (S. Pietro in volta nel Comune di Pellestrina)		Forcello di Gnocca
			Porto Tolle
			Porto Levante
			Pellestrina

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

Compartimento marittimo di *Venezia*.

		Alberoni (Malamocco)	"
		Lido	"
		"	Tre Porti
		"	Falconera
		"	Porto Tagliamento (alla dipendenza della Delegazione di Prezenico)
Venezia	Dalla sponda sinistra del porto di Malamocco inclusa a Porto Nogaro incluso	"	Porto Lignano (alla dipendenza della Delegazione di Prezenico)
		"	Canal Muro di Portobuso (alla dipendenza della Delegazione di Porto Nogaro)
		"	Porto Nogaro

Compartimento marittimo di *Cagliari*.

Carloforte . .	Da Oristano incluso a Capo Teulada escluso comprese le isole di S. Pietro e S. Antioco	"	Gran Torre (già Oristano)
		"	"
		"	S. Antioco
Cagliari	Da Capo Teulada incluso a Terranova	"	Porto Corallo
		"	Arbanese
		"	Cala Gonone
		"	Oroschi
		"	Siniscola

Compartimento marittimo di *Maddalena*.

Maddalena .	Da Terranova incluso a Castelsardo escluso, più l'isola di Maddalena e le adiacenti	"	Terranova
		"	Pausania
		"	"
		"	Santa Teresa di Gallura
		"	Golfo degli Aranci

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

(Segue Compartimento marittimo di Maddalena.)

Portorres ..	Da Castelsardo incluso ad Alghero escluso, compresa l'isola Asinara	" "	Castelsardo "
Alghero	Da Alghero incluso a Oristano escluso	" " "	" Porto S. Nicolò Bosa

Compartimento marittimo di *Messina*.

		" "	Filicudi e Alicudi (isole) "
Lipari	Le isole Eolie	Salina " " "	Malfa Rinella " Canneto Stromboli
Milazzo	Dalla foce del fiume Pollina a Milazzo incluso	" " " " " " " "	Castel di Tusa S. Stefano di Camastra Caronia Sant'Agata di Militello Naso (Capo d'Orlando) Brolo Gioiosa Marea Patti Oliveri Tonnarella "
Messina	Da Milazzo escluso alla foce del fiume Alcantara	Faro " " " " "	Spadafora S. Martino " " Scaletta Zanclea Nizza Sicilia Gallodoro Giardini S. Teresa di Riva Panarea (isola)

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	--	------------------------------	-------------------------

Compartimento marittimo di *Catania*.

Riposto	Dalla foce del fiume Alcantara ad Aci Reale escluso	"	"
Catania	Da Aci Reale incluso a Augusta escluso	" " " "	Aci Reale " Aci Castello " "

Compartimento marittimo di *Siracusa*.

Augusta ...	Da Augusta incluso a Siracusa escluso	"	Brucoli
Siracusa ...	Da Siracusa incluso a Vittoria incluso	Pozzallo " " Scoglitti " "	" Avola Noto (Calaber- nardo) Marzamemi Pozzallo Donnalucata Mazzarelli (Ragusa) Punta Secca

Compartimento marittimo di *Porto Empedocle*.

Terranuova .	Da Vittoria escluso a Licata escluso	"	"
Porto Empedocle	Da Licata incluso alla foce del fiume Belice comprese le isole di Lampedusa e Linosa	Licata " Sciacca " " "	" Palma di Mon- techiaro " Siculiana " Porto Palo di Menfi Linosa (isola) Lampedusa (isola)

Circondari marittimi compresi nei compartimenti	Circoscrizione territoriale di ogni circondario marittimo	Uffici di porto locali	Delegazioni di porto
---	---	------------------------	----------------------

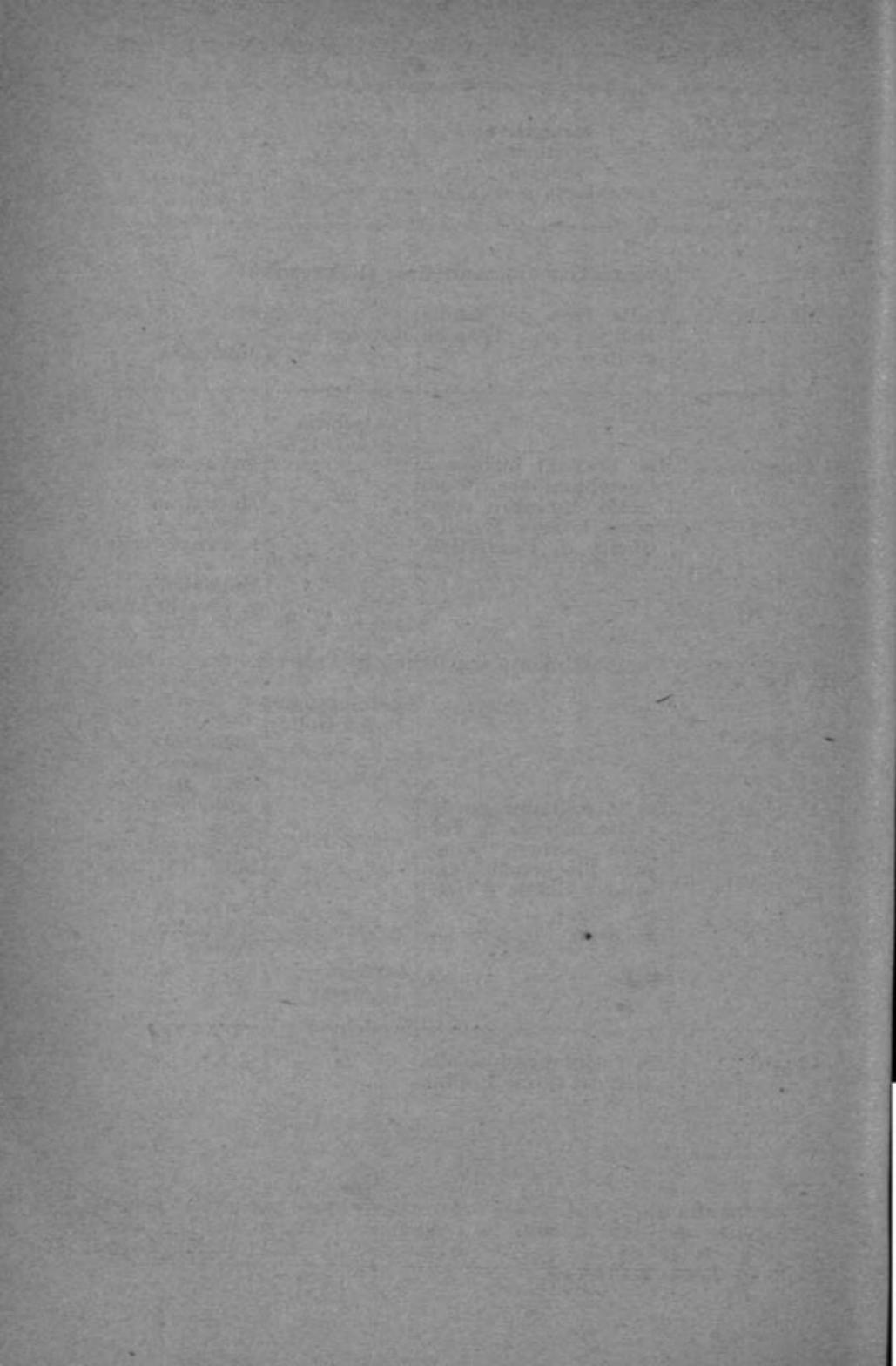
Compartimento marittimo di *Trapani*.

Marsala	Dalla foce del fiume Belice a Trapani escluso	Mazzara	Marinella
Trapani	Da Trapani incluso a Castellammare del Golfo escluso, comprese le isole Egadi e quella di Pantelleria	Pantelleria (isola)	Favignana (isola) Marittimo (isola) Levanzo (isola) Bonaggia S. Vito lo Capo

Compartimento marittimo di *Palermo*.

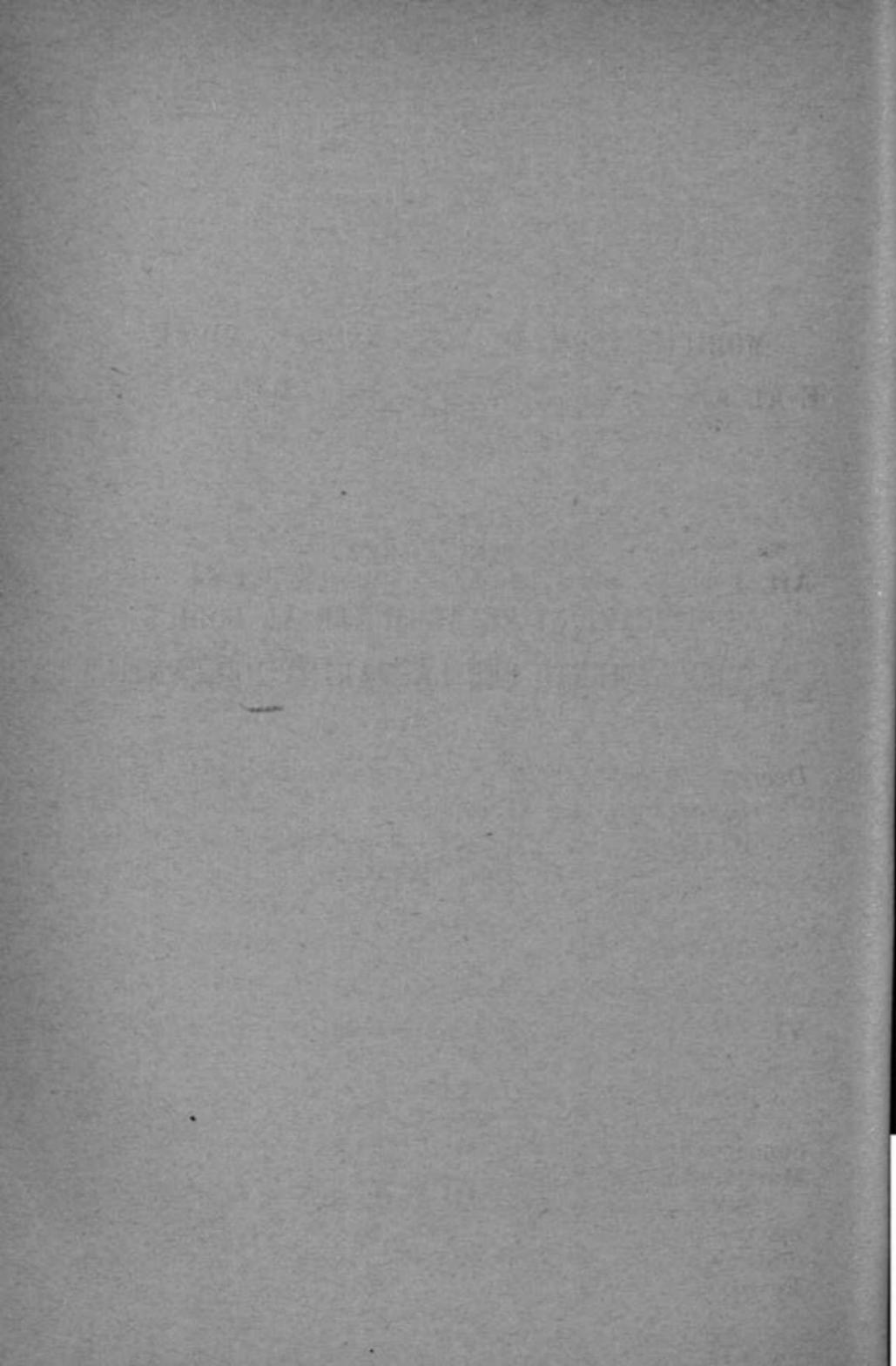
Palermo	Da Castellammare del Golfo incluso a Termini incluso, comprese l'isola delle Femmine e quella d'Ustica.	Castellammare del Golfo " Balestrate " Terrasini " Cala di Pozzillo (Cinisi) " Isola delle Femmine " Isola d'Ustica " Porticello (Solanto) " Trabia Termini Imerese	
Cefalù	Da Termini escluso alla foce del fiume Pollina		

Le tabelle nn. 2, 3, 4, 5, 6 e 7 furono abrogate per effetto rispettivamente dei regi decreti 29 settembre 1895, n. 636; 9 maggio 1895, n. 352 (4, 5 e 6); 20 maggio 1897, n. 178; e dalla Legge 2 luglio 1908, n. 318.



PARTE TERZA.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL CODICE
E AL REGOLAMENTO PER LA MARINA MERCANTILE.



MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL CODICE
E AL REGOLAM. PER LA MARINA MERCANTILE.

Art. 1 e seg. del Codice, 5 e seg. del Regolamento.

AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE
E PERSONALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO.

*Decreto luogotenenziale 26 giugno 1916, n. 830,
riguardante la ripartizione dei servizi tra il
Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari
ed il Ministero della marina.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ
VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata ;
Visto l'art. 4 del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756,
concernente l'istituzione del Ministero dei Trasporti
Marittimi e Ferroviari ;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Mi-
nistri e del Ministro del Tesoro, di concerto col Ministro
della Marina e con quello dei Trasporti Marittimi e
Ferroviari ;

Udito il Consiglio dei Ministri ;
Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. Gli uffici del Ministero della Marina che, a tenore del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, vengono trasferiti al Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari,¹ sono i seguenti :

1° Direzione generale della Marina mercantile ;

2° Ispettorato dei Servizi marittimi.

2. Il Consiglio superiore della Marina mercantile, costituito col decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 285, e la Commissione centrale per il traffico marittimo, costituita col decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1916, n. 90, sono anch'essi trasferiti al Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1916

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI CARCANO

CORSI ARLOTTA.

R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2349, che trasferisce l'Ispettorato delle capitanerie di porto dal Ministero della marina al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D' ITALIA.

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, che istituisce il Ministero dei Trasporti marittimi e ferroviari ;

¹Con R. D. 21 marzo 1920, n. 304, il Ministero dei trasporti è stato soppresso : le attribuzioni relative alla marina mercantile e all'esercizio della navigazione sono state trasferite al Ministero per l'industria e commercio, presso il quale è stato istituito, con R. D. 15 marzo 1920, n. 305, un secondo posto di sottosegretario di Stato, che, in base al R. D. 25 marzo 1920, n. 381, si occupa appunto degli affari attinenti, fra l'altro, alla marina mercantile ed all'esercizio della navigazione.

Udito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta del Ministro per i Trasporti Marittimi e Ferroviari e del Ministro della Marina, di concerto con quello del Tesoro ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. L'Ispettorato delle Capitanerie di porto è trasferito dal Ministero della Marina al Ministero per i Trasporti Marittimi e Ferroviari.

Il maggior generale ispettore delle Capitanerie di porto, capo dell'Ispettorato suddetto, è posto alla dipendenza immediata del Ministro e del Sottosegretario di Stato per i Trasporti, salvo per quanto concerne i servizi attinenti alla Marina militare, in rapporto ai quali continua a dipendere dal Ministro della Marina.

I rapporti di servizio fra il maggior generale ispettore delle Capitanerie di porto e il direttore generale della Marina mercantile, quando le due cariche non siano unite, saranno determinati con decreto del Ministro per i Trasporti Marittimi e Ferroviari.

2. Le Capitanerie, gli Uffici e le Delegazioni di porto, col relativo personale, passano alla diretta dipendenza del Ministero per i Trasporti Marittimi e Ferroviari, ma continueranno a dipendere dal Ministero della Marina per la esecuzione dei servizi riguardanti il reclutamento e la mobilitazione del Corpo R. Equipaggi, la requisizione del naviglio, il segnalamento delle coste e in genere per i servizi attinenti all'Armata ed alla difesa costiera e per i servizi logistici della R. Marina.

3. L'ordinamento degli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto stabilito dai decreti Luogotenenziali 3 febbraio 1918, n. 161 ; 16 maggio 1918, n. 640, e dal decreto-legge 2 novembre 1918, n. 2142, è reso definitivo, ma le funzioni affidate al Ministro della marina saranno esercitate dal Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, il quale procederà di concerto col Ministro della marina per tutte le disposizioni di carattere generale riguardanti l'ordinamento militare del corpo delle capitanerie di porto.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro della marina, sarà provveduto alla costituzione della Commissione di avan-

zamento e di disciplina del personale delle capitanerie di porto.¹

Il servizio prestato nel corpo delle capitanerie di porto, anche se anteriore all'ordinamento stabilito dai decreti Luogotenenziali 3 febbraio 1918, n. 161, e 16 maggio 1918, n. 640, è valutato per tutti gli effetti come servizio militare.

4. Dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale del Regno* del decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, restano abrogate, per effetto dell'art. 8 del decreto-legge medesimo, le disposizioni del decreto Luogotenenziale 16 maggio 1918, n. 640, che riguardano le promozioni di classe nello stesso grado, e di conseguenza si intendono ad ogni effetto annullati i quadri di avanzamento già compilati per le promozioni di classe nello stesso grado, in quanto non abbiano ancora avuto applicazione alla data predetta.

Gli ufficiali che a tale data avevano conseguito

¹ In base al R. D. 22 luglio 1920, n. 1063, la commissione di avanzamento è costituita da: il ministro per l'industria o il sottosegretario di Stato per la marina mercantile, presidente; il direttore generale degli ufficiali del Ministero della marina, il direttore generale della marina mercantile, il direttore generale dell'esercizio della navigazione, il direttore generale del corpo reali equipaggi se ufficiale ammiraglio o altrimenti un ufficiale ammiraglio designato dal Ministero della marina, il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto, il brigadiere generale di porto, il colonnello di porto più anziano fra quelli destinati al Ministero.

Con lo stesso R. D. i poteri attribuiti ai ministri della guerra e della marina dal R. D. 26 ottobre 1919, n. 2388, che approva l'ordinamento del Consiglio di disciplina per gli ufficiali del regio esercito e della regia marina, sono affidati, per gli ufficiali di porto, al ministro per l'industria e commercio; il Consiglio permanente di disciplina per gli ufficiali di porto è costituito dallo stesso Consiglio permanente di disciplina per gli ufficiali della regia marina, nel quale, al membro meno elevato in grado o meno anziano, è sostituito il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto; in caso di impedimento o di incompatibilità, il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto è sostituito dal brigadiere generale di porto; il colonnello di porto, membro della Commissione di avanzamento, funziona da segretario del Consiglio di disciplina, senza voto. Per l'applicazione agli ufficiali di porto delle disposizioni contenute nel regolamento di disciplina militare per i corpi della regia marina, il ministro dell'industria e commercio esercita i poteri che sono affidati al ministro della marina; il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto quelli che sono affidati ai comandanti in capo di dipartimento, i capi di compartimento quelli affidati ai capi di corpo.

promozioni di classe nello stesso grado, conservano la posizione di anzianità relativa acquistata per effetto della promozione. Le dichiarazioni di idoneità per le promozioni di classe nello stesso grado, già pronunciate in base alle disposizioni abrogate, avranno, in rapporto ai successivi scrutini e nei riguardi della esclusione definitiva dall'avanzamento, gli stessi effetti delle dichiarazioni di idoneità in promozione di grado.

In deroga a quanto è stabilito dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 16 maggio 1918, n. 640, sono estese agli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto le disposizioni contenute nell'art. 3 della legge 27 marzo 1904, n. 114.

Per il periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto si potranno effettuare avanzamenti indipendentemente dai periodi minimi di permanenza nel grado.

5. Gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, in relazione al grado ed all'anzianità rispettiva avranno diritto agli stipendi stabiliti dal decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, ed agli emolumenti ed indennità spettanti ad ufficiali del corpo di commissariato militare marittimo, esclusa l'indennità professionale. Essi conservano le indennità di carica, di alloggio e di residenza, di cui attualmente fruiscono.

Gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto destinati nei territori occupati e nelle colonie continueranno ad essere collocati fuori ruolo, conformemente alle disposizioni vigenti.

6. Con decreti Reali su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto col Ministro della marina, sarà provveduto:

a) al riordinamento organico del personale d'ordine delle capitanerie di porto secondo le effettive esigenze dei servizi portuali;

b) a costituire un personale di sott'ufficiali di porto e ad organizzarlo analogamente a quanto è stabilito per gli altri corpi armati dello Stato: il reclutamento di questi sott'ufficiali sarà fatto transitoriamente tra gli attuali sott'ufficiali e marinai di porto finchè ve ne saranno in servizio, e per l'avvenire esclusivamente fra sott'ufficiali e sotto capi anziani della

R. Marina, con modalità da determinarsi per decreto Reale ;¹

c) a disciplinare lo stato giuridico ed il trattamento economico dei marinai di porto che rimarranno transitoriamente in servizio, in eccedenza alle tabelle organiche dei sott'ufficiali di porto.

Con tali decreti sarà pure determinato il numero dei militari del corpo R. equipaggi che il Ministero della marina metterà a disposizione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per concorrere ai servizi di porto ed ai lavori di scritturazione delle capitanerie, concernenti i servizi della marina militare. La paga di questi militari continuerà ad essere a carico del bilancio della marina ; l'assegno vitto, i soprassoldi, ecc., saranno a carico del Ministero per i trasporti.

I militari del corpo R. Equipaggi destinati ai servizi di vigilanza e polizia portuale avranno, per tutti gli effetti, nell'esercizio delle funzioni loro affidate, la qualità di agenti della forza pubblica.

Il personale di bassa forza portuaria continua intanto ad essere sottoposto alla giurisdizione e disciplina militare ed a tutte le altre norme vigenti, salvo in quanto concerne la sua dipendenza e disciplina dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, come è stabilito dal precedente art. 2.

7. I locali, il mobilio, le imbarcazioni, gli attrezzi ed i materiali in uso e dotazione delle capitanerie, uffici e delegazioni di porto passano dall'Amministrazione della marina a quella per i trasporti marittimi e ferroviari. Come pure, su richiesta del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, saranno forniti dal Ministero della marina quegli altri galleggianti ed attrezzi, che fossero riconosciuti necessari per il regolare svolgimento dei servizi portuari, verso reintegro al bilancio della marina delle relative spese.

8. In dipendenza delle precedenti disposizioni il Ministero del tesoro, di concerto coi Ministri della marina e dei trasporti, provvederà, con suo decreto, al

¹ All'istituzione ed organizzazione della categoria dei sott'ufficiali di porto si è provveduto col R. D. 18 agosto 1920, n. 1257, qui appresso riportato a pag. 388.

passaggio dallo stato di previsione della spesa del Ministero della marina a quello per i trasporti marittimi e ferroviari dei capitoli e parte di essi relativi al personale ed ai servizi delle capitanerie di porto, con effetto dal 1° gennaio 1920.

9. Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI DE VITO
SECHI SCHANZER.

Decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 161, che, per la durata della guerra e fino a sei mesi successivi alla dichiarazione della pace, provvede alla militarizzazione dei funzionari amministrativi del corpo delle capitanerie di porto.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per la marina, d'accordo col Ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Il Ministro della marina è autorizzato ad affidare al personale delle capitanerie di porto tutti quei servizi che riterrà opportuni nell'interesse della difesa militare.

2. Durante la presente guerra e per un periodo di sei mesi successivi alla dichiarazione di pace, i funzionari amministrativi del corpo delle capitanerie di porto si considerano come facenti parte dei corpi militari della R. Marina, e sono soggetti, secondo le norme che regolano il corpo di commissariato militare marittimo, alle leggi concernenti lo stato, la disciplina, la posizione di servizio ausiliario, le pensioni degli ufficiali ed anche i limiti di età, che sono però aumentati di due anni per ciascun grado.

Nulla è innovato per quanto riguarda gli stipendi e gli aumenti sessennali dei funzionari medesimi, salvo quanto è stabilito nel primo comma dell'articolo seguente.

3. Nel ruolo approvato con la legge 2 luglio 1908, n. 318, sono aggiunti per il periodo di tempo indicato nel precedente articolo, quindici posti di capitano di porto di 4^a classe, con lo stipendio annuo di L. 5000, e diminuiti sedici posti di ufficiali di 1^a classe. Spirato il termine suindicato sarà provveduto al riassorbimento dei posti istituiti e al ripristinamento di quelli soppressi. Per tutti gli effetti la corrispondenza dei gradi e delle classi dei funzionari del corpo delle capitanerie di porto al grado militare, rimane quale è stabilita dalle disposizioni in vigore, con le seguenti variazioni:

capitano di porto di 2^a classe: tenente colonnello con un quinquennio;

capitano di porto di 3^a classe: tenente colonnello senza quinquennio;

capitano di porto di 4^a classe: maggiore.

Il grado di ufficiale di porto è corrispondente a quello di 1^o capitano quando concorrano le condizioni stabilite per questa qualifica. Le promozioni da ufficiale di porto di 1^a classe a capitano di porto di 4^a classe hanno luogo esclusivamente per merito; quella da capitano di porto di 4^a classe a capitano di porto di 3^a classe, un quarto per merito e tre quarti per anzianità.

4. Nella prima applicazione del presente decreto i posti, che si terranno vacanti fra i capitani di porto di 3^a classe, saranno conferiti agli ufficiali di porto di 1^a classe unicamente col criterio del merito; inoltre le disposizioni concernenti i limiti di età saranno applicate come appresso:

Cominciando dal grado superiore si elimineranno, quei funzionari che abbiano sorpassati i limiti di età stabiliti; si designeranno quindi i funzionari promovibili del grado o classe immediatamente inferiori in numero uguale ai posti vacanti nel grado o classe superiori, e, per questi funzionari, si terrà conto del limite di età come se fossero già stati promossi. Si proseguirà nello stesso modo per tutto il ruolo.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale del Regno*.

Ordiniamo ecc.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO DEL BONO NITTI.

Decreto Luogotenenziale 16 maggio 1918, n. 640, circa il reclutamento e l'avanzamento del corpo delle capitanerie di porto, modificato dal Decreto Luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 640.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 161;

Udito il Consiglio dei ministri ed il Consiglio superiore di marina;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Per tutti gli effetti delle vigenti disposizioni, le qualifiche del personale del corpo delle capitanerie di porto sono variate come segue :

Qualifiche attuali	Nuove qualifiche	Corrispondenza con i gradi del R. Esercito
Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto	Magg. generale ispettore delle Capitanerie di porto	Magg. generale
Capitano di porto di 1 ^a cl.	Capitano di porto di 1 ^a cl.	Colonnello
Capitano di porto di 2 ^a e 3 ^a cl.	Capitano di porto di 2 ^a e 3 ^a cl.	Ten. colonnello
Capitano di porto di 4 ^a cl.	Capitano di porto di 4 ^a cl.	Maggiore
Ufficiali di porto di 1 ^a , 2 ^a e 3 ^a cl.	Tenente di porto di 1 ^a , 2 ^a e 3 ^a cl.	Capitano
Applicato di porto di 1 ^a e 2 ^a cl.	Sottotenente di porto di 1 ^a e 2 ^a cl.	Tenente
Applicato di porto di 3 ^a cl.	Aspirante di porto	Sottotenente

I tenenti di porto, che hanno grado corrispondente a quello di 1^o capitano, assumono la denominazione di primi tenenti di porto.¹

2. Alle promozioni nel personale del corpo delle capitanerie di porto si applicano le disposizioni vigenti per l'avanzamento degli ufficiali del corpo di commissariato militare marittimo, con le seguenti deroghe ed aggiunte :

Per conseguire l'avanzamento dal grado di capitano di porto di 4^a classe non è necessario alcun periodo di permanenza minima nel grado.

I quadri di avanzamento per la promozione a sottotenente di porto di 2^a classe ed ai successivi gradi e classi, fino al grado di capitano di porto di 1^a classe incluso, sono compilati dal Consiglio superiore di marina costituito in commissione ordinaria di avanzamento.

Le promozioni dei capitani di porto dalla 3^a alla 2^a classe hanno luogo metà a scelta e metà per anzia-

¹ Abrogato dall'art. 8 del R. decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, il quale stabilisce che la denominazione dei gradi degli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto « è quella stabilita pel Corpo di commissariato militare marittimo sostituendo all'attributo di *commissario* quello di *porto* ».

nità; quelle dei tenenti di porto di 1^a classe a capitano di porto di 4^a classe esclusivamente a scelta; dei tenenti di porto dalla 2^a alla 1^a classe e dalla 3^a alla 2^a classe un quinto a scelta e quattro quinti per anzianità; dei sottotenenti di porto di 1^a classe a tenenti di porto di 3^a classe esclusivamente a scelta; dei sottotenenti di porto dalla 2^a alla 1^a e degli aspiranti di porto a sottotenente di porto di 2^a classe per anzianità. Le disposizioni contenute negli articoli 12 della legge 6 marzo 1898, n. 59, e 3 della legge 27 marzo 1904, n. 114, e le altre disposizioni a queste correlative non sono estese al personale del corpo delle capitanerie di porto.

3. La commissione di avanzamento, di cui al precedente articolo, è composta, oltre che dei membri indicati ai comma *a* e *b* dell'art. 108 *B*, n. 1, del regolamento 4 settembre 1848, n. 444, del maggior generale ispettore delle capitanerie di porto e del più anziano fra i capitani di porto di 1^a classe destinati al Ministero.¹

4. Nei casi di promozione di classe da farsi in parte a scelta ed in parte ad anzianità, la commissione accerta anzitutto l'idoneità al grado superiore di tutti i candidati sottoposti a scrutinio.

Possono concorrere alla promozione a scelta quei soli candidati i quali nella votazione sulla idoneità riportino l'unanimità dei suffragi e siano dalla commissione riconosciuti meritevoli di promozione a scelta, con la maggioranza di due terzi di voti.

Ove il numero dei votanti non sia divisibile esattamente per tre, si considera che il candidato abbia conseguito i due terzi suaccennati, ogni qualvolta a raggiungerli manchi una frazione, qualunque ne sia il valore.

Se i candidati che riuniscono le condizioni per poter concorrere alla promozione a scelta siano due o più, la Commissione ne stabilisce la graduatoria, attenendosi alla procedura prescritta dai comma 7 e seguenti dell'art. 15 del regolamento 4 settembre 1898, n. 444.

Da ultimo la Commissione forma il quadro di avanzamento, che è distinto in due turni:

a) nel primo (turno di anzianità) si iscrivono, in ordine di anzianità, tutti i candidati dichiarati idonei;

¹ Ved. nota all'art. 3 del precedente R. D. 27 novembre 1919, n. 2349.

b) nel secondo (turno a scelta) si iscrivono solo i candidati dichiarati meritevoli di avanzamento a scelta secondo l'ordine della graduatoria determinata dalla Commissione.

Le promozioni si fanno secondo l'ordine di iscrizione ed attingendo alternativamente ai due turni, giusta le proporzioni assegnate dal precedente art. 2 ai due criteri di anzianità e scelta.

5. I posti che si renderanno vacanti fra i capitani di porto di 3^a classe all'atto della prima applicazione delle disposizioni sui limiti di età, saranno conferiti ai tenenti di porto di 1^a classe esclusivamente a scelta.

Dopo che sarà provveduto alla sistemazione del ruolo degli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto nel modo determinato dal capoverso dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale n. 161, del 3 febbraio 1918, e non oltre il 30 giugno 1918, verranno formati quadri suppletivi di avanzamento per le vacanze prevedibili sino al 31 marzo 1919.

Gli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto, che saranno eliminati dal servizio attivo per applicazione dei limiti di età, in forza del 1° comma dell'art. 2 e del capoverso dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale n. 161, del 3 febbraio 1918, saranno considerati quali richiamati in servizio per il tempo che trascorrerà dall'entrata in vigore del citato decreto al giorno in cui la loro posizione sarà definitivamente stabilita agli effetti e secondo le norme dello stesso provvedimento e delle leggi sulla posizione ausiliaria, sulle pensioni militari e sullo stato degli ufficiali.

6. Gli allievi dell'Accademia navale che, avendo superato gli esami finali dell'ultimo corso, non siano dichiarati idonei a guardiamarina o a sottotenente macchinista per deficienza di attitudine professionale o della speciale idoneità fisica richiesta per il Corpo dello Stato Maggiore generale, possono conseguire la nomina ad aspirante di porto, entro il limite dei posti disponibili. In casi speciali, e per considerazioni che si rimettono all'apprezzamento del Ministro della Marina, può anche essere nominato aspirante di porto l'allievo dell'Accademia navale che abbia superato il penultimo anno di corso, purchè sia provvisto della licenza di Istituto tecnico o nautico o di Liceo, o che, avendo frequentato il penultimo anno di corso, abbia conseguita la nomina a guardiamarina di complemento.

Il Ministro della marina è inoltre autorizzato ad aprire concorsi per titoli per il conferimento del grado di aspirante di porto, per modo che metà dei posti messi a concorso sia riservata ai patentati capitani di lungo corso e metà ai laureati dalla R. Scuola superiore navale, dalle Scuole superiori di commercio, dalle Regie Università (facoltà di giurisprudenza e di matematica) o dalle Scuole di applicazione per gli ingegneri.

I concorrenti non dovranno aver oltrepassata l'età di 30 anni all'apertura del concorso. Le norme del concorso saranno determinate dal Ministro della marina.

Nella nomina saranno alternati, secondo l'ordine delle rispettive graduatorie, un capitano di lungo corso e un laureato vincitore del concorso. Nel caso che siano da nominare anche allievi dell'Accademia navale, si alterneranno un capitano di lungo corso, un laureato ed un allievo.

Quando manchino capitani di lungo corso idonei per coprire interamente i posti ad essi riservati, e siavi invece un'eccedenza di concorrenti idonei fra i laureati, i posti dei primi che resterebbero scoperti saranno conferiti in più ai secondi, secondo l'ordine della loro graduatoria. E reciprocamente i posti riservati ai laureati, che rimanessero scoperti, saranno conferiti ai capitani di lungo corso, che fossero risultati idonei in più del numero a questi riservato.

Gli idonei nel concorso per applicato di porto di 3^a classe, indetto con decreto 9 marzo 1915, ancora rimasti in graduatoria, saranno nominati aspiranti di porto con precedenza sugli altri giovani cui si riferiscono le precedenti disposizioni del presente articolo.¹

¹ Le norme per i concorsi al grado di sottotenente di porto sono contenute nel D. M. 10 marzo 1920. I concorrenti non debbono avere oltrepassata l'età di 30 anni alla data del decreto di apertura del concorso; insieme con gli altri documenti indicati dal bando di concorso essi dovranno presentare i seguenti titoli professionali e documenti di studio: — *se capitani di lungo corso*, la patente originale; un estratto di matricola mercantile in cui siano riportati singolarmente tutti i periodi di navigazione compiuta con le funzioni esercitate a bordo; uno stato generale dei punti riportati nell'ultimo anno di corso ed agli esami di licenza d'istituto nautico o le sole votazioni riportate per tutte le materie di esame, quando si tratti di marittimi che abbiano conseguito la licenza di istituto nautico in qualità di esterni; un estratto del processo verbale degli esami pratici sostenuti per il conseguimento della pa-

7. Le disposizioni contenute nel R. decreto 27 settembre 1914, n. 1090, e nel decreto-legge Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 865, continuano ad aver vigore per i personali delle Capitanerie di porto. Rimangono del pari in vigore le disposizioni del Regio decreto 8 dicembre 1910, n. 857, e quelle emanate per la loro attuazione.

8. Le disposizioni contenute nei primi sei articoli del presente decreto avranno vigore per tutto il periodo di tempo indicato dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale n. 161, del 3 febbraio 1918.

9. *Disposizioni transitorie.* Per i quadri di avanzamento contemplati dal precedente art. 5, non si compileranno le schede previste dall'art. 30 della legge 6 marzo 1898, n. 59.

Per le promozioni di grado o di classe da farsi in parte a scelta ed in parte ad anzianità, la Commissione si atterrà alla procedura stabilita dal precedente art. 4.

Il presente decreto avrà vigore dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 16 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO DEL BONO.

tente, con l'indicazione dei punti riportati; — *se laureati*, il diploma di laurea; lo stato generale dei punti riportati in ciascun anno di corso con l'indicazione della votazione ottenuta nella discussione della tesi di laurea, rilasciata dal competente istituto. Ciascun candidato potrà presentare alla Commissione tutti quei documenti che riterrà opportuni per dimostrare meglio la sua cultura, i meriti professionali, o titoli accademici conseguiti, e le benemerienze acquistate a servizio dell'armata o dell'esercito ed in genere al servizio del Paese durante la guerra. La Commissione incaricata dell'esame dei titoli sarà composta: del maggiore generale di porto, presidente; e di un ufficiale superiore di vascello, due colonnelli o tenenti colonnelli di porto e un capo divisione, membri; di un ufficiale inferiore di porto, segretario.

I sottotenenti di porto così reclutati fra i laureati seguiranno un corso di istruzione tecnico-marinaresca e sugli ordinamenti marittimi, della durata di sei mesi, presso le capitanerie di porto di Genova o di Napoli; quelli reclutati fra i capitani di lungo corso seguiranno un corso di istruzione sugli ordinamenti marittimi, della durata di tre mesi.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 98, che stabilisce le norme pel conferimento dei posti di incaricato e di delegato di porto.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto l'art. 5 del Codice per la marina mercantile ;

Visti gli articoli 12, 42 e 43 del Regolamento per l'esecuzione dei suindicato Codice, approvato col R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166 ;

Riconosciuta la necessità di modificare le regole contenute nel R. decreto in data 27 novembre 1904, n. 661, per le nomine degli Incaricati e dei Delegati di porto ;

Sentito il Consiglio superiore di marina ;

Udito il parere del Consiglio di Stato ;

Sentito il Consiglio dei Ministri ;

Su proposta del Nostro Ministro della marina e di concerto con quello di grazia e giustizia e dei culti ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. I posti d'Incaricato e di Delegato di porto, qualora l'Amministrazione marittima non creda darne la reggenza ad agenti doganali o ad altri funzionari governativi, sono conferiti alle persone appartenenti alle seguenti categorie :

1° ad ufficiali inferiori od a sottufficiali dei Corpi militari della R. Marina in congedo o dimissionari ; ai già ufficiali, applicati, commessi od a sottufficiali delle Capitanerie di porto in pensione o dimissionari ;

2° a capitani marittimi o ad agenti dell'Amministrazione doganale, a riposo o dimissionari, i quali ultimi abbiano retto uffici o delegazioni di porto ;

3° a qualsiasi persona che riunisca, a criterio dell'Amministrazione, i requisiti necessari per l'incarico cui aspira.

2. Il conferimento dei posti di cui al precedente articolo si effettuerà seguendo l'ordine delle categorie suindicate, in ciascuna delle quali però la designazione sarà fatta per libera scelta tra gli aspiranti, da parte del Ministero, sulle proposte della Commissione prevista dall'art. 6 del presente decreto.

La libera scelta si effettua preferibilmente fra i sottufficiali.

3. Le nomine ad Incaricato e Delegato di porto sono sempre di carattere temporaneo e revocabili.

4. Gli aspiranti debbono essere di sana costituzione fisica, di buona condotta, di età non superiore ai 60 anni e di abilità professionale riconosciuta.

5. Per coprire i posti vacanti dei quali l'Amministrazione marittima non creda affidare la reggenza ad agenti doganali o ad altri impiegati governativi viene bandito un concorso con apposita notificazione.

6. I titoli presentati dagli aspiranti ai posti di Incaricato o di Delegato di porto sono esaminati da una Commissione composta di:

Un direttore Capo Divisione nel personale del Ministero, presidente;

Un Capo Sezione nel personale del Ministero, membro;

Un Ufficiale di porto, membro e segretario.

7. Dopo l'esame degli anzidetti titoli la Commissione procederà alla compilazione della graduatoria di merito degli aspiranti al posto vacante.

La graduatoria dev'essere approvata dal Ministro della marina, il quale potrà apportare in essa tutte le variazioni che credesse opportuno nell'interesse del servizio, senza però che possa variare l'ordine di precedenza delle categorie di cui all'art. 1.

8. La retribuzione, che in base ad apposita tabella annessa al presente decreto, viene concessa agli Incaricati e Delegati di porto, non conferisce alcuno dei diritti spettanti agli impiegati dello Stato, per gli effetti della pensione, aspettativa, congedi, ecc.

Quando le funzioni di Incaricato o di Delegato di porto sono affidate ad impiegati dello Stato in attività di servizio, non è per essi applicabile la predetta tabella, riservandosi l'Amministrazione marittima di stabilire per i medesimi, volta per volta, il relativo assegno, il quale non potrà in ogni caso superare il massimo stabilito per ciascuna categoria della tabella accennata nel precedente comma.

9. Gli Incaricati o Delegati di porto non provenienti dagli Ufficiali della R. Marina, dal Corpo delle capitanerie di porto, e non appartenenti alla R. Guardia di finanza sono assimilati al grado di sottotenente.

10. Nulla è innovato circa quanto è attualmente sta-

bilito dal Regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile per quanto ha tratto alla divisa prescritta per gli Incaricati e Delegati di porto.

11. Non possono essere nominati Incaricati o Delegati di porto coloro che esercitino la professione di spedizioniere marittimo o qualsiasi altra, che il Ministero ritenga incompatibile con l'incarico predetto, nonchè coloro che rivestono la carica di sindaco o assessore o segretario comunale.

12. Le disposizioni del Regio decreto 27 novembre 1904, n. 661, sono abrogate e sostituite da quelle contenute nel presente R. decreto.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI C. MIRABELLO ORLANDO.

*Tabella delle retribuzioni da assegnarsi
agli Incaricati e Delegati di porto.*

Le località dove sono assegnati Incaricati e Delegati di porto vanno suddivise, in ragione della loro importanza commerciale e marinairesca, in tre categorie; a ciascuna di esse è stabilita la rispettiva retribuzione annua sotto indicata:

Incaricati di porto.

Per le località di 1 ^a categ.	-	retribuz. annua L.	800
id.	2 ^a id.	- id.	» 400
id.	3 ^a id.	- id.	» 200

Delegati di porto.

Per le località di 1 ^a categ.	-	retribuz. annua L.	600
id.	2 ^a id.	- id.	» 300
id.	3 ^a id.	- id.	» 100

D'ordine di S. M.:

Il Ministro della Marina
C. MIRABELLO.

R. decreto 18 agosto 1920, n. 1257, che sopprime l'attuale categoria del personale di bassa forza delle Capitanerie di porto, istituendo in sua vece quella dei sott'ufficiali di porto e ne approva le tabelle organiche relative (pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » del 7 ottobre 1920, n. 237).

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2^a), che approva il Regolamento per l'esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile;

Vista la legge 2 luglio 1908, n. 318, portante miglioramenti economici al personale della Capitanerie di porto;

Visto il R. decreto 2 settembre 1912, n. 998, circa il reclutamento della bassa forza del corpo delle Capitanerie di porto;

Visto l'art. 6 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2349, col quale è data facoltà al Governo del Re di provvedere alla costituzione di un personale di sottufficiali di porto e ad organizzarlo analogamente a quanto è stabilito per gli altri corpi armati dello Stato;

Visto il R. decreto-legge n. 304, in data 21 marzo 1920;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per l'Industria e il Commercio, di concerto con quelli della Marina e del Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. L'attuale personale di bassa forza delle Capitanerie di porto è soppresso, ed in sua vece è istituita un categoria di sott'ufficiali di porto, che fa parte integrante della forza pubblica e delle forze militari dello Stato, ed è preposta, in concorso agli altri agenti della forza pubblica, alla tutela della sicurezza della proprietà e delle persone nei porti e nelle rade, dove esercita funzioni esecutive e di polizia giudiziaria ed amministrativa.

Suo speciale compito è inoltre quello di vigilare sull'ancoraggio e l'ormeggio dei bastimenti, sull'accensione dei fuochi a terra e a bordo delle navi nei porti, sulla conservazione delle opere nei porti e delle spiagge, sulla occupazione dei moli, ponti, calate e spiagge, sull'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, merci e zavorre, sul servizio di pilotaggio e in genere sul servizio marittimo, sulla pesca e sul servizio di sanità marittima, in esecuzione delle disposizioni impartite dagli ufficiali del corpo delle Capitanerie di porto.

I sott'ufficiali di porto imbarcano anche in qualità di padroni e di macchinisti sulle imbarcazioni e sui rimorchiatori in dotazione degli uffici di porto e sono tenuti, in occasione di naufragi od altri sinistri marittimi, a prestare la loro opera per la salvezza delle persone e delle navi, agli ordini dell'ufficiale che dirige le operazioni di salvataggio.

I sott'ufficiali di porto concorrono, in caso di guerra, alla difesa marittima. Essi sono soggetti, anche in tempo di pace, alla giurisdizione e disciplina militare e ad essi si applicano le disposizioni del Codice penale militare marittimo e del Regolamento di disciplina per i corpi militari della R. Marina, in quanto non sia altrimenti disposto col presente decreto.

2. La forza organica, la composizione gerarchica e la corrispondenza dei gradi per i sott'ufficiali di porto sono stabilite dalla tabella annessa al presente decreto e firmata, d'ordine Nostro, dal Ministro per l'Industria e il Commercio.

3. Ai sott'ufficiali di porto spettano le seguenti paghe e indennità di grado giornaliera:

GRADO	Paghe giornaliera	Indennità di grado
Nocchieri di porto di 1 ^a classe..... L	12,80	2,50
» » 2 ^a »	11,80	2 —
2 ^o nocchiere anziano di porto.....	9,30	1,15
2 ^o » di porto	8,85	0,85

Dopo il primo triennio di servizio sono concessi sulle paghe cinque aumenti triennali, ciascuno di lire 0,60

giornaliere, rispettivamente all'inizio del 4°, 7°, 10°, 13° e 16° anno di servizio, che saranno mantenuti anche in caso di promozione.

Sono inoltre concessi ai sott'ufficiali di porto i seguenti aumenti quadriennali di grado:

al nocchiere di porto di 1^a classe tre aumenti all'inizio del 5°, del 9° e del 13° anno di grado, ciascuno di lire 0,60;

al nocchiere di porto di 2^a classe un aumento all'inizio del 5° anno di grado, di lire 0,50;

al 2° nocchiere anziano di porto un aumento all'inizio del 5° anno, di lire 0,40;

al 2° nocchiere di porto un aumento all'inizio del 5° anno di grado, di lire 0,30.

La paga giornaliera e l'indennità di grado ed i relativi aumenti sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile.

Le indennità di grado e gli aumenti sono computabili per tutti i gradi agli effetti della pensione.

Ai sott'ufficiali di porto, ammogliati o vedovi con prole, che non usufruiscono di alloggio gratuito, sarà corrisposta una indennità mensile di lire 70 elevabile a lire 90 nei capoluoghi con 250.000 abitanti o più.

Ai sott'ufficiali di porto, padroni di pirobarche o rimorchiatori, spetta una indennità mensile di lire 40, ai motoristi di motoscafi di lire 50, ai macchinisti di pirobarche o rimorchiatori di lire 60.

4. La paga dei sott'ufficiali di porto può essere ridotta a tre quinti o alla metà, o può non essere corrisposta nei seguenti casi.

È ridotta a tre quinti:

nelle licenze per infermità non provenienti da cause di servizio dopo i primi due mesi.

È ridotta alla metà:

ai detenuti in attesa di giudizio, salvo ad avere l'altra metà quando il giudizio non sia seguito da condanna.

Non è dovuta:

a) nelle licenze straordinarie per motivi privati dopo i primi due mesi;

b) durante le assenze illegali;

c) ai disertori, contumaci, condannati al carcere od alla reclusione, quando la pena non abbia avuto come accessorio la perdita del grado.

5. I sott'ufficiali di porto hanno diritto di partecipare, nella proporzione indicata nell'art. 3 della legge 26 gennaio 1865, n. 2134, al prodotto netto delle pene pecuniarie inflitte per contravvenzioni da essi accertate.

Ad essi competono pure i diritti stabiliti dalla tariffa penale a favore degli ufficiali giudiziari per assistenza alle sedute tenute dai comandanti di porto in sede di giurisdizione penale e per le notificazioni di atti penali.

Spettano loro inoltre per l'arresto dei militari disertori o dei renitenti di leva gli stessi premi che ai carabinieri Reali.

6. I sott'ufficiali di porto, quando siano destinati a bordo di navi nazionali od estere od anche di galleggianti addetti al servizio del porto per custodia o vigilanza, avranno diritto a carico della nave ad una indennità straordinaria di lire 7 per ogni 24 ore di permanenza a bordo. Se la custodia o vigilanza abbia luogo nelle ore del giorno, cioè dal sorgere al tramonto del sole, la mercede sarà di lire 3,50; se nelle ore della notte di lire 4.

Il pagamento di questa indennità avrà luogo nei modi stabiliti dall'art. 856 del Regolamento per la esecuzione del codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2^a).

I sott'ufficiali di porto sono dichiarati agenti di sanità per gli effetti delle leggi e dei Regolamenti di sanità marittima. Nella esecuzione dei servizi di sorveglianza sanitaria o di operazioni di disinfezione, loro competono le indennità stabilite per gli agenti di sanità marittima.

7. Ai sott'ufficiali di porto competono le indennità di trasferimento e di missione nella misura stabilita dalle vigenti disposizioni per tutti i personali militari e civili dello Stato, in relazione alle paghe e indennità di grado percepite all'epoca del trasferimento o della missione e ragguagliate ad anno. Per tale ragguaglio l'anno è considerato di 365 giorni.

8. I sott'ufficiali di porto sono ammessi: in caso di malattie o di ferite, negli ospedali militari marittimi, od in mancanza in quelli del R. Esercito, verso rimborso a cura della Capitaneria di porto del rispettivo Compartimento della retta stabilita per i militari dell'Armata o dell'Esercito. L'ammontare delle rette pagate sarà

trattenuto dalla Capitaneria di porto sulle paghe dovute al sott'ufficiale per il periodo della degenza in ospedale.

9. Alle Capitanerie, agli Uffici ed alle Delegazioni di porto sono comandati per concorrere ai servizi di porto ed ai lavori di scritturazione concernenti i servizi della Marina militare, sotto capi e comuni del Corpo R. equipaggi secondo la tabella annessa al presente decreto e firmata, d'ordine Nostro, dai Ministri della Marina e dell'Industria e Commercio.

Ai sotto capi e comuni del Corpo R. equipaggi destinati al servizio portuario sono applicabili le disposizioni degli articoli 5 e 6 del presente decreto; essi hanno la qualità degli agenti della forza pubblica per l'accertamento delle contravvenzioni marittime e per tutti gli effetti previsti dalle leggi.

Presso ogni Capitaneria di porto è inoltre destinato un sott'ufficiale della categoria furieri del Corpo R. equipaggi.

10. I secondi nocchieri di porto sono reclutati, in seguito a concorso bandito dal Ministro per l'Industria e il Commercio, di concerto con quello della Marina fra i sott'ufficiali e i sotto capi del Corpo R. equipaggi a lunga ferma, in servizio attivo o anche in congedo, purchè non pensionati, che soddisfino alle seguenti condizioni:

a) non abbiano oltrepassato il 35° anno di età;

b) siano celibi o vedovi senza prole, o, se ammogliati, abbiano ottenuto sotto le armi regolare permesso di contrarre matrimonio dal Ministero della marina;

c) abbiano compiuto, sia su navi mercantili, sia su Regie navi, un periodo di navigazione non inferiore a due anni;

d) non siano stati mai condannati a pene superiori a 5 giorni di arresto o a 50 lire di pena pecuniaria;

e) abbiano conseguito ottime note caratteristiche negli ultimi due anni di servizio prestato nel Corpo R. equipaggi.

I sott'ufficiali e sotto capi in congedo saranno assoggettati a visita medica per accertarne l'idoneità fisica.

11. Una Commissione presieduta da un colonnello o tenente colonnello di porto e composta di un tenente di vascello, di due capitani di porto e di un segretario dell'Amministrazione centrale dell'industria, il quale fun-

zionerà anche da segretario della Commissione, accerta quali dei concorrenti rispondano ai requisiti richiesti e quindi procede alla loro classifica per ordine di merito.

La classificazione relativa fra gli aspiranti avrà luogo in base ai seguenti criteri di precedenza:

- 1° gradi conseguiti nella marina militare e mercantile e anzianità di grado nella Marina militare;
- 2° durata e specie della navigazione compiuta;
- 3° onorificenze al valore di marina, al valor militare o al valor civile conseguite;
- 4° campagne di guerra.

Sono nominati secondi nocchieri di porto i candidati dichiarati idonei secondo l'ordine della graduatoria approvata dal Ministro per l'industria e il commercio fino alla concorrenza dei posti messi a concorso.

12. I secondi nocchieri di porto di prima nomina sono destinati presso le Capitanerie di porto di Genova, Napoli, Palermo, Venezia e Livorno, dove ricevono l'istruzione professionale secondo le norme che saranno emanate dal Ministero per l'industria e il commercio.

La loro nomina non è definitiva se non dopo trascorsi sei mesi di favorevole esperimento dal quale risulti che essi hanno attitudini al servizio portuario e possiedono le cognizioni professionali relative al loro nuovo grado, giusta le disposizioni dell'articolo seguente.

13. I secondi nocchieri di porto in esperimento, trascorsi cinque mesi, dovranno sostenere un esame di idoneità intorno ai seguenti decreti e regolamenti:

- a) Regolamento per l'applicazione del testo unico del Codice della marina mercantile;
- b) Regolamento di sanità marittima;
- c) Regolamento sulla pesca marittima;
- d) Regolamento sul pilotaggio;
- e) Regolamento di disciplina per i Corpi militari della R. marina;
- f) decreto sull'ordinamento e lo stato dei sott'ufficiali di porto.

Saranno materie di esame solo quelle parti di detti Regolamenti che hanno attinenza al servizio che i sott'ufficiali di porto debbono prestare nei porti.

La Commissione esaminatrice sarà nominata dal comandante del porto e composta del comandante in 2°, presidente, dell'ufficiale addetto al servizio tecnico del porto e di quello adibito al servizio sanitario.

La Commissione assegnerà un voto di merito in ventesimi compilando un apposito verbale.

14. I secondi nocchieri di porto in esperimento che abbiano ottenuto nell'esame di cui al precedente art. 13 un voto di merito non inferiore a $\frac{10}{20}$ e siano dal comandante del porto dichiarati idonei ai servizi portuali otterranno, allo scadere dei sei mesi previsti dall'art. 12, la nomina definitiva.

All'atto di questa essi dovranno contrarre arruolamento volontario nel Corpo con la ferma di sei anni, computando nella ferma i sei mesi di servizio antecedentemente prestati.

I secondi nocchieri provenienti dai sott'ufficiali e sotto capi della R. marina in servizio attivo con rafferma di sei anni, non saranno tenuti a contrarre nuovo arruolamento, continuando per essi ad avere vigore, a tutti gli effetti, la rafferma contratta nel Corpo R. equipaggi.

I sott'ufficiali di porto, che hanno compiuto sei anni di servizio, ricevono una gratificazione di lire 2000. Il diritto a tale concessione è, in caso di morte del sott'ufficiale, trasmissibile ai suoi eredi.

Nei sei anni di servizio è computato per i sott'ufficiali di porto provenienti dai sott'ufficiali e sotto capi della R. marina, in servizio attivo, con ferma di sei anni il periodo di tale rafferma trascorso nel Corpo R. equipaggi.

Quando detti sott'ufficiali siano riformati senza diritto a pensione riceveranno, in luogo della gratificazione sopra menzionata, lire 300 per ogni anno di servizio compiuto.

In caso di morte eguale compenso spetta ai loro eredi.

15. Perdono il diritto alla gratificazione, di cui nell'articolo precedente, i sott'ufficiali di porto retrocessi, trasferiti alle compagnie di disciplina, disertori, ammogliati senza autorizzazione od incorsi in condanna a pene restrittive della libertà personale superiori a due mesi, inflitte da tribunali ordinari, od in qualunque condanna inflitta dai tribunali militari. Essi saranno inoltre prosciolti dall'obbligo del servizio, senza pregiudizio delle penalità in cui fossero incorsi.

16. Il sott'ufficiale di porto vincolato alla ferma di anni ha l'obbligo di prestare servizio fino al termine
ssa.

Il Ministro per l'industria e il commercio può tuttavia, per gravissimi motivi, concedere al sott'ufficiale il proscioglimento dall'obbligo del servizio inerente alla ferma, con perdita della gratificazione di cui all'art. 14.

17. I sott'ufficiali che hanno compiuta la ferma possono licenziarsi a loro domanda in qualunque tempo. È pure in facoltà del Ministro per l'industria e il commercio di congedare d'autorità, al termine della ferma, coloro che diano scarso affidamento di utile rendimento.

Il Ministro predetto può ritardare il licenziamento chiesto dagli interessati fino al 1° dicembre dell'anno in cui l'istanza relativa fu presentata.

18. I secondi nocchieri di porto, dopo un anno di permanenza nel grado, sono promossi secondi nocchieri anziani senza scrutinio di idoneità. Le promozioni a nocchiere di porto di 2^a classe sono conferite, per un quinto a scelta e per quattro quinti per anzianità, con esclusione dei non meritevoli, ai secondi nocchieri di porto anziani che abbiano sei anni di permanenza nel grado.

I secondi nocchieri di porto anziani possono ottenere avanzamento straordinario a scelta eccezionale a nocchiere di porto di 2^a classe, quando abbiano compiuto tre anni di grado e siano dalla Commissione di avanzamento giudicati in possesso di tali qualità da rendere la loro anticipata promozione di eccezionale vantaggio per il servizio.

L'avanzamento a scelta eccezionale può essere concesso nella misura massima di un ventesimo dei secondi nocchieri di porto anziani, che nell'anno compiono il periodo necessario di permanenza nel grado.

Le promozioni a nocchiere di porto di 1^a classe sono conferite per anzianità, con esclusione dei non meritevoli, ai nocchieri di porto di 2^a classe che abbiano tre anni di permanenza nel grado.

In tempo di guerra i periodi minimi di permanenza nei vari gradi possono essere ridotti alla metà, e le promozioni a scelta possono conferirsi senza le limitazioni stabilite nei comma precedenti. L'avanzamento per merito di guerra può concedersi indipendentemente da qualsiasi limite di permanenza nel grado.

19. La Commissione di avanzamento per i sott'ufficiali di porto è costituita permanentemente presso il

Ministero per l'industria e il commercio (Ispettorato delle Capitanerie di porto) come segue:

- l'ispettore delle Capitanerie di porto, presidente;
- un capitano di vascello, membro;
- un colonnello di porto, membro;
- due tenenti colonnelli o maggiori di porto, membri;
- un capitano di porto, segretario, con voto.

A parità di voti prevale quello del presidente.

Il presidente ha facoltà di costituire Sottocommissioni presiedute dal capitano di vascello e dal colonnello di porto: a ciascuna Sottocommissione è aggiunto un capitano di porto, segretario con voto. Però le deliberazioni per l'avanzamento ai gradi di nocchiere di porto di 2^a e di 1^a classe e quelle per l'avanzamento a scelta eccezionale dovranno essere prese collegialmente dalla Commissione costituita come è sopra indicato.

Nel primo trimestre di ogni anno saranno preparati i quadri di avanzamento per i vari gradi dei sott'ufficiali di porto. Essi diventeranno esecutivi soltanto dopo l'approvazione del Ministro per l'industria e il commercio, cessando contemporaneamente di aver valore i quadri di avanzamento precedenti, per la parte non ancora applicata.

20. Il grado costituisce lo stato dei sott'ufficiali di porto.

Le nomine a secondo nocchiere di porto, a secondo nocchiere di porto anziano e a nocchiere di porto di 1^a classe sono effettuate con decreto del Ministro per l'industria e il commercio; quelle a nocchiere di porto di 2^a classe con decreto Reale.

Il compimento dei periodi minimi di permanenza nel grado e la iscrizione nel quadro di avanzamento non danno diritto a promozione se non vi siano posti vacanti nel ruolo organico.

Normalmente le promozioni saranno effettuate entro tre mesi dal verificarsi delle vacanze.

21. I sott'ufficiali di porto cessano dal servizio per una delle seguenti cause:

- 1° termine della ferma;
- 2° invio in congedo a domanda;
- 3° dispensa dal servizio per incapacità professionale o per cattiva condotta in servizio o privata;
- 4° collocamento in riforma;
- 5° collocamento a riposo;

6° retrocessione dal grado ;

7° rimozione dal grado per le stesse cause previste per gli ufficiali ;

7° rimozione dal grado per le stesse cause previste per gli ufficiali ;

8° perdita del grado in seguito a condanna ;

9° espulsione dal Corpo in seguito a condanna penale.

Il provvedimento di cui al n. 1 è preso con decreto ministeriale, quelli di cui ai numeri successivi con decreto Reale, ove si tratti di nocchieri di porto di 1^a classe e di 2^a classe, con decreto ministeriale se si tratti di secondi nocchieri e secondi nocchieri anziani di porto.

22. In caso di richiamo alle armi della loro classe di leva, i sott'ufficiali di porto in congedo, che siano tenuti a rispondere al richiamo, riprendono servizio nel Corpo delle capitanerie di porto.

Il Ministro per l'industria e il commercio, di concerto con quello della marina, ha facoltà, in caso di mobilitazione, di richiamare i sott'ufficiali di porto in congedo, provvisti di pensione vitalizia, purchè fisicamente idonei e non abbiano oltrepassato il 60° anno di età, anche se la loro classe di leva non fosse chiamata alle armi.

Essi potranno ottenere avanzamento, e all'atto del congedo la pensione di cui godevano sarà nuovamente liquidata in relazione agli assegni percepiti ed al maggior servizio prestato, purchè questo abbia raggiunto, sia pure complessivamente, mediante successivi richiami, un periodo di due mesi.

23. I sott'ufficiali di porto hanno diritto al collocamento a riposo per anzianità di servizio dopo venti anni di servizio effettivo.

È in facoltà del Ministero per l'industria e il commercio di collocare a riposo i sott'ufficiali di porto, che hanno compiuto almeno venti anni di servizio effettivo, quando, a giudizio della Commissione di avanzamento, essi non siano più in grado di dare congruo rendimento.

24. La liquidazione della pensione ai sott'ufficiali di porto sarà fatta in base alle norme del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970.

Con le stesse norme sarà liquidata una indennità, per una volta tanto, ai sott'ufficiali di porto congedati,

riformati, o dispensati dal servizio senza diritto a pensione.

Agli effetti della determinazione delle medie, che dovranno servire di base per la liquidazione delle pensioni, l'anno è considerato di 365 giorni. Per la liquidazione dell'indennità una volta tanto sarà presa per base l'ultima paga giornaliera, aumentata dell'indennità di grado e ragguagliata ad un anno.

25. I sott'ufficiali di porto cessano dal servizio attivo a 55 anni.

26. I sott'ufficiali di porto che raggiungono il limite di età stabilito dall'articolo precedente per la cessazione dal servizio attivo, possono, previo accertamento della loro idoneità, nei modi da determinarsi dal Ministero per l'industria e il commercio, essere destinati a reggere Delegazioni di porto e, interinalmente, Uffici di porto. Essi sono in tal caso trattenuti in servizio per un periodo di tempo non superiore a dieci anni ed iscritti ad uno speciale ruolo del servizio sedentario.

Il passaggio dei sott'ufficiali di porto dal ruolo del servizio attivo a quello del servizio sedentario è autorizzato con decreto ministeriale.

Fino a che non sia disposta la separazione organica dei due ruoli del servizio attivo e del servizio sedentario, essi si considereranno, agli effetti delle promozioni e del numero organico, come formanti un unico ruolo.

Il numero dei sott'ufficiali di porto ascritti al ruolo del servizio sedentario non potrà però in ogni caso eccedere per ciascun grado un terzo del rispettivo numero organico.

Ai sott'ufficiali di porto che reggono Delegazioni di porto sarà corrisposta una indennità di carica di lire 2 al giorno. Tale indennità sarà di lire 3 per i sott'ufficiali che reggono interinalmente Uffici di porto.

27. I sott'ufficiali di porto vestono la divisa stabilita per i sott'ufficiali del Corpo R. equipaggi dei gradi corrispondenti, con distintivo di categoria identico a quello della categoria marinai, da applicarsi però, anziché direttamente sul panno della manica, su panno grigio-verde con controbordo sporgente di 2 millimetri.

I sott'ufficiali di porto appartenenti al ruolo del servizio sedentario portano inoltre sopra al distintivo di categoria e alla distanza di 10 millimetri una stelletta di argento dorato, identica al distintivo della specialità

costieri, applicata anch'essa su panno grigio-verde con contorbordo sporgente di 2 millimetri.

28. Ai secondi nocchieri di porto di prima nomina compete una indennità vestiario di lire 300, che sarà loro pagata per un terzo all'atto della nomina provvisoria e per i rimanenti due terzi a quello della nomina definitiva. Non ottenendo la nomina definitiva, essi non conserveranno alcun diritto sui due terzi non percepiti di detta indennità.

I sott'ufficiali di porto hanno facoltà di ritirare dai magazzini vestiario della R. Marina i capi di corredo regolamentari, nonchè i tessuti e gli accessori occorrenti per la confezione dei capi di corredo stessi, qualora preferissero servirsi all'uopo di sarti borghesi.

29. È proibito ai sott'ufficiali di porto di chiedere o di accettare mance da chicchessia o ricompense per qualsivoglia titolo.

I contravventori saranno puniti disciplinarmente: se recidivi, saranno dispensati dal servizio.

È pure proibito ai sott'ufficiali di porto di accettare dai consoli esteri alcuna retribuzione per opera o concorso prestato in caso di naufragi od altri sinistri marittimi od anche per l'arresto o custodia di marinai esteri.

30. Le Commissioni di disciplina per i sott'ufficiali di porto sono convocate con ordine del giorno dei capi di compartimento marittimo.

Quando nel compartimento, cui è destinato il sott'ufficiale sottoposto a Commissione di disciplina, non vi sia numero sufficiente di ufficiali, la Commissione sarà convocata in altro compartimento, che sarà stabilito dal Ministero per l'industria ed il commercio (Ispettorato delle Capitanerie di porto). In tale caso l'accusato sarà avviato alla sede compartimentale dove la Commissione è convocata e vi rimarrà provvisoriamente per la durata del procedimento disciplinare.

31. Rimangono in vigore per i sott'ufficiali di porto le disposizioni contenute nel R. decreto 27 settembre 1914, n. 1090, e nel decreto-legge Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 865.

Disposizioni speciali e transitorie.

32. Gli attuali sott'ufficiali del soppresso personale di bassa forza delle Capitanerie di porto passano di diritto con il loro grado e la loro anzianità nella nuova categoria dei sott'ufficiali di porto, purchè non abbiano superato i 55 anni di età alla data di entrata in vigore del presente decreto e siano forniti dei necessari requisiti fisici, intellettuali e morali. Coloro che hanno raggiunto i 55 anni di età, ma non superati i 65, saranno, se riconosciuti idonei, iscritti nel ruolo del servizio sedentario, indipendentemente dalla esistenza o meno di vacanze nei posti di delegato di porto. Essi saranno chiamati a coprire tali posti man mano che si renderanno vacanti continuando intanto a prestare i servizi di istituto dei sott'ufficiali di porto in servizio attivo.

Entro due mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la Commissione indicata nell'art. 19 delibererà inappellabilmente circa l'ammissione dei sott'ufficiali del soppresso personale di bassa forza delle Capitanerie di porto nel nuovo ruolo, sia del servizio attivo, che del servizio sedentario, dei sott'ufficiali di porto.

33. Gli attuali marinai di porto di 1^a e di 2^a classe del soppresso personale di bassa forza delle Capitanerie di porto che non abbiano raggiunto l'età di 65 anni e che dimostrino, in seguito ad una prova scritta, da indirsi presso le principali Capitanerie di porto, su tema fissato dal Ministero per l'industria e il commercio, di saper redigere un rapporto su materie riguardanti il servizio dei sott'ufficiali di porto, concorreranno di diritto, purchè forniti dei necessari requisiti fisici, intellettuali e morali, ai posti vacanti nel grado di secondo nocchiere di porto.

Il giudizio di idoneità sulla prova scritta e sui requisiti di cui al comma precedente e la formazione della graduatoria fra gli idonei competono insindacabilmente alla Commissione indicata nell'art. 11 la quale seguirà per la classificazione dei concorrenti gli stessi criteri di precedenza in quest'ultimo articolo stabiliti.

I marinai di porto di 1^a classe precederanno però, in ogni caso, nella graduatoria, quelli di 2^a classe.

I marinai di porto iscritti nella graduatoria, che abbiano compiuto i 55 anni di età, fruiranno, dopo promossi a loro turno, del trattamento previsto dall'art. 26.

La Commissione sarà convocata entro due mesi dalla entrata in vigore del presente decreto e dovrà compiere i suoi lavori nel termine massimo di un mese.

34. L'ammissione dei sott'ufficiali e marinai del soprappreso personale di bassa forza portuaria nel nuovo ruolo dei sottufficiali di porto sarà disposta con decreto del Ministro per l'industria e commercio per i secondi nocchieri di porto ed i secondi nocchieri di porto anziani, con decreto Reale per i nocchieri di porto di 1^a e di 2^a classe.

Essa avrà effetto in ogni caso con decorrenza dalla data di entrata in vigore del presente decreto, entro i limiti dei posti stabiliti per ciascun grado nella annessa tabella organica.

Fino a quando tutti i marinai di porto iscritti nella graduatoria per secondo nocchiere di porto non avranno conseguito la nomina, non potranno essere banditi i concorsi di cui all'art. 10.

35. Per la determinazione delle paghe giornaliere, delle indennità di grado e della gratificazione loro spettante al compimento dei sei anni di servizio, saranno computati integralmente ai sott'ufficiali di porto ammessi nel nuovo ruolo, sia del servizio attivo che del servizio sedentario, gli anni di servizio prestati nelle Capitanerie di porto o nella R. marina col grado di sott'ufficiale. Gli anni di servizio prestati da marinai di porto di 1^a e 2^a classe nelle Capitanerie di porto e da sotto capo e comune nel Corpo R. equipaggi, esclusi quelli prestati per effetto di leva, saranno computati per la metà.

36. Per il ripianamento delle vacanze che risultassero nei vari gradi, eccettuato quello di secondo nocchiere di porto, dopo la prima applicazione del presente decreto, sarà provveduto entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto medesimo, alla formazione dei quadri di avanzamento e alle conseguenti promozioni, senza tener conto dei limiti minimi di permanenza nei gradi.

37. Ai sott'ufficiali di porto inseriti nel nuovo ruolo, sarà corrisposta, in compenso della mancata retroatti-

vità del presente decreto, una somma di lire 250 se celibi o vedovi senza prole e di lire 500 se ammogliati o vedovi con prole. Quest'ultima somma sarà aumentata di lire 75 per ogni figlio.

Il pagamento sarà effettuato dalla data della loro iscrizione nel nuovo ruolo.

38. I sott'ufficiali del soppresso personale di bassa forza portuaria, che non saranno ammessi nel nuovo ruolo, ed i marinai, che non saranno riconosciuti idonei al grado di secondo nocchiere di porto, formeranno un ruolo transitorio di personale civile subalterno e godranno, con decorrenza dal 1° maggio 1919, del trattamento economico stabilito dai Regi decreti-legge 23 ottobre 1911, n. 1971; 27 novembre 1919, n. 2231, e 7 giugno 1920, n. 739, per i personali subalterni delle Amministrazioni centrali.

I marinai di porto saranno classificati come uscieri, i sott'ufficiali di porto come commessi.

Essi assumeranno la denominazione di commessi ed uscieri delle Capitanerie di porto, perderanno le qualità di militarizzati e vestiranno l'abito borghese.

I commessi ed uscieri delle Capitanerie di porto avranno diritto al trattamento di pensione stabilito dal R. decreto legge 23 ottobre 1919, n. 1970, e saranno in ogni caso collocati a riposo quando abbiano compiuto 65 anni di età e almeno 20 anni di servizio, o abbiano compiuto 40 anni di servizio.

Coloro che, a giudizio della Commissione indicata nell'art. 11, non saranno riconosciuti idonei neppure alle funzioni di commesso o di usciere, verranno, dopo classificati nel ruolo transitorio del personale subalterno agli effetti dell'assegnazione dei nuovi stipendi dal 1° maggio 1919, collocati a riposo d'ufficio, con diritto a conseguire il massimo della pensione, ove abbiano raggiunto 25 anni di servizio. Per coloro che non avessero raggiunto i 25 anni di servizio ma superato i 20, la pensione sarà liquidata sulla media degli stipendi percepiti nell'ultimo anno di servizio.

Agli individui che contano meno di 20 anni di servizio sarà liquidata una indennità una volta tanto con le norme del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970.

39. Il servizio prestato da sott'ufficiali di porto nel soppresso personale di bassa forza portuaria è valutato, per ogni effetto, come servizio militare.

40. I sott'ufficiali di porto godranno l'indennità di caro-viveri stabilita per i sott'ufficiali del Corpo R. equipaggi dall'art. 20 sub-63 del R. decreto-legge 11 marzo 1920, n. 347, e dagli articoli 10 e 11 del R. decreto-legge 3 giugno 1920, n. 737, computando gli anni di servizio secondo il disposto dell'art. 35 del presente decreto.

41. Alla tabella approvata con l'art. 9 sarà data graduale applicazione, di concerto fra i due Ministri interessati, compatibilmente con la disponibilità dei militari del Corpo R. equipaggi, e in modo che essa abbia la sua completa attuazione entro il termine di due anni dall'entrata in vigore del presente decreto.

42. Sono abrogati gli articoli dal 49 al 69 inclusi del capo III, sezione 3^a, del Regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166, serie 2^a.

Sono pure abrogati il R. decreto 2 settembre 1912, n. 998 e le disposizioni correlative per la sua applicazione.

43. Con decreto del Ministero del tesoro saranno introdotte nello stato di previsione del Ministro dell'industria e del commercio le variazioni necessarie per l'attuazione del presente decreto.

La spesa occorrente per il personale subalterno in via di eliminazione sarà iscritta con decreto del Ministero del tesoro nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per l'industria e commercio.

44. Il presente decreto entrerà in vigore dal 1^o settembre 1920.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Sant'Anna in Valdieri, addì 18 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI ALESSIO
MEDA SECHI.

Articoli 40-52 e 53 del Codice.

*Decreto Luogotenenziale 5 luglio 1917, n. 1295,
relativo alla nazionalità della proprietà navale
ed alle concessioni del demanio marittimo.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671 ;

Visti i Codici per la marina mercantile per il Regno e per la Tripolitania e la Cirenaica ;

Sentito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta del Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con i Ministri degli affari esteri, delle colonie, di grazia e giustizia e dei culti e della marina ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. Durante il periodo della guerra e per un anno dopo la conclusione della pace è vietata la vendita e in qualsiasi modo il passaggio di proprietà di navi italiane a stranieri.

Per lo stesso periodo di tempo è sospesa la facoltà accordata agli stranieri e alle Società straniere dall'art. 40 del Codice per la marina mercantile del Regno e dall'articolo 41 del Codice per la marina mercantile per la Tripolitania e la Cirenaica di divenire proprietari o compartecipati della proprietà di navi italiane.

Gli atti fatti in violazione delle suindicate disposizioni sono nulli e di nessuno effetto e non possono essere ricevuti per la trascrizione nelle matricole delle navi mercantili tenute dalle autorità marittime e nei registri tenuti dai Regi consoli all'estero.

Le stesse disposizioni si applicano alla vendita ed al passaggio di proprietà in generale dei galleggianti nonchè

del materiale addetto al servizio marittimo ed al servizio dei porti.

2. L'armatore di nave coperta di bandiera italiana, previsto dagli articoli 52 del Codice per la marina mercantile del Regno e 53 del Codice stesso per la Tripolitania e Cirenaica, deve essere cittadino o suddito italiano secondo che si tratti di nave iscritta nelle matricole del Regno o delle Colonie.

Nel caso che la qualifica di armatore sia data ad una società, questa, nel Regno, oltre al possesso di tutti i requisiti determinati dall'art. 8 del decreto Luogotenenziale 10 agosto 1916, n. 1031, dovrà avere anche i direttori di cittadinanza italiana, e nella Tripolitania e Cirenaica dovrà soddisfare alle condizioni che saranno fissate dal Ministro delle colonie.

3. È nulla e di nessuno effetto la dichiarazione di armatore fatta a tenore dell'art. 53 del Codice per la marina mercantile del Regno e dell'art. 54 del Codice per la Tripolitania e Cirenaica quando riguardi persona o società che non abbia i requisiti richiesti dalle disposizioni del precedente articolo.

4. Sono pure riservate ai cittadini italiani ed alle società costituite in conformità dell'art. 2 le venture concessioni di qualsiasi genere del demanio marittimo.

5. Le disposizioni degli articoli 2, 3, e 4 del presente decreto avranno efficacia per lo stesso periodo di tempo indicato nell'art. 1.

6. Il Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari è autorizzato a coordinare in testo unico, da approvarsi con decreto ministeriale, le disposizioni del presente decreto, che entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione, con quelle contenute negli articoli 1 e 7 del decreto Luogotenenziale del 2 aprile 1916, n. 360.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 5 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI	R. BIANCHI
SONNINO	COLOSIMO
SACCHI	TRIANGI.

Articoli 345-361 del Regolamento.

R. decreto 17 dicembre 1885, n. 3612, serie 3,^a che approva il Regolamento per la uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali.

UMBERTO I, ecc. ecc., RE D' ITALIA.

Visto l'art. 500 del Codice di commercio ;

Udito il Consiglio dei Ministri e il Consiglio superiore di marina ;

Sulla proposta dei Nostri Ministri della marina e di grazia e giustizia e dei culti :

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. È approvato l'unito regolamento firmato d'ordine Nostro dai Ministri di grazia e giustizia e dei culti e della marina, contenente le norme per l'uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali.

2. Il suddetto Regolamento avrà effetto dal 1° aprile 1886 e da quel giorno cesseranno di aver vigore gli articoli 71 e 72 del Regolamento per l'esecuzione del Codice di commercio approvato con R. decreto 27 dicembre 1883, n. 1139, nonchè gli articoli 345 e 361 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della marina mercantile approvato col R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 17 dicembre 1885.

UMBERTO.

B. BRIN
TAIANI.

Regolamento per l'uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali.

Art. 1. Il giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali si divide, secondo il disposto dell'art. 500 del Codice di Commercio, nei libri seguenti:

- 1° Giornale generale e di contabilità;
- 2° Giornale di navigazione;
- 3° Giornale di boccaporto o manuale di bordo;
- 4° Inventario di bordo.

2. Il giornale generale e di contabilità conforme all'unito modello A, sarà scritto esclusivamente dal capitano e da lui firmato.

Su di esso, oltre alla trascrizione dei contratti di arruolamento, si dovranno annotare in ordine di data:

a) gli oggetti componenti il carico in modo sommario;

b) l'entrata e la spesa riguardante la nave;

c) le avarie, il getto, gli altri infortuni e generalmente gli avvenimenti importanti della navigazione e le deliberazioni prese durante i viaggi;

d) gli acconti dati ai marinai sui loro salari all'atto dell'arruolamento e durante il viaggio;

e) i conti dei salari dovuti ai marinai disertati, deceduti o assenti dal bordo per altra causa;

f) le nascite e le morti avvenute a bordo in conformità agli atti prescritti dal Codice civile;

g) i testamenti ricevuti sul mare e gli effetti e valori lasciati dalle persone decedute;

h) i reati marittimi comuni e i mancamenti commessi dalle persone dell'equipaggio e dai passeggeri;

i) le punizioni inflitte dal capitano in virtù del potere disciplinare;

k) le azioni meritorie compiute dalle persone dell'equipaggio e dai passeggeri;

l) le malattie e le ferite toccate alle persone dell'equipaggio ed ai passeggeri;

m) la vendita e la distruzione fatta per ragioni igieniche degli effetti delle persone dell'equipaggio e dei passeggeri deceduti;

n) le riduzioni che per forza maggiore si fossero fatte nelle porzioni viveri dovute all'equipaggio ed ai passeggeri;

o) i prestiti a cambio marittimo, il pegno o la vendita delle cose caricate ;

p) le cause che hanno prodotto variazioni all'inventario di bordo ;

q) tutto ciò, infine, che concerne l'ufficio del capitano, che riguarda l'interesse dei proprietari, degli armatori e dei caricatori e che può dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale, salvo le annotazioni particolari da farsi negli altri libri.

Nelle prime pagine del detto giornale saranno stampati gli articoli del Codice di commercio e della marina mercantile, che riguardano la tenuta in genere del giornale nautico, nonchè il presente regolamento.

3. Il giornale di navigazione pei bastimenti, che impongono viaggi di gran cabotaggio e di lungo corso, sarà conforme all'unito modello B e su di esso si dovranno annotare alla fine di ogni guardia :

a) la rotta seguita ;

b) il cammino percorso ;

c) la direzione e forza del vento ;

d) la deriva ;

e) la variazione e deviazione della bussola ;

f) le correnti ;

g) la rotta e la distanza corrette ;

h) lo stato del cielo e del mare ;

i) le principali manovre eseguite ;

k) le scoperte fatte ;

l) le osservazioni astronomiche ed il risultato di esse ;

m) il punto stimato, rilevato ed osservato.

Il giornale di navigazione, pei bastimenti che fanno viaggi sul Mediterraneo, sarà conforme all'unito modello C, e su di esso si dovranno annotare :

a) la rotta seguita ;

b) il cammino percorso ;

c) le manovre eseguite e gli avvenimenti più importanti del viaggio.

4. Il giornale di navigazione è scritto e firmato dal capitano, per le guardie da lui personalmente fatte e per ogni altra annotazione che stimasse necessaria e conveniente : è scritto e firmato dal secondo di bordo, se vi è, per la propria guardia, col visto del capitano : è scritto e firmato dal capitano, per le guardie fatte da altri ufficiali o sott'ufficiali di bordo.

Però sui bastimenti i quali oltre al secondo di bordo, avessero altri ufficiali col grado di capitano, questi pure potranno scrivere e firmare il giornale di navigazione per le guardie rispettivamente fatte, ed il capitano di bordo vi apporrà il suo visto.

5. Il giornale di boccaporto, o manuale di bordo, sarà conforme all'unito modello *D*, e su di esso si dovrà annotare :

- a) il luogo e la data dell'imbarco delle merci ;
- b) le marche ed i numeri segnati esteriormente su ciascun collo ;
- c) la quantità e specie dei colli ;
- d) la natura, qualità e quantità delle merci ;
- e) il nome e cognome del caricatore, o dei caricatori ;
- f) il luogo di destinazione ;
- g) il nome e cognome del destinatario o dei destinatari ;
- h) il luogo e la data dello sbarco e consegna delle merci, e quant'altro concerne il carico.

Terminato il caricamento o lo scaricamento delle merci, sarà chiusa l'operazione nel giornale di boccaporto apponendovi, immediatamente dopo l'ultima partita, la data e le firme del secondo di bordo, se vi è, e del capitano del bastimento.

6. L'inventario di bordo, pei bastimenti che navigano al lungo corso, al gran cabotaggio e nel Mediterraneo, sarà conforme agli annessi modelli *E* (piroscafi), *F* (bastimenti a vela). Esso conterrà l'indicazione stampata degli oggetti di corredo ed attrezzi fissi e di rispetto prescritti nelle leggi marittime per le dette specie di viaggi, secondo che si tratti di navi a vela od a vapore, e conterrà inoltre l'indicazione scritta della quantità degli oggetti stessi e degli altri che si trovano realmente a bordo della nave.

L'inventario di bordo pei bastimenti di cinquanta e più tonnellate, che navigano nei limiti del piccolo traffico, conterà di una nota indicante tutti gli oggetti esistenti a bordo pel servizio del bastimento.

L'inventario dev'essere sottoscritto dal capitano e vidimato dall'ufficiale o dai periti incaricati della visita delle navi secondo le disposizioni dell'art. 78 del Codice per la marina mercantile.

7. Le variazioni dell'inventario di bordo devono

essere annotate su di esso, giustificate sommariamente col semplice riferimento alle annotazioni esistenti, nel giornale generale di contabilità.

Nelle visite successive fatte alla nave secondo le disposizioni delle leggi marittime, l'ufficiale o i periti devono accertare col loro « visto » la regolarità dell'inventario e delle variazioni suddette.

Prima di partire da un porto dove il capitano abbia fatta relazione di sinistri precedentemente sofferti con la perdita o deterioramento di oggetti descritti nell'inventario, il capitano deve far constare in esso col « visto » dell'autorità marittima nello Stato, o consolare all'estero, di aver surrogato con altri gli oggetti perduti o danneggiati, dei quali dev'essere provveduta la nave.

Per le navi che, secondo le leggi suddette, non sono sottoposte a visita, la visita per la verificaazione dell'inventario dev'essere fatta ogni due anni.

8. I bastimenti spediti per viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio sono obbligati a tenere il giornale di navigazione modello B dal giorno della partenza fino a quello del ritorno, ancorchè l'una o l'altro avvenga in un porto del Mediterraneo. Eguale metodo sarà seguito in riguardo all'inventario di bordo modelli E, F, pei bastimenti che navigano al lungo corso, al gran cabotaggio e nel Mediterraneo, ancorchè l'arrivo ed il ritorno avvengano in un porto situato nei limiti del piccolo traffico.

9. I libri suddetti dovranno essere tenuti con diligenza e precisione, per ordine di data, di seguito, senza alcuno spazio in bianco, senza interlinee e senza trasporti in margine. Non vi si potranno fare abrasioni, ed ove fosse necessaria qualche cancellazione, questa dovrà eseguirsi in modo che le parole cancellate siano tuttavia leggibili.

Gli spazi vuoti saranno riempiti con linea a penna.

10. Ciascuno dei libri, ond'è formato il giornale nautico, dovrà constare di fogli collegati a forma di registro di dimensione eguale ai modelli suddetti, cioè di centimetri 31 moltiplicato per 22 $\frac{1}{2}$, e proporzionato alla probabile durata del viaggio che il bastimento sta per intraprendere.

L'autorità marittima nello Stato, ed occorrendo, quella consolare all'estero, alla quale il capitano del bastimento dovrà presentarli, li esamina, e, trovandoli in regola, li numera, firma e bolla col sigillo dell'ufficio

al sommo di ogni pagina, notando nella prima di esse il numero totale delle pagine ond'è formato, il tipo e nome del bastimento, il compartimento marittimo dov'è iscritto, il numero di matricola, il nome del capitano e la data dell'emissione.

11. Ciascuna parte del giornale nautico può servire per più viaggi, se siavi ancora spazio bastevole, a giudizio dell'autorità marittima o consolare, che vi fa l'opportuna annotazione.

12. Quando per una causa qualunque il bastimento cessasse di esistere o dismettesse la bandiera per vendita a stranieri, o per passaggio nel registro dei galleggianti, le autorità marittime dello Stato, o consolari all'estero, ritireranno il giornale nautico e lo trasmetteranno al capoluogo del compartimento marittimo d'iscrizione del bastimento per esservi custodito.

Altrettanto si farà quando il giornale sia intieramente finito o sia reso inservibile.

13. Se taluno dei libri, onde si compone il giornale nautico, sia finito in corso di navigazione, o siasi perduto o distrutto per una qualunque accidentalità, il capitano dovrà formarne uno provvisorio, nel quale indicherà anzitutto le ragioni del fatto.

Il giornale nautico provvisorio, o la parte di esso che fu surrogata a quella esaurita, perduta o distrutta, sarà duratura fino al primo porto d'approdo, dove il capitano farà la sua dichiarazione all'ufficio di porto, nello Stato, o al regio ufficio consolare, all'estero.

14. L'ufficiale di porto o il regio ufficiale consolare faranno constare della dichiarazione del capitano con processo verbale firmato dal capitano medesimo, da due testimoni e dall'ufficiale ricevente.

I suddetti ufficiali examineranno inoltre se le ragioni della perdita o della distruzione del giornale nautico regolare, addotte dal capitano, siano pienamente giustificate, e dove abbiano prove, o sufficienti indizi, che la perdita o distruzione sia avvenuta per colpa o dolo, procederanno secondo le norme fissate nel titolo IV del Regolamento per l'esecuzione del Codice della marina mercantile.

15. Se la dichiarazione, di cui all'articolo precedente, è fatta nello Stato, l'ufficiale di porto che la riceve, ritira il giornale nautico provvisorio, e se il bastimento debba proseguire il viaggio, obbliga il capitano a prov-

vedersi d'altro giornale regolare su cui lo stesso capitano trascriverà integralmente quanto avrà scritto nel detto giornale provvisorio.

La trascrizione è certificata conforme dal capo dell'ufficio di porto.

Se poi la dichiarazione è ricevuta da un ufficiale consolare all'estero, egli si regola nel modo sopradetto, qualora il suo ufficio sia fornito di giornali in bianco.

In caso diverso, l'ufficiale consolare enumera, firma e bolla col sigillo d'ufficio al sommo di ogni pagina il giornale provvisorio, ingiungendo al capitano di provvedersi di un giornale regolare al primo porto di approdo nello Stato, od anche prima in un porto estero, qualora ciò sia possibile di eseguire.

16. Il « visto » prescritto dall'art. 115 del Codice per la marina mercantile dev'essere apposto dalle autorità marittime e consolari, ad ogni arrivo di bastimenti, sul giornale generale di contabilità, su quello di navigazione e sul giornale di boccaporto o manuale di bordo.

17. Qualora nel compiere le formalità prescritte dall'art. 115 del Codice suddetto le autorità marittime o consolari avvertissero che in una parte qualunque del giornale nautico siano state fatte false dichiarazioni, sostituzioni di fogli, ovvero abrasioni, o altre sostanziali alterazioni, lo sequestreranno, compilando analogo processo verbale, che unitamente al giornale sequestrato sarà trasmesso alla procura del Re competente, secondo le norme prescritte dal Regolamento per l'esecuzione del Codice della marina mercantile.

18. Entro tre mesi dall'attuazione del presente Regolamento, tutte le navi soggette alle disposizioni del medesimo dovranno provvedersi del giornale nautico secondo il modello stabilito.

Per quelle che si trovassero in navigazione, quest'obbligo decorrerà dal giorno del loro ritorno in un porto dello Stato.

Visto, d'ordine di S. M.:

Il Ministro della Marina

B. BRIN.

Articoli 500-518 del Regolamento.

R. decreto 9 maggio 1895, n. 352, che modifica le disposizioni riguardanti le visite dei bastimenti mercantili.*

UMBERTO I, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto il capo VII, titolo II, parte prima, del testo unico del Codice per la marina mercantile, approvato con Nostro decreto del 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2^a);

Visti gli articoli 500 a 518 e 302 del Regolamento per l'esecuzione del Codice suddetto, approvato con R. decreto del 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2^a);

Sentito il Comitato per il disegno delle navi;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

SEZIONE. I.*Delle visite dei bastimenti nello Stato.*

Art. 1. Nei porti principali dello Stato le visite o perizie ed ispezioni ai bastimenti, prescritte dal capo VII, titolo II, parte prima del Codice per la marina mercantile, saranno fatte da periti ispettori nominati dal Ministero della marina e scelti proporzionatamente tra i capitani superiori di lungo corso, o capitani di lungo corso, gli ingegneri navali o costruttori navali di 1^a classe autorizzati alla costruzione di navi a scafo di ferro ed i macchinisti in primo della marina mercantile.

Nel ruolo dei periti ispettori potranno essere compresi gli ufficiali di vascello, quelli del genio navale, gli ufficiali macchinisti della regia marina e gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto provenienti dalla regia marina, i quali trovinsi domiciliati nei detti porti nella posizione di aspettativa, ritiro, o riforma, ancorchè non siano provveduti delle patenti di grado nella marina mercantile corrispondenti a quello di cui erano rivestiti nel corpo dal quale provengono.

2. La nomina all'ufficio di perito ispettore è sempre revocabile per disposizione ministeriale. Essa non conferisce ai periti ispettori provenienti dalla regia marina alcun titolo all'aumento dell'assegno o della pensione di cui fossero provveduti.

3. Negli altri porti dello Stato, ed anche in quelli indicati nel precedente art. 1 se ciò sia riconosciuto opportuno, le visite o perizie ed ispezioni dei bastimenti saranno fatte da capitani di lungo corso e da ingegneri o costruttori navali di prima classe e da macchinisti in primo con la qualificazione di periti per le visite.

In difetto di questi graduati, l'ufficio di perito potrà essere conferito a capitani di gran cabotaggio, a costruttori navali di seconda classe ed a macchinisti in secondo.

4. Non potranno mai essere incaricati della visita o perizia di un bastimento o dell'ispezione delle macchine, ispettori o periti i quali abbiano partecipato nella costruzione o nella riparazione del bastimento stesso, o della sua macchina, o che siano interessati nella proprietà di esso.

5. Le visite o perizie prescritte dall'art. 77 del Codice per la marina mercantile sono fatte da due periti ispettori, ovvero da due periti, uno capitano e l'altro ingegnere o costruttore navale.

Le ispezioni delle macchine dei piroscafi, prescritte dall'art. 82 del Codice per la marina mercantile, sono fatte da un perito ispettore o da un perito avente il grado di ingegnere navale, ovvero appartenente alla categoria dei macchinisti.

6. I periti per le visite ed ispezioni saranno nominati dai capitani di porto, capi di compartimento, in quel numero che stimeranno necessario.

Dureranno in carica un anno e potranno essere rieletti.

I capitani di porto, capi di compartimento, avranno facoltà di revocarli dall'ufficio per irregolare condotta.

Il turno di servizio dei periti è regolato dai rispettivi uffici di porto.

7. Le retribuzioni dovute ai periti ispettori ed ai periti per ogni visita ordinaria o straordinaria secondo gli articoli 77, 80, 81 e 82 del Codice per la marina mercantile, qualunque sia il numero delle vacanze, sono regolate dalle seguenti tariffe.

Le retribuzioni sono pagate direttamente dai capitani o dagli armatori ai periti ispettori od ai periti nei rispettivi uffici di porto.

I mezzi di trasporto da terra a bordo e da bordo a terra degli ispettori o dei periti saranno forniti dai capitani od armatori. In caso diverso, le spese incontrate andranno a carico del bastimento.

Devono egualmente essere pagati dal capitano od armatore i compensi dovuti alla persona tecnica, della quale i periti ispettori od i periti si fossero valse per eseguire la visita. Questi compensi saranno regolati sugli usi locali.

A) Tariffa delle retribuzioni per la visita dello scafo:

Specie delle navi	Stazza lorda Tonnellate	Compensi all'ingegnere o costruttore		Compensi al Capitano Lire
		Visita a navi galleg- gianti	Visita a navi a secco	
		Lire	Lire	
Navi a vela . . .	Fino a 200	5 —	7 —	4 —
	da 201 > 500	7 —	9 —	6 —
	> 501 > 800	9 —	12 —	8 —
	> 801 > 1200	12 —	15 —	10 —
	> 1201 in oltre	15 —	20 —	12 —
Navi a vapore..	Fino a 200	7 —	9 —	5 —
	da 201 > 500	9 —	12 —	7 —
	> 501 > 800	12 —	15 —	9 —
	> 801 > 1200	15 —	20 —	12 —
	> 1201 > 1800	20 —	25 —	15 —
	> 1801 in oltre	25 —	30 —	18 —

B) Tariffa della retribuzione per la visita delle macchine: ¹

Per motori	fino a 200	cavalli indicati.....	L. 15
Id.	da 201 > 500	id.	> 20
Id.	> 501 > 800	id.	> 25
Id.	> 801 > 1500	id.	> 30
Id.	> 1501 > 2000	id.	> 35
Id.	> 2001 > in oltre	id.	> 45

¹ Le successive variazioni alle tariffe sono così fissate dalla circolare 20 ottobre 1920, n. 3687, della Direzione generale della marina mercantile: *Visita alle macchine* (quindi con esclusione delle caldaie): tariffa R. D. 9 maggio 1895, n. 352, aumentata del 50 % in base al R. D. 14 agosto 1919, n. 2257; *Visita alle caldaie*: tariffa R. D. 3 gennaio 1892 modificato dal R. D. 25 luglio stesso

8. Il Ministero della marina potrà in ogni tempo e caso disporre che le visite o perizie ai bastimenti e le ispezioni delle macchine dei piroscafi siano fatte da ufficiali di vascello, di porto, del genio navale e macchinisti della regia marina in attività di servizio.

In questi casi non sarà dovuta alcuna mercede.

9. È obbligo del capitano o dell'armatore di domandare all'ufficio di porto la visita o perizia del suo bastimento, allorchè questo trovasi scarico o in bacino o sullo scalo. Il capitano deve essere presente alla visita e soddisfare alle richieste che gli fossero fatte dai periti ispettori o dai periti per l'adempimento del loro ufficio.

Alla ispezione delle macchine dei piroscafi devono pure essere presenti il capitano ed il primo macchinista di bordo e soddisfare alle richieste che loro fossero fatte dall'ispettore o dal perito per il compimento dell'ispezione medesima.

Se il bastimento si trovasse in disarmo il capitano potrà essere sostituito dall'armatore, ed il primo macchinista da altro macchinista che ne faccia le veci.

Agli ispettori ed ai periti che non possono eseguire il loro mandato per l'assenza del capitano o del primo macchinista sarà dovuta la mercede di lire 2 per ciascuno, oltre le spese per i mezzi di trasporto da terra a bordo e da bordo a terra.

10. Dei risultati della visita o perizia dei bastimenti, e della ispezione delle macchine dei piroscafi i periti ispettori od i periti formano processo verbale, secondo i modelli stabiliti, in doppio originale, da rimanere uno presso il capitano del bastimento, l'altro presso l'ufficio di porto.

I processi verbali di visita o di ispezione sono firmati dai periti ispettori o dai periti, dal capitano del bastimento, e, in riguardo alle macchine, anche dal primo macchinista di bordo. Il capo dell'ufficio di porto vi appone il suo visto. Se il bastimento fosse al disarmo

anno; *Visita all'apparato motore completo* (cioè macchine e caldaie): tariffa R. D. 9 maggio 1895 aumentata del 50 % in base al R. D. 14 agosto 1919, per le macchine, e tariffa R. D. 3 gennaio 1892 modificato dal R. D. 25 luglio stesso anno, per le caldaie.

La circolare 1° luglio 1920, n. 2740, della stessa Direzione generale stabilisce che il compenso per la visita alle macchine dei piroscafi deve intendersi spettante per la visita di una sola macchina, di guisa che nei piroscafi il cui apparato motore consti di più macchine, la somma spettante ai periti dovrà essere calcolata in proporzione al numero delle unità dell'apparato motore.

i verbali potranno invece esser firmati dall'armatore e dal macchinista che tiene le veci del primo macchinista.

I verbali di visita avranno un numero progressivo annuale ed in fine d'anno, riuniti in volumi, saranno conservati nell'archivio.

11. Riconoscendo la convenienza di eseguire la visita nel porto cui è diretto il bastimento, in conformità dell'alinea dell'art. 80 del Codice per la marina mercantile, gli ufficiali di porto faranno di ciò constare mediante annotazione sul ruolo d'equipaggio, secondo è disposto dall'art. 326 del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

12. Caso che dal processo verbale di visita emerga che gli ispettori o i periti abbiano limitato i viaggi che il bastimento può imprendere, ovvero abbiano posto l'obbligo della rinnovazione della visita in un tempo determinato, gli ufficiali di porto faranno parimenti constare di tali condizioni con opportuna annotazione sul ruolo di equipaggio.

SEZIONE II.

Delle visite dei bastimenti all'estero.

13. Per le visite e perizie dei bastimenti nazionali a vela e a vapore nei porti esteri, i regi ufficiali consolari dovranno sempre valersi, per l'ufficio di perito, dei capitani italiani di lungo corso o di gran cabotaggio, in comando di bastimenti, o dimoranti a terra.

Se nel porto in cui deve avvenire la visita si trovi un ingegnere o costruttore navale italiano, questi potrà essere uno dei periti, in caso diverso i periti saranno due capitani.

Solo in mancanza di capitani, ingegneri o costruttori navali nazionali, potranno i regi ufficiali consolari ricorrere ai periti locali, preferendo sempre quelli delle istituzioni di registro marittimo, o delle compagnie nazionali di assicurazioni.

Nei porti esteri ove mancasse l'autorità consolare, questa, per gli effetti delle visite, sarà sostituita dall'autorità locale del porto.

14. Occorrendo procedere alle ispezioni delle macchine di un piroscafo nazionale in un porto estero, con-

formemente all'art. 82 del Codice per la marina mercantile, i regi ufficiali consolari nomineranno possibilmente perito un macchinista italiano, se si trovi sul luogo; in caso diverso nomineranno un macchinista straniero.

Anche per le visite alle macchine, l'autorità consolare, ove mancasse, sarà sostituita dall'autorità locale del porto.

15. La retribuzione ai periti stranieri per le visite sarà regolata secondo le tariffe e gli usi locali.

Quella dovuta ai periti nazionali per le visite in paese estero, quando i periti stessi si trovino imbarcati sopra navi nazionali, è stabilita nella stessa misura indicata nel precedente art. 7 per le visite nello Stato.

Dove poi trattisi di periti nazionali non appartenenti agli equipaggi delle navi ancorate nel luogo della visita, verrà ad essi corrisposta una retribuzione media tra quelle indicate nei due paragrafi precedenti del presente articolo.

16. Quando le visite, perizie ed ispezioni non siano urgenti, i regi ufficiali consolari dovranno giovare della facoltà loro accordata dall'art. 80 del Codice per la marina mercantile, permettendo che la visita venga eseguita in altro porto e possibilmente nello Stato.

17. Sono applicate alle visite dei bastimenti all'estero le disposizioni dei precedenti articoli 4, 8, 10, 11 e 12.

SEZIONE III.

Disposizioni comuni alle due precedenti sezioni.

18. Nello esequimento delle visite, di cui nelle due precedenti sezioni, i periti ispettori, o periti, dovranno in conformità degli articoli 77 e 82 del Codice per la marina mercantile, accertarsi, secondo le norme sotto indicate, se i bastimenti trovansi in buono stato di navigabilità e verificare se sono muniti degli attrezzi, corredi ed istrumenti nautici indicati nella sezione II del capo VII, titolo II del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile e nelle tabelle 4, 5 e 6 annesse al regolamento stesso, tenuto conto della loro portata, della classe dei viaggi che devono intraprendere e dell'uso cui sono specialmente addetti.

Nella visita ordinaria, di cui all'art. 77 del Codice per la marina mercantile, gli ispettori o periti devono

specialmente verificare se i bastimenti che trasportano passeggeri sono completamente forniti di tutti gli attrezzi, corredi ed istrumenti prescritti e se trovansi nelle condizioni determinate dal citato Regolamento.

I. Norme da seguirsi per l'esecuzione delle visite alle navi a vela od ai piroscafi, a scafo di ferro o di acciaio :

A) Il bastimento dovrà essere completamente scarico e, se ha zavorra, questa dovrà essere rimossa. Saranno smontate le serrette ed il pagliolo allo scopo di visitare il cemento. La parte della carena ricoperta da cemento sarà convenientemente ripulita. Saranno rimossi tutti i corsi di serrette di legno indicati dal perito, allo scopo di esaminare lo stato di conservazione del fasciame della carena, e le ossature, e ciò tanto nelle stive quanto entro i carbonili, i quali saranno completamente vuoti e puliti.

Tutte le parti di carena indicate dal perito saranno picchettate e raschiate a ferro vivo.

I lavori di preparazione saranno a carico ed a cura del capitano di bordo, come pure quelli necessari all'accertamento dello stato dei materiali.

Il perito dovrà visitare accuratamente le condizioni in cui trovasi il cemento, accertarsi della sua compattezza e della sua perfetta aderenza col metallo che ricuopre. Le parti guaste o screpolate saranno asportate e rinnovate.

Negli scafi di oltre otto anni di vita, il perito, oltre che un più minuzioso esame di tutto il materiale costituente lo scafo, alberatura ecc., dovrà rivolgere la sua particolare attenzione ai madieri, ai paramezzali, al cemento delle parti sottostanti alle caldaie e alle macchine ed alle due estremità poppiera e prora dello scafo; alle paratie stagne e di collisione specialmente nelle parti del fondo; agli attacchi nel fasciame delle prese di acqua dal mare, e in generale a tutte le parti coperte da legname o in prossimità di passaggi e scoli ordinari od eventuali di acqua.

Egli si accerterà della buona condizione dei perni delle copri-giunte delle lamiere, delle cinte, fasciami e trincarini e simili.

Quando il perito giudica che lo spessore di una lamiera di fasciame o di trincarino o di paratia stagna possa essere inferiore ai $\frac{3}{4}$ di quello primitivamente posseduto, è autorizzato ad accertarsene forando la lamiera.

Quando detta deficienza occupa una superficie relativamente ristretta, la lamiera potrà essere rinforzata sovrapponeandone altra internamente di sufficiente spessore. Ma se questa insufficienza è ripetuta nella medesima lamiera e complessivamente la superficie di spessore non tollerabile corrisponde ai $\frac{2}{3}$ della superficie della stessa, questa lamiera sarà sostituita da altra di spessore eguale a quelle del medesimo corso.

Il perito si accerterà dell'efficacia di tutte le paratie stagne, visitandone scrupolosamente i calafataggi. Si accerterà pure della facile chiusura delle porte facendole aprire e chiudere in sua presenza. La impermeabilità delle paratie di collisione sarà provata, quando ne sia il caso, riempiendo d'acqua i compartimenti estremi limitati dalle paratie medesime.

La impermeabilità del doppio fondo per zavorra d'acqua sarà accertata riempiendolo d'acqua, e dopo aver applicato al doppio

fondo un tubo comunicante in cui l'altezza dell'acqua arrivi a quella di galleggiamento a pieno carico, osservando se il livello dell'acqua nel tubo si mantenga sempre al punto suddetto.

Il perito dovrà esaminare tutte le parti menzionate nello unito modello *A* del verbale di visita e per ciascuna indicare a fianco le condizioni in cui l'ha trovata, il suo stato di manutenzione, non omettendo le osservazioni e le proposte che credesse opportune.

B) Trascorso il periodo di tempo prescritto dall'art. 77 del Codice per la marina mercantile, o quello più breve indicato dall'ultimo verbale di perizia, il bastimento dovrà subire nuova visita.

Questa dovrà limitarsi alle sole parti che stimerà il perito tenute presenti le risultanze del verbale precedente, il quale gli dovrà essere esibito dal capitano di bordo. In mancanza di detto verbale di perizia, il perito si atterrà strettamente alle norme indicate dal paragrafo *A*.

Le visite successive saranno alternativamente eseguite colle norme indicate ai paragrafi *A*, *B*.

C) La visita straordinaria, di cui nel primo paragrafo dell'articolo 80 del predetto Codice, sarà sempre fatta seguendo le norme indicate dal paragrafo *A*, per quelle parti però che hanno attinenza a quelle avariate.

La durata della esecuzione di una delle su accennate visite *A* e *B* non potrà in nessun caso eccedere i 6 mesi. Questa protrazione di tempo non influisce sulla scadenza dei 2 anni, che dovranno sempre cominciare dalla data indicata dal perito nel precedente verbale di visita.

La visita, quando l'armatore ne faccia domanda, potrà essere cominciata qualche tempo prima dell'epoca fissata dal perito nel verbale precedente.

II. Norme per la visita dei bastimenti a vela ed a vapore con scafi di legno :

Il bastimento dovrà essere totalmente scarico e se ha zavorra, questa dovrà essere rimossa. La carena dovrà essere totalmente accessibile alla visita dei periti.

L'attenzione dei periti dovrà fissarsi principalmente sullo stato di conservazione del legname dello scafo e dell'alberatura, sulla impernatura e sulla impermeabilità della carena.

Dovranno pure esaminare la condizione in cui si trovano la velatura, la manovra fissa e corrente, le imbarcazioni, gli ormeggi, ancore, catene e attrezzi di bordo e precisamente tutto quanto è indicato nell'unito modello *B* del verbale di visita, nel quale dovranno partitamente inserire per ogni singola parte o attrezzo visitato le condizioni e lo stato di manutenzione in cui fu trovato, non omettendo le osservazioni e le proposte che credessero opportune.

Per eseguire le su accennate verifiche, i periti potranno giovare degli utensili a ciò necessari, ossia verrine, scalpelli ed ascia.

Quando la nave si trovi in un porto dello Stato è in facoltà dei periti, se lo credono assolutamente necessario per fissare l'estensione o l'importanza di un vizio proprio già precedentemente accertato, di togliere la quantità occorrente di fasciame o di altri pezzi che ricuoprono la parte difettosa, come pure al medesimo scopo hanno facoltà di ordinare la messa in secco del bastimento.

III. Norme per le visite annuali e semestrali agli apparati motori dei piroscafi:

Caldaie. — Vuotata la caldaia ed aperte le porte di visita e di pulizia, il perito dovrà:

A) Visitare le unioni dei tiranti longitudinali e verticali coll'involucro, colle fronti e colle sommità delle camere di combustione.

Osserverà attentamente se le pareti ed i tubi sono coperti da grasso o sostanze salino-calcaree, se hanno avuto luoghe corrosioni ai tiranti, alle tenute a vite, alle giunte, alle lamiere ed alle teste di pernotti e se si trovano in buon ordine, dato che vi siano, gli isolatori di zinco per evitare le corrosioni suddette; infine se i cavalletti di rinforzo sopra i cieli delle camere di combustione sono in condizioni normali.

B) Nella parte inferiore della caldaia e sopra i forni visiterà tutti i tiranti e specialmente quelli tra le lame d'acqua, le lamiere dei forni ed i loro punti d'attacco con le piastre tubiere e si assicurerà che le dette lamiere non abbiano subito deformazioni.

C) Farà togliere tutte le spranghe di graticola per potere accedere nell'interno dei forni, farà demolire il muretto se di mattoni di un forno o più forni per ogni caldaia, per verificare lo stato delle lamiere sottoposte, ed osserverà se hanno luoghe perdite da tubi e tubi tiranti, da cuciture, da teste di tiranti o pernotti, infine se vi sono sfogliature, screpolature, gonfiamenti o deformazioni nelle lamiere esposte all'azione del fuoco.

D) Nelle parti esterne visiterà scrupolosamente le pareti delle caldaie che non sono coperte da materie coibenti e principalmente nelle caldaie cilindriche la porzione che resta in sentina, i copri-giunti, le teste dei pernotti per vedere se vi sono perdite da cuciture o pernotti che agevolino la corrosione delle lamiere.

E) Sulle pareti laterali interne e sui cieli delle camere di combustione riconoscerà colla martellatura se le lamiere danno indizio di notevoli diminuzioni di grossezze. In questo caso sulle lamiere stesse e su quelle dell'involucro e delle fronti, in relazione agli indizi avuti dalla martellatura, farà eseguire fori di assaggio del diametro non superiore a millimetri 12 per accertarsi della vera grossezza delle lamiere.

Questi fori saranno poi tappati mediante chiavardette di ferro a testa esagonale e visibili per poter essere scorte nelle visite successive.

F) Speciale attenzione rivolgerà alle tubolature di vapore se sono di ferraccio, ed ai giunti di espansione e relativi tiranti di resistenza che devono essere in perfetto stato di manutenzione.

Visiterà le casse a fumo, i fumaiuoli, i venti di tensione, i fischi d'allarme o sirene per vedere se si trovano in buono stato di funzionamento, infine si assicurerà che l'apparato motore è munito degli utensili indispensabili per poter eseguire eventualmente le riparazioni che soglionsi eseguire coi mezzi di bordo.

Tutti gli accessori fissi sulle caldaie dovranno essere oggetto di attenzione e specialmente le valvole di sicurezza e d'immissione, gli apparecchi di livello ed i manometri.

Macchine. — Per le macchine si dovranno seguire le norme appresso indicate:

A) Il perito visiterà l'interno dei cilindri e dei ricevitori, le valvole di distribuzione e gli specchi dei cilindri, per accertarsi che non vi siano lesioni agli angoli dei fori d'introduzione e negli

attacchi delle barrette e che non vi siano rotture nelle nervature che attraversano le luci di vapore.

Se per effetto di già avvenute lesioni si fosse provveduto con rinforzi di piastre o di tiranti, il perito dovrà bene accertarsi circa il modo col quale fu eseguita la riparazione e se essa presenta seria garanzia di sicuro funzionamento.

B) Se qualche organo fisso o di movimento presenta delle lesioni recenti o riparate, constaterà esattamente l'entità dell'avaria nel primo caso, e nel secondo dovrà verificare se la riparazione fatta si è dimostrata efficace.

C) Si accerterà con un'accurata visita se le pompe di alimentazione principale ed ausiliaria e le loro tubolature sono in buono stato.

D) Osserverà se sul tubo principale di vapore, sui ricevitori e sul condensatore sono applicati i rispettivi manometri e vacuometri.

E) Dovrà osservare se le pompe di sentina e di esaurimento sono in buono stato di funzionamento, se sono munite dei rispettivi tubi di aspirazione della conveniente lunghezza nelle sentine e delle relative pigne per evitare l'aspirazione di corpi estranei, che possono rendere inutili le dette pompe.

F) Esaminerà se i pezzi di rispetto prescritti dal regolamento per le motrici sono in buono stato di manutenzione, e se essi sono in condizioni, sia di posizione, sia di finimento da poter essere immediatamente collocati in opera.

G) Sopra tutte quelle navi che sono fornite di caldaie ausiliarie, queste dovranno essere sottoposte alle stesse norme delle caldaie principali. Se esisterà a bordo un distillatore, questo sarà sottoposto ad un'accurata visita.

Il perito si accerterà del buon funzionamento del servo-motore del timone e del frenello.

Se il piroscavo sarà immesso in bacino, o tirato a secco sullo scalo, il perito dovrà esattamente visitare tutte le prese d'acqua per accertarsi che i loro tubi di attacco col fascime e le serrette si trovano in buone condizioni, e nel caso fossero di bronzo, se sono munite dei relativi isolatori di zinco per difendere le parti dello scafo dalla corrosione.

Visiterà scrupolosamente il propulsore nell'innesto coll'asse; osserverà che le chiavarde che fissano le briglie delle ali dell'elica al mozzo, siano bene coperte da cemento idraulico con guardie di zinco per evitare la corrente galvanica, se per la natura dei metalli componenti ali di elica e chiavarde questa corrente può aver luogo.

Visiterà accuratamente il giuoco esistente nelle dogarelle di legno santo applicato nell'astuccio (tubo port'elica) ed i sopporti dell'asse port'elica.

Il perito dovrà essere provvisto di un esatto manometro campione (manometro di controllo) mercè il quale controllerà all'atto delle prove delle caldaie i loro manometri. La tubolatura principale di vapore, i ricevitori e le tubolature coi relativi manometri saranno sottoposti a prova soltanto quando la macchina è nuova.

Tanto per le caldaie che per i cilindri sottoposti a pressione idraulica questa non dovrà mai superare la durata di 3 minuti.

La pressione di regime delle caldaie e quella massima da raggiungersi nella prova idraulica saranno determinate secondo le norme del *Registro italiano*.

Ultimata la perizia o la visita agli organi dell'apparato motore, il perito compilerà il verbale descrivendo dettagliatamente

quanto ha osservato nella detta visita e tutto ciò che avrà ritrovato essere necessario di rapportare alle autorità per la loro opportuna norma e conoscenza.

19. Caso che gli ispettori, od i periti, abbiano nella visita constatato l'urgenza di riparazioni allo scafo, all'alberatura, attrezzature, od alle macchine e caldaie senza delle quali verrebbe compromessa la navigabilità del bastimento, le autorità marittime o consolari non gli concederanno le spedizioni insino a che a loro non consti dello eseguitamento delle riparazioni, delle quali si accerteranno per mezzo di una seconda visita, eseguita dagli stessi ispettori o periti.

Se i periti rilevassero la mancanza di alcuno degli oggetti di corredo prescritti, non rilasceranno il verbale di visita, a meno che si tratti di un organo di rispetto di macchina che sia stato sostituito all'arrivo del piroscafo in quel porto a quello già in opera riscontrato guasto, e, se in porto estero, anche quando si tratti di un oggetto di corredo qualunque che non possa essere fornito durante il soggiorno del bastimento in quel porto. Di tutto ciò i periti nella visita faranno annotazione nel verbale.

Il compenso per questa seconda visita s'intende compreso in quello stabilito nell'art. 7, salvo le spese contemplate nei due ultimi alinea dell'articolo stesso, le quali dovranno essere rimborsate. Nel caso poi che in questa seconda visita il bastimento non fosse trovato interamente nelle condizioni prescritte ed occorresse eseguirne una terza, per quest'ultima saranno corrisposte lire 5,00 per ciascuno agli ispettori od ai periti che le compiono, oltre il rimborso delle spese di cui sopra.

SEZIONE IV.

Forza nominale delle macchine dei piroscafi.

20. La formola indicata nell'art. 302 del citato regolamento per calcolare la forza nominale delle macchine dei piroscafi è sostituita dalla seguente :

$$\text{Forza nominale} = \left(22 D^2 \sqrt[3]{S} + 0,132 H \right) \sqrt[3]{P},$$

nella quale si ha :

D. Diametro del cilindro a bassa pressione, in metri ;

S. Corsa degli stantuffi, in metri ;

H. Superficie di riscaldamento delle caldaie, in metri quadrati;

P. Pressione di regime, in atmosfere.

SEZIONE V.

Disposizioni abrogate.

21. Sono abrogati gli articoli da 500 a 518 del regolamento sopra citato per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Articoli 523-528 del Regolamento.

R. decreto 13 luglio 1903, n. 361, che approva il Regolamento sull'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose; modificato dai RR. decreti 24 marzo 1912, n. 279, e 2 aprile 1914, n. 295.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 163, 168, 169 e 178 del testo unico del Codice per la Marina mercantile, approvato con Regio decreto del 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2^a);

Visti gli articoli 523, 524, 525, 526, 527, 528, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, e 856 del Regolamento per l'esecuzione del Codice suddetto, approvato con R. decreto del 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2^a);

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina e del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri della marina e di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. È approvato l'unito Regolamento, firmato d'ordine Nostro dal Nostro Ministro della marina, che

determina le norme per l'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose.

2. Sono abrogati gli articoli dal 523 al 528 incluso e dall' 849 all'856, incluso, del Regolamento sopra citato per l'esecuzione del Codice della marina mercantile.

Ordiniamo, ecc.

VITTORIO EMANUELE.

MORIN

COCCO-ORTU.

REGOLAMENTO.

CAPO I.

Classificazione delle merci pericolose.

Art. 1. *Norme per la classificazione.* — La classificazione delle materie infettanti, tensive, infiammabili ed esplosive è riassunta in forma sinottica nel quadro allegato al presente regolamento.

L'enumerazione delle merci in detto quadro non è completa, ma limitata a quelle più caratteristiche per ogni singolo gruppo.

Avverandosi il caso di una merce non nominata, questa sarà classificata nel gruppo di quelle, che hanno caratteri omogenei: però, se vi fosse dubbio, dovrà essere classificata nel gruppo d'ordine superiore. Sorrendo contestazioni il giudizio sarà devoluto, secondo i casi, o ad un laboratorio chimico compartimentale delle Regie gabelle, o altro laboratorio chimico approvato dalla Prefettura, o ad una Direzione militare di artiglieria, o ad un collegio di periti tecnici legalmente abilitati, scelti dalla Autorità marittima.

Il giudizio definitivo sarà poi affidato alla Commissione per le sostanze esplosive presso il Ministero dell'Interno istituita col R. decreto 21 ottobre 1901, sentito il Laboratorio centrale delle gabelle.

2. *Classificazione.* — Sono considerate merci pericolose alla sicurezza delle navi le seguenti :

- a) i corrosivi (categoria II, gruppo 1°);
- b) gli infiammabili per decomposizione spontanea o per autoriscaldamento (categoria VI);
- c) i decomponibili a contatto dell'acqua con sviluppo di gas (categ. VII, gruppo 2°);
- d) i gas compressi o liquidi (categ. VII, gruppo 3°);
- e) gli infiammabili e gli esplosivi (categ. VIII, fino alla XIV incl.);
- f) il fulminato di mercurio allo stato di annegamento (categ. XIV bis), il cui trasporto è concesso sotto speciali condizioni alle sole Amministrazioni militari;
- g) la nitroglicerina, i picrati esplodenti all'urto ed i fulminati d'argento e d'oro (categ. XIV ter), il cui trasporto non è ammesso in verun caso.

Sono considerate merci nocive all'igiene di bordo :

- h) gl'infettanti (categ. I).

Sono infine, per motivi di sicurezza, sottoposte ad alcune prescrizioni di questo regolamento le seguenti altre merci :

- i) i veleni (categ. II, gruppo 2°);
- k) i combustibili (categ. III);
- l) i facilmente accensibili (categ. IV);
- m) i grassi vegetali, animali, ecc. (categ. V, gruppo 1°);
- n) le materie alimentanti la combustione (categ. V, gruppo 2°);
- o) i fermentiscibili (categ. VII, gruppo 1°);

CAPO II.

Imbarco e sbarco di merci pericolose nei porti.

3. *Vigilanza dell'Autorità marittima.* — Le operazioni di carico e scarico, ed il trasporto per mare, delle merci pericolose contemplate nell'articolo precedente sono sotto la vigilanza diretta dell'Autorità marittima, la quale avrà facoltà di concedere il nulla osta per queste operazioni e vigilerà perchè siano adempiute le prescrizioni contenute negli articoli che seguono, stabilendone le modalità a seconda delle condizioni locali, ed uniformandosi alle disposizioni già vigenti in quanto non siano contrarie al presente regolamento.

4. *Norme generali per l'imbarco e sbarco.* — Coloro che vogliono imbarcare merci infiammabili, esplosive, e fulminanti (categ. VIII e seguenti) devono farne domanda scritta, almeno ventiquattro ore prima, alla locale Autorità marittima indicando la provenienza, il peso e la categoria delle merci stesse, e se le medesime siano state imballate nei modi prescritti dal presente regolamento. Alla domanda deve essere unita l'adesione allo imbarco dell'armatore della nave o di chi per esso, e la dichiarazione del capitano che la nave stessa è pronta a partire appena compiuto l'imbarco della merce di cui si tratta.

In base a siffatta domanda, l'Autorità marittima farà, a spese dell'interessato, pervenire telegraficamente al capo della stazione ferroviaria del paese di provenienza il nulla osta alla spedizione delle merci pericolose al posto d'imbarco.

Qualora le merci pericolose provenissero dall'estero col mezzo della ferrovia, questa dovrà dirigerle alla stazione più vicina al porto, coll'obbligo al capo di questa ultima stazione di avvertire dell'arrivo l'Autorità marittima, la quale provvederà nel modo sopraindicato.

Se poi dette merci dovessero essere portate nel perimetro del porto col mezzo di carri comuni, l'Autorità municipale per le merci comprese nelle categorie VIII e X incluse, e l'Autorità di pubblica sicurezza per quelle comprese nelle categorie XI e seguenti, dal luogo di origine, avranno cura di chiedere anticipatamente all'Autorità marittima locale, se tutto è disposto per il pronto imbarco.

I carri ferroviari e comuni, che le trasportano, dovranno essere inoltrati sulle calate del porto non più tardi delle ore 8, sempre quando però il bastimento, che deve imbarcarle, sia pronto ed ormeggiato al punto designato.

Dell'arrivo nella giurisdizione del porto, il capo stazione, il mittente o lo spedizioniere, secondo il caso, informeranno subito l'Autorità marittima locale per i provvedimenti di sua competenza.

I capitani delle navi che arrivano cariche delle materie di cui sopra, nel presentarsi all'ufficio di porto per il costituito, dovranno dichiarare la qualità e quantità delle medesime, e le condizioni della stiva che le contiene, producendo, se richiesti, i recapiti doganali di origine.

Inoltre per l'imbarco degli esplosivi e dei fulminanti (categ. XI e seguenti) sarà necessaria la licenza preventiva dell'Autorità di pubblica sicurezza, fatta eccezione:

a) per la polvere pirica in quantità inferiore a 3 chili tanto in massa quanto lavorata in cartucce, miccie, ecc.;

b) per i bossoli di cartucce innescati, capsule ordinarie, ecc., quando il peso complessivo della materia fulminante non ecceda i 200 grammi;

c) per le munizioni di uso particolare di bordo.

Sono però esenti da tale obbligo le Amministrazioni militari, i corpi della R. guardia di finanza e le società di tiro a segno legalmente costituite e riconosciute.

5. *Norme speciali per l'imbarco e lo sbarco.* — L'imbarco e lo sbarco degli infiammabili, esplosivi e fulminanti (categ. VIII e seguenti, meno la X, gruppo 1°, fiammiferi) dovrà essere fatto nelle ore del giorno ed in modo che nessuna parte del carico resti sulle calate durante la notte. Se però, per esigenze governative, tali operazioni dovessero farsi di notte, si userà per l'illuminazione o la luce elettrica ad incandescenza, od altro sistema equivalente sotto il rapporto della sicurezza. Nei locali interni e nelle stive si useranno sempre lampade di sicurezza.

Il maneggio degli esplosivi e fulminanti (categ. XI e seguenti) dovrà essere effettuato a mano mediante catene di uomini muniti di sandali o scarpe senza chiodi. I luoghi di passaggio saranno coperti da paglietti, tele piegate, ecc. Dovendosi usare per assoluta necessità ordigni d'innalzamento, come alberi di carico, gru, ecc., gli stropi di sospensione saranno di cavo di materie tessili, escludendo sempre catene, cavi metallici, ecc. Si avrà poi molta cura nell'imbragare i colli per evitare fortune cadute.

Saranno infine scartati quei colli o recipienti contenenti merci pericolose che accennino a trapelamento di materie, od a movimenti interni indicanti difetti nell'imballaggio.

Tutte le operazioni riguardanti merci pericolose saranno sospese durante i temporali accompagnanti o minaccianti scariche elettriche.

6. *Norme generali per il trasporto sui galleggianti.* — L'imbarco e lo sbarco di merci pericolose dovrà, quando ciò sia possibile, essere sempre eseguito direttamente fra

la banchina e la nave e viceversa. Dovendosi usare galleggianti per il trasbordo, questi dovranno essere muniti di pagliolo.

Le merci della categ. VI in poi (infiammabili, esplosive e fulminanti, eccezione fatta delle categ. VII, gruppo 1°, e X, gruppo 1°) dovranno sempre, a bordo dei galleggianti, essere protette da tele di olona possibilmente non infiammabili.

Saranno esclusi in massima dal trasporto delle merci pericolose i galleggianti muniti di macchina a vapore. Trattandosi però di quantità limitate ne potrà essere tollerato il trasporto sui rimorchiatori o barche a vapore, a condizione però che le merci possano essere collocate in coperta, fuori dell'azione del calore della macchina, e debitamente protette da tele di olona.

Le barche a vapore e rimorchiatori, adibiti al servizio di rimorchio o di trasporto di merci pericolose, dovranno avere i loro fumaiuoli chiusi da rete metallica atta ad impedire l'uscita di scintille.

7. *Norme speciali per il trasporto sui galleggianti.*— Sullo stesso galleggiante non si potranno trasportare contemporaneamente materie fulminanti (categ. XIV e XV bis) con corrosivi (categ. II, gruppo 1°), con infiammabili per decomposizione spontanea e autoriscaldamento (categoria VI) e coi gas compressi e liquidi (categ. VII, gruppo 3°). Le materie delle categorie ora indicate non potranno essere trasportate neanche insieme agli infiammabili ed esplosivi (categoria dalla VIII alla XIII) a meno che ogni categoria di merci non sia completamente isolata e protetta da tele di olona. Anche le merci appartenenti ai vari gruppi degli esplosivi dovranno essere trasportate separatamente o tenute separate sullo stesso galleggiante.

Le merci pericolose devono essere stivate sui galleggianti in modo da non essere soggette a movimenti che possono produrre urti o sfregamenti. Le casse ed i recipienti dovranno avere il coperchio in alto e quelli contenenti esplosivi e fulminanti (categ. XI e seguenti) dovranno portare sul coperchio, scritta in modo ben visibile, la parola SOPRA. (Vedi art. 19 per le condizioni d'imbballaggio).

Per il trasporto di merci pericolose i galleggianti non dovranno essere mai caricati completamente: nelle rade e spiagge aperte il limite di carico sarà i due terzi

della portata effettiva del galleggiante, e nei porti e golfi chiusi i tre quarti. Nel caso di trasporto di corrosivi contenuti in recipienti fragili, questi devono essere disposti su di un solo strato.

Resta infine vietato in qualunque circostanza il trasporto di passeggeri sui galleggianti carichi di materie pericolose.

8. *Vigilanza dei galleggianti carichi di merci pericolose.* — I galleggianti carichi d'infiammabili, esplosivi e fulminanti (categ. VIII e seguenti) dovranno tenere alzata un'asta con bandiera rossa sulla prua, e se di notte un fanale dello stesso colore ad olio o candela.

I galleggianti, che hanno a bordo materie esplosive o fulminanti (categ. XI e seguenti), dovranno avere a bordo un uomo di guardia fornito dall'Ufficio di porto e retribuito a norma delle disposizioni in vigore. Essi durante la notte dovranno essere ormeggiati o presso la nave che imbarca o sbarca le merci suddette o nel punto che sarà designato dall'Autorità marittima locale.

Trattandosi di parecchi galleggianti e di importanti quantità di materie esplosive o fulminanti, l'Autorità marittima dovrà disporre uno speciale servizio di vigilanza, prendendo, ove occorra, gli opportuni accordi con le Autorità militari e di pubblica sicurezza.

9. *Vigilanza e precauzioni sulle navi.* — Le navi che hanno a bordo materie pericolose, eccezion fatta per i fiammiferi, saranno fatte ormeggiare nei punti all'uopo stabiliti. Esse terranno costantemente alzata in un punto ben visibile una bandiera rossa di dimensione conveniente, e se di notte un fanale dello stesso colore ad olio od a candela.

Prima di cominciare le operazioni di carico e scarico, e durante queste, dovranno essere e mantenuti spenti tutti i fuochi, e sarà proibito di fare uso di lumi e zolfanelli e di fumare. Queste proibizioni sono estese anche ai galleggianti adibiti alle operazioni stesse, eccetto che per fuochi di macchina dei rimorchiatori.

L'Autorità marittima locale curerà di fare spegnere anche tutti i fuochi, che crederà opportuno, nelle adiacenze del punto d'imbarco o sbarco, prima che vengano iniziate le operazioni.

Se per necessità superiore non si potessero spegnere a bordo i fuochi della macchina, i fumaiuoli dovranno

essere chiusi da reti metalliche con maglie di grandezza tale da impedire l'uscita di scintille.

Tutte le navi infine che imbarcano infiammabili, esplosivi e fulminanti (categ. VIII e seguenti, eccezione fatta per i fiammiferi) dovranno avere gli alberi, o almeno il maggiore di essi, muniti di parafulmine, il cui buon funzionamento sarà accertato dall'Autorità marittima.

10. *Vigilanza e precauzioni sull'ancoraggio ed ormeggio delle navi.* — A bordo di ogni nave che sbarchi o imbarchi merci infiammabili, esplosive e fulminanti (categ. VIII e seguenti), fatta eccezione per i fiammiferi (categ. X, gruppo 1°) e petroli comuni, se in piccole partite, sarà posta dall'Autorità marittima una guardia, che vi resterà per tutto il tempo impiegato nelle operazioni suddette. Tale guardia sarà retribuita a conto degli interessati nella misura stabilita dalle vigenti disposizioni.

L'Ufficio di porto dovrà curare poi che le navi, che hanno imbarcato materie pericolose, partano appena compiute le operazioni di carico. In caso di forza maggiore o altra circostanza eccezionale, che impedisca la partenza delle medesime, l'Ufficio predetto darà le opportune disposizioni per farle ancorare nelle località preventivamente designate e per mantenere una speciale vigilanza sia a bordo che nelle adiacenze.

Possibilmente le zone di ancoraggio o di ormeggio per le navi che devono caricare o scaricare merci pericolose saranno scelte in un punto lontano ed isolato del porto, fuori dell'abitato e lungi da stabilimenti o dalle altre navi.

Inoltre le navi di cui sopra dovranno essere ormeggiate esclusivamente con catene o cavi metallici, e potranno anche essere circondate da panne galleggianti collegate con catenelle di ferro.

11. *Pagamento delle spese di vigilanza ed altro.* — Le spese di ogni sorta cagionate dai provvedimenti di precauzione, ordinati in base agli articoli precedenti, per l'imbarco e lo sbarco delle materie pericolose, saranno pagate solidamente dal capitano della nave e dal consignatario del carico, su nota specificata che ne farà l'Ufficio di porto.

CAPO III.

**Imballaggio, stivaggio
e trasporto per mare delle merci pericolose.**

12. Norme generali per il trasporto. — Salve le restrizioni che saranno singolarmente indicate, le merci pericolose potranno essere imbarcate sia sopra che sotto coperta sui velieri addetti ai viaggi di breve navigazione e sui piroscafi, che trasportano soltanto mercanzie.

Sui velieri adibiti ai viaggi di lunga navigazione le dette merci potranno essere imbarcate soltanto sotto coperta.

Sui piroscafi che trasportano passeggeri, sempre quando si tratti di viaggi di breve navigazione, e su quelli adibiti al servizio postale, potranno imbarcarsi, sia sopra che sotto coperta, i corrosivi (categ. II, gruppo 1°), gli infiammabili per decomposizione spontanea e per autoriscaldamento (categ. VI), i decomponibili a contatto dell'acqua con sviluppo di gas (categ. VII, gruppo 2°) ed i gas compressi o liquidi (categoria VII, gruppo 3°). Limitatamente poi ai locali di cui può disporre il piroscafo, i quali devono essere separati dagli alloggi, adatti e lontani da sorgenti di calore, si potranno imbarcare anche gli infiammabili (categ. VIII, IX, gruppo 1°).

Sui piroscafi che trasportano passeggeri in viaggi di lunga navigazione sarà permesso l'imbarco soltanto sopra coperta dei corrosivi (categoria II, gruppo 1°), degli infiammabili per decomposizione spontanea e per autoriscaldamento (categ. VI), dei decomponibili a contatto dell'acqua con sviluppo di gas (categ. VII, gruppo 2°) e dei gas compressi e liquidi (categ. VII, gruppo 3°).

Gli infiammabili per sfregamento (categ. X, gruppo 1°) nonchè quelli contemplati nelle categ. VIII e IX, possono essere imbarcati anche sotto coperta, purchè, per quanto riguarda i fiammiferi, siano contenuti in casse di latta, zinco od altro metallo saldate, e controcasse di legno (vedi art. 18).

Analoga disposizione verrà presa in caso di imbarco di seta nera in matasse (vedi art. 16).

Sulle navi a vapore adibite ai servizi postali potranno, in soli casi d'urgenza e sempre con l'adesione dell'arma-

tore, imbarcarsi materie esplosive (categ. XI e seguenti) salve sempre le disposizioni dei quaderni d'oneri annessi alle convenzioni pei servizi sovvenzionati e limitatamente alla capacità della stiva avente tutti i requisiti di sicurezza prescritti, o se in coperta colle limitazioni contemplate negli articoli che seguono. Sarà permesso però l'imbarco delle merci della categoria XI, anche in casi normali, purchè vengano rispettate tutte le altre condizioni di sicurezza imposte dal presente regolamento.

Su di ogni nave si potranno imbarcare però, senza restrizioni, la polvere da sparo, i fuochi artificiali, il petrolio o altre merci contemplate nella classificazione per la quantità che può occorrere per la dotazione di bordo.

13. *Norme generali per l'imballaggio e lo stivaggio.*— In generale tutte le merci pericolose contemplate nel presente regolamento dovranno essere bene imballate, in modo da rimanere perfettamente immobilizzate, e non dar segno di movimento interno. Ogni collo, oltre le indicazioni stabilite dai seguenti articoli, dovrà avere esternamente quelle della qualità del contenuto e della categoria cui esso appartiene. Gli imballaggi saranno crociati con filo di ottone piombato per gli esplosivi e fulminanti (categorie XI e seguenti), eccezione fatta per la categoria XII, in caso di cariche pronte.

I recipienti vuoti, imbibiti o imbrattati di materie pericolose e nocive, dovranno essere ben tappati. I recipienti e barili di ferro, che abbiano servito a contenere liquidi infiammabili, dovranno essere diligentemente lavati ed ermeticamente chiusi come se fossero pieni.

Le merci pericolose (vedi art. 2 del presente regolamento, parte prima), quando ne sia il caso, dovranno essere disposte in stive, bene accessibili, asciutte, non attraversate da tubi di vapore non isolati, nè a contatto di caldaie e cucine, con temperatura non superiore a 50° C. a macchina accesa e boccaporti chiusi.

Ciascuna categoria di merci pericolose dovrà essere stivata in locale separato, eccezion fatta pei fiammiferi e per la seta nera in matasse, i cui imballaggi dovranno essere confezionati secondo le prescrizioni di questo regolamento: se ciò non fosse possibile potrà ammettersi che la separazione venga ottenuta con paratie provvisorie costruite a regola d'arte.

Per nessun motivo potrà permettersi il trasporto di merci pericolose nei locali occupati dai passeggeri e dall'equipaggio.

Pel trasporto degli infiammabili (categorie VIII, IX e X) le stive, oltre alle condizioni suddette, dovranno essere possibilmente allagabili, e pel trasporto degli esplosivi delle categorie XII a XIII, esse dovranno formare un compartimento perfettamente stagno, rivestito completamente di legname o altro materiale simile, e facilmente allagabile con rubinetti a presa diretta (Kingston), o con tubi comunicanti con le pompe. (Per le merci della categ. XI vedi il disposto dell'art. 19, comma 9).

Se per necessità dovesse accedersi nelle stive contenenti merci pericolose, si dovrà sempre fare uso di lampade di sicurezza ed avere tutte quelle altre precauzioni consigliate dalla natura del carico.

I boccaporti infine delle stive, destinate a contenere esplosivi delle categ. XII e XIII avranno doppia chiusura, di cui una possibilmente ermetica.

La parte della coperta destinata al trasporto di merci, per le quali non è ammesso il collocamento nelle stive, dovrà essere rivestita di lamiera di ferro, o di piombo, e circondata da un battente, in modo che in caso di spandimento di liquidi pericolosi, questi possano defluire immediatamente in mare per mezzo degli ombrinali.

14. *Imballaggio e stivaggio degli infettanti.* — Le merci infettanti (categ. I) dovranno essere stivate in modo da evitare col loro contatto o con la loro presenza possibili danni alla salute dell'equipaggio e dei passeggeri, ed alle altre merci suscettibili di alterazione. Per le stesse non vi sono condizioni speciali d'imballaggio, nè limiti di carico: soltanto, terminata lo sbarco, dovrà provvedersi a cura del capitano della nave ad un'accurata disinfezione delle stive, che le hanno contenute, in conformità del regolamento di sanità marittima, approvato col R. decreto 29 settembre 1895.

15. *Imballaggio e stivaggio dei corrosivi e veleni.* — I corrosivi (categ. II, gruppo 1°) allo stato liquido dovranno essere racchiusi in recipienti inattaccabili da essi, perfettamente turati, rivestiti di vimini, oppure in recipienti non rivestiti riposti in casse o ceste con paglia od altro negli interstizi. Trattandosi però di

acido nitrico, comune o fumante, l'imbottitura prescritta dovrà essere costituita di materie inorganiche come scorie laniformi (cotone minerale), terra d'infusori, sabbia od altro.

I colli contenenti corrosivi dovranno essere provvisti di maniglie.

Se i corrosivi sono allo stato solido, i recipienti che li contengono dovranno essere condizionati in modo che il movimento e le scosse non cagionino in nessun caso la rottura dell'involuero.

Gli acidi minerali ed i corrosivi liquidi saranno di regola ammessi al trasporto soltanto sopra coperta, bene fissati, limitatamente allo spazio disponibile ed in modo da lasciar liberi la manovra ed il transito.

Se però il carico da imbarcarsi fosse di tale entità da non potersi trasportare in coperta, si potrà permettere di riporlo nella stiva a condizione che questa sia bassa, isolata e bene accessibile in modo che i recipienti possano essere facilmente maneggiati. Questi ultimi, se di vetro, o altra materia fragile, dovranno essere perfettamente immobilizzati e disposti su di un unico strato e sopra un letto di almeno 30 centim. di altezza di zavorra asciutta. Nella stiva si potranno però costruire a regola d'arte diversi impalcati per ottenere altri piani corrispondenti alle condizioni suddette.

I veleni (categ. II, gruppo 2°) saranno imballati secondo la loro natura in sacchi, botti, ecc., con l'avvertenza che l'imballaggio esterno sia reso impermeabile con fasciature interne di carta o altro, in modo da evitare perdite del contenuto anche allo stato di polvere.

Per le merci contemplate nel presente articolo è prescritta l'apposizione sugli imballaggi di un contrasegno ben visibile ed inamovibile con la parola **CORROSIVO** o **VELENO**, secondo i casi, e coll'aggiunta per ultimo del disegno di un teschio.

16. Imballaggio e stivaggio dei combustibili più o meno facilmente, delle materie alimentanti la combustione, e degli accensibili spontaneamente. — I combustibili più o meno facilmente e le materie alimentanti la combustione (categ. III, IV, V, VI) potranno essere trasportati secondo gli usi commerciali alla rinfusa o in colli.

Si dovrà però usare l'avvertenza per i facilmente accensibili (categ. IV) di evitare, durante le operazioni

d'imbarco e sbarco, cadute di scintille o altre materie incandescenti capaci di determinare un'accensione della massa.

Le materie alimentanti la combustione (categ. V, gruppo 2°) dovranno essere contenute in fusti o casse di legno ben connesse e foderate internamente di carta in modo da evitarne la dispersione. Per il solo nitrato di sodio è ammesso lo stivaggio alla rinfusa o in sacchi.

La seta nera tortata in matasse ed il cotone ritorto per licci (categ. VI) dovranno essere imbarcati in balle compresse comuni od in casse di legno (vedi art. 12 per la seta nera).

17. *Imballaggio e stivaggio dei fermentiscibili a contatto di acqua e dei gas compressi e liquidi.* — I liquidi fermentiscibili (categ. VII, gruppo 1°) dovranno essere contenuti o in doppio recipiente, o in recipienti semplici ma robusti, non completamente pieni, e non ermeticamente chiusi, ovvero muniti di valvola di sicurezza.

I decomponibili a contatto dell'acqua con sviluppo di gas (categ. VII, gruppo 2°) dovranno essere contenuti in recipienti inattaccabili ed ermeticamente chiusi, non fragili e fissati in imballaggi di legno. Per il perossido di sodio ciascun collo non supererà i 50 kg. di peso lordo.

Il carburo di calcio dovrà essere contenuto in recipienti metallici di sufficiente spessore per resistere al trasporto, a tenuta ermetica, con coperchio e giunzione saldata o aggrappata, per tutto il contorno, ovvero a piastra di chiusura con guarnizione. Ciascun collo dovrà portare una etichetta con l'indicazione: « CARBURO DI CALCIO; CONSERVARE ASCIUTTO ». Le etichette, indirizzi, ecc., non dovranno occultare la giunzione di chiusura del coperchio.

I gas compressi e liquidi (categ. VII, gruppo 3°) dovranno essere racchiusi in cilindri metallici atti a resistere alla tensione dei gas o vapori quando anche la temperatura si elevasse a 50° C. In caso diverso i recipienti dovranno essere muniti di valvola di sicurezza difesa contro i guasti ed inaccessibile dallo esterno. Nei climi caldi i recipienti dovranno essere ravvolti in torcoli o stuoie di paglia mantenuti umidi. Le merci dei due ultimi gruppi, quando sono imbarcate sopra coperta, dovranno essere separate e protette da tele di olona possibilmente non infiammabili.

18. Imballaggio e stivaggio degli infiammabili. —

Gli infiammabili della categ. VIII dovranno essere contenuti in recipienti di vetro rivestiti di vimini e riposti in ceste o casse provviste di maniglie, ovvero in recipienti metallici saldati e rinchiusi in casse di legno, o in robusti barili. Tali recipienti dovranno essere ben condizionati e non avere segni apparenti di colatura. I petroli comuni potranno anche essere imbarcati su piroscafi cisterne appositamente costruiti.

Similmente dovranno essere trasportati gli infiammabili della categ. IX, avvertendo però che pei recipienti di vetro il loro peso lordo non dovrà superare i 50 kg., e per i recipienti metallici i 75 kg. È fatta eccezione per l'etere, il solfuro di carbonio, l'acetone, gli oli leggieri di petrolio di peso specifico inferiore a 0,680 e quelli derivanti dal catrame, bollenti a meno di 50° C., i quali dovranno essere contenuti in recipienti di lamiera di ferro ribadito del peso massimo lordo di kg. 650 per collo. I detti recipienti dovranno essere perfettamente stagni e turati in modo da impedire la volatilizzazione dei liquidi che contengono.

Le materie che rivestono i recipienti fragili dovranno essere imbevute in una soluzione satura di cloruro di calcio, o altro, che ne impedisca l'accensione a contatto diretto di una fiamma.

Ferme restando le disposizioni contenute nel 1° e 4° capov. dell'art. 12, i fiammiferi (categ. X, gruppo 1°) potranno essere imbarcati sotto coperta quando siano contenuti in casse di latta, zinco od altro metallo, e controcasce di legno; dovranno invece essere imbarcati sempre sopra coperta, quando siano contenuti in pacchi o scatole chiuse in casse di legno.

Gli infiammabili per contatto di acqua o mancanza di liquidi che li preservino (categ. X, gruppo 2°) dovranno essere contenuti in recipienti metallici chiusi ermeticamente, imballati alla lor volta in casse di legno cerchiato e munite di maniglie, del peso lordo massimo di 50 kg. ognuna.

Le merci di detto gruppo saranno ammesse al trasporto soltanto in coperta, isolate e protette da tele di olona contro l'umidità.

Tutti i recipienti infine contenenti merci infiammabili (categ. VIII, IX e X, gruppo 2°) dovranno por-

tare scritta sopra in modo bene appariscente la parola INFIAMMABILE.

19. *Imballaggio e stivaggio degli esplosivi.* — Gli esplosivi della categ. XI dovranno essere racchiusi in casse o recipienti ben condizionati di spessore non inferiore ad un centimetro. In tali casse la merce dovrà essere suddivisa in scatole o altrimenti, ed immobilizzata per mezzo di segatura di legno, ritagli di carta o rotoli avviluppati (miccie). Le munizioni innescate saranno munite di paracapsule o protette con feltro dagli urti. Ciascun collo non dovrà superare i 50 kg. di peso lordo, colla sola eccezione del comma 5.

Le merci esplosive della categ. XII dovranno essere contenute in casse metalliche accuratamente chiuse e poste in casse di legno simili a quelle sopraindicate. Se si tratta di cariche già confezionate in cartocci, granate, ecc., basterà la sola cassa di legno e se di proiettili una semplice gabbia. Tanto i proiettili che le cariche dovranno però essere sprovvisti d'innesco. Nello imballaggio esterno sarà escluso qualunque materiale di ferro o acciaio, a meno che non sia stagnato, o internato nel legno, o ricoperto di mastiche, o di tela ben fissata, e non si tratti di cariche già pronte. I colli non dovranno superare il peso lordo di 50 kg., fatta eccezione per i casi di indivisibilità e del comma 5.

Gli esplosivi della categ. XIII dovranno essere presentati al trasporto in casse di legno ben condizionate, di un centimetro almeno di spessore, nelle quali la merce si trovi imballata in scatole, pacchi od altrimenti, con segatura di legno, ritagli di carta, ecc., vale a dire immobilizzata in modo da formare una massa compatta che, alla sua volta, sia contenuta in una o più scatole di latta o zinco; a meno che l'esplosivo non sia già stato preparato al trasporto allo stato di munizione, o munito di altro involucro metallico. Le scatole di latta o zinco avranno i bordi chiusi con striscie di carta fissate con soluzione di gomma elastica e benzina per evitare le dispersioni quando si tratti di esplosivo polverulento. Per gli imballaggi esterni valgono le condizioni della categ. XII.

Per il fulmicotone secco e simili esplosivi polverulenti facili ad assorbire umidità, l'imballaggio metallico interno potrà essere sostituito da altro di zinco esterno alla cassa di legno e ben saldato. Le munizioni

innescate debbono essere munite di paracapsule o protette con feltro dagli urti. I colli non dovranno oltrepassare il peso lordo di 50 kg., fatta eccezione per i casi di indivisibilità e per l'acido picrico e picrati non esplodenti all'urto e destinati alla industria, e quella del comma seguente.

I trasporti per conto delle amministrazioni militari saranno fatti nelle condizioni di peso e di imballaggio in cui vengono presentati, corrispondenti a quelli in uso presso le amministrazioni medesime, ma sempre con le indicazioni prescritte dal comma 7 seguente.

I colli contenenti merci delle categorie XI, XII e XIII dovranno essere stivati in posizione stabile, col coperchio in alto e bene immobilizzati. Dovendosi sovrapporre i colli stessi in diversi piani, il numero dei colli sovrapposti per ogni piano non potrà essere maggiore di cinque. Per le rizzature dei colli a bordo è vietato l'uso di catene e cavi metallici.

Ogni collo, oltre alla parola SOPRA scritta sul coperchio in modo ben visibile, dovrà portare sui lati, scritta in rosso, l'indicazione PERICOLOSO accompagnata da una bomba infiammata dipinta anche in rosso, seguita dall'altra parola ESPLOSIVO.

Gli esplosivi (categ. XI, XII e XIII) potranno essere trasportati in coperta a condizione che sieno chiusi nell'imballaggio prescritto e fissati verso il centro della nave in luogo appartato, ben sorvegliato, asciutto e preservato per quanto è possibile dalle elevazioni di temperatura.

Potranno pure essere trasportati in stive, ma separati gruppo per gruppo tra loro e dalle altre merci.

Le stive dovranno essere di facile accesso per il carico e lo scarico e facilmente allagabili e possedere tutte le altre condizioni già stabilite, fatta eccezione per le merci della categ. XI, le quali potranno essere collocate in stive non allagabili, purchè le merci stesse sieno separate dal resto del carico e vengano usate tutte le altre cautele prescritte dal presente regolamento.

Sui bastimenti esclusivamente destinati al trasporto degli esplosivi (categ. XI e seguenti) sarà proibito a tutto l'equipaggio l'uso dei fiammiferi. Sarà ristretta la libertà di fumare, limitandola a date ore del giorno e a dati punti della nave, lungi dai boccaporti di carico.

Si useranno speciali avvertenze per i fuochi delle cucine e per i fanali interni. Le pompe da incendio saranno sempre guernite e pronte all'uso e dovrà esserne provato il buon funzionamento ad ogni cambio di guardia.

Dovendosi accedere nei locali contenenti gli esplosivi, si useranno sempre lampade di sicurezza, a meno che i medesimi locali possano essere, come sarebbe preferibile, illuminati dall'esterno.

20. Imballaggio e stivaggio delle materie fulminanti.— I fulminanti della categ. XIV dovranno essere contenuti in doppia cassa, di cui l'esterna munita di maniglia di cavo di canape. Fra le due casse sarà posto della segatura o trucioli di legno od altro materiale soffice, non polverulento, in quantità sufficiente da attutire gli urti. La materia interna dovrà essere bene immobilizzata e preservata da sfregamenti; e se si tratta di detonanti, o capsule detonanti, questi saranno disposti in scatole metalliche, oltre al doppio imballaggio esterno, ed in tali scatole ogni detonante sarà isolato dal vicino per mezzo di segatura o altra simile materia ed immobilizzato. Ogni scatola non potrà contenere più di gr. 200 di fulminato di mercurio o miscela detonante.

Per le merci del gruppo 1°, il peso massimo di ogni collo non dovrà superare i 20 kg. netti, e per quelle del gruppo 2° non dovrà esservi in ogni collo una quantità di fulminato di mercurio superiore a 200 gr.

Pei trasporti per conto delle amministrazioni militari, vedasi il quinto comma dell'articolo precedente.

Il fulminato di mercurio (categ. XIV bis) non potrà essere trasportato che per conto delle sole amministrazioni militari. Esso dovrà trovarsi allo stato di annegamento ed ogni collo non potrà contenerne che un solo chilogramma calcolato allo stato secco. Il suo imballaggio dovrà essere quello prescritto dai regolamenti militari in vigore.

Ogni collo contenente fulminanti porterà le stesse indicazioni prescritte per gli esplosivi, salvo a sostituire alla parola ESPLOSIVO quelle FULMINANTE; NON CAPOVOLGERE.

I fulminanti saranno ammessi al trasporto soltanto sopra coperta deposti in armadi a caselle fissi verso il centro del bastimento in luogo appartato, ben sorvegliato, asciutto e preservato, per quanto è possibile, dalle elevazioni di temperatura. Ogni imballaggio dovrà

essere contenuto in una casella propria ed esservi bene immobilizzato ed assicurato. Il limite massimo di carico non dovrà superare i 20 kg. netti per il gruppo 1° e 2 kg. netti per il gruppo 2°. I detonanti (categ. XIV, gruppo 2°) dovranno essere tenuti rigorosamente a parte dalle altre categorie, ed anche dal gruppo 1° della stessa categoria.

CAPO IV.

Disposizioni generali.

21. False dichiarazioni. — In caso di falsa dichiarazione della qualità o del peso della merce od inosservanza ed insufficienza delle norme o modalità stabilite per gl'imballaggi e per l'interna condizionatura dei colli, si applicheranno le penalità contemplate nel presente regolamento.

Se la falsa dichiarazione si riferisce a materie esplosive, queste verranno sequestrate e tenute a disposizione dell'Autorità competente, che ne sarà subito informata, per i provvedimenti di legge.

Nel caso di trasporto di merci pericolose, e specialmente per gli infiammabili, esplosivi e fulminanti, il capitano avrà facoltà di assicurarsi con opportune verifiche della sincerità della fatta dichiarazione e dell'adempimento di tutte le disposizioni del presente regolamento.

Quando esso sospetti che una cassa o collo contenga merci pericolose, può esigere l'apertura per accertarsene. Sarà però obbligato a rimettere il collo o la cassa nel primitivo stato se risulti che il suo sospetto era infondato.

Se dalle verifiche risulti che non sono state eseguite le disposizioni del presente regolamento, il capitano rifiuterà l'imbarco e farà immediatamente sbarcare le merci, che già si trovassero a bordo, a spese e rischio del caricatore, dandogliene contemporaneamente avviso ed informandone l'Autorità marittima o consolare del luogo.

Se il bastimento fosse in navigazione, il fatto sarà accertato da una Commissione composta dal capitano o padrone e da due ufficiali o sottufficiali di bordo o in mancanza da due marinai. Se la maggioranza della Commissione riconosca che le merci di cui trattasi costituiscono un pericolo grave, il capitano o padrone le farà

gettare in mare redigendo analogo processo verbale firmato dai membri della Commissione e trascritto nel giornale di bordo.

Il getto delle merci pericolose non darà, in questo caso, al caricatore alcun diritto di rivalsa pel prezzo delle medesime.

Il proprietario delle merci pericolose sbarcate e gettate in mare secondo i casi previsti da questo articolo, sarà responsabile di tutte le conseguenze della falsa dichiarazione e tenuto perciò al pagamento del nolo pattuito e delle spese occorse, salvo le conseguenze penali.

22. Disposizioni penali. — Le infrazioni al presente regolamento saranno punite, salvo i casi di reato, in base al disposto dell'art. 422 del Codice per la marina mercantile.

Non si riterranno come infrazioni al presente regolamento i casi d'imbarco, senza le precauzioni prescritte, di merce non ancora nominata nell'allegata classificazione.

Il Ministro di grazia e giustizia e dei culti

COCO-ORTU.

Il Ministro interim per la marina

E. MORIN.

R. decreto 24 dicembre 1903, n. 546, che porta alcune modificazioni al Regolamento approvato con R. decreto 13 luglio 1903, n. 361, sulle merci pericolose, sopra riprodotto.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D' ITALIA.

Visto il Nostro decreto 13 luglio 1903, n. 361, che approva il Regolamento per l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco delle merci pericolose ;

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina e del Consiglio di Stato ;

Udito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta dei Nostri Ministri della marina, e di grazia e giustizia e dei culti ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. Le prescrizioni di sicurezza stabilite dal suddetto Regolamento per le merci della categoria II^a, gruppo I (corrosivi), non dovranno, in via eccezionale, essere applicate all'acido solforico monoidrato puro, od oleum, all'anidride solforica ed alla soda caustica, quando per tali merci vengano soddisfatte le seguenti condizioni di imballaggio:

a) l'acido solforico monoidrato, puro, od oleum, sia rinchiuso in recipienti di lamiera di acciaio, di spessore non inferiore a tre millimetri, coi fondi saldati e senza chiodature, chiusi con tappi ermetici a vite e piombati. Tali recipienti dovranno essere contenuti in solide gabbie di legno ed avere un peso massimo non maggiore di 650 chilogrammi;

b) l'anidride solforica allo stato solido sia rinchiusa in cassette di solido lamierino, saldate, imballate in robuste casse di legno a parete piena e del peso massimo non superiore a 100 chilogrammi;

c) la soda caustica solida sia rinchiusa in recipienti di lamiera di acciaio a perfetta chiusura, del peso massimo non superiore ai 650 chilogrammi.

Qualsiasi collo che accennasse a perdita dovrà essere assolutamente escluso dal trasporto.

2. Nell'elenco delle merci pericolose, annesso al Regolamento approvato col R. decreto 13 luglio 1903, n. 361, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte:

Dopo la voce « Acido solforico (olio di vetriolo) », aggiungere « Acido solforico anidro », e nella colonna della classificazione « Vedi: Anidride solforica ». Aggiungere quindi « Acido solforico fumante (oleum) » e nella colonna della classificazione « Categ. II — gr. 1 ».

Sotto la voce « Anidride carbonica » aggiungere « Anidride solforica » e nella colonna della classificazione « Categ. II — gr. 1 ».

Sotto la voce « Oleina » aggiungere « Oleum » e nella colonna della classificazione « Vedi acido solforico fumante ».

Ordiniamo, ecc.

VITTORIO EMANUELE.

G. GIOLITTI
C. MIRABELLO
RONCHETTI.

R. decreto 21 aprile 1904, n. 186, che modifica il Regolamento 13 luglio 1903, n. 361, sopra riprodotto.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 13 luglio 1903, n. 361, che approva il Regolamento per l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco delle merci pericolose ;

Sentito il Consiglio superiore di marina ed il Consiglio di Stato ;

Udito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta dei nostri Ministri segretari di Stato della marina e di grazia e giustizia e dei culti ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. In via di esperimento, tenuto conto delle condizioni e degli usi locali, l'Autorità marittima potrà esonerare dagli obblighi contemplati dall'art. 4 del Regolamento 13 luglio 1903, n. 361, i caricatori di acquavite, spirito ed in genere di tutti gli altri alcools di uso industriale.

2. Per le suddette merci, in via eccezionale e quando ciò sia reso necessario dalle esigenze del commercio, potrà derogarsi dall'applicazione delle disposizioni dell'art. 5 dello stesso Regolamento, purchè gli interessati si assoggettino a quelle speciali misure di precauzione che l'Autorità marittima crederà d'imporre per le operazioni di sbarco ed imbarco nelle ore notturne.

3. L'acquavite, lo spirito e gli altri alcools di uso industriale, oltre che nelle condizioni stabilite dall'art. 18 dello stesso Regolamento, potranno essere imbarcati anche se contenuti in robuste botti di legno, cerchiato in ferro, di capacità non superiore a 750 litri, ovvero in cilindri metallici della voluta robustezza e della predetta capacità chiusi ermeticamente con tappi a vite. Tali recipienti dovranno però essere a perfetta tenuta e non saranno ammessi al trasporto quando accennassero a perdite.

4. L'Autorità marittima è autorizzata, a seconda delle circostanze e delle esigenze del commercio locale,

a derogare dalla stretta applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 6 e 7 del Regolamento 13 luglio 1903, n. 361, per quanto riguarda il trasporto sui galleggianti delle merci contemplate nel presente decreto.

Ordiniamo, ecc.

VITTORIO EMANUELE.

G. GIOLITTI
C. MIRABELLO
RONCHETTI.

Articoli 529-535 del Regolamento.

R. decreto 14 giugno 1914, n. 625, che apporta alcune modificazioni al Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto l'art. 77 del Codice per la marina mercantile ;

Visti gli articoli 529 e seguenti del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166 ;

Sentito il Consiglio superiore della marina mercantile ;

Sentito il Comitato per l'esame dei progetti di navi ;

Udito il parere del Consiglio di Stato ;

Udito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta del Nostro Ministro della marina, di concerto con quello di grazia e giustizia e dei culti ;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1. Ogni nave di stazza lorda superiore alle 25 tonnellate e che non sia addetta alla pesca o alla navigazione da diporto deve avere segnata su entrambi i fianchi estremi, a metà della lunghezza, la linea di massimo carico (bordo libero).

2. Le regole per la determinazione della linea di massimo carico (bordo libero) in correlazione dei viaggi,

ai quali ciascuna nave è destinata e le tariffe dei relativi diritti da corrispondersi dai proprietari delle navi sono stabilite dal Ministro della marina, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il Ministro della marina può delegare la compilazione delle suddette regole ad un Istituto di registro nazionale.

Anche in questo caso le regole devono essere approvate con decreto del Ministro della marina, sentito il parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

3. Il servizio per la determinazione delle linee di massimo carico (bordo libero) di ciascuna nave e il rilascio dei relativi certificati spettano all'autorità marittima dello Stato.

Il Ministro della marina, previo parere del Consiglio superiore della marina mercantile, può incaricare di tale servizio per sua delegazione lo stesso Istituto di registro, di cui all'articolo precedente.

In questo caso alle operazioni dell'Istituto di registro sono applicabili le norme dell'art. 521 del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

4. Ai casi previsti dagli articoli 497 e 498 del mentovato regolamento, a tenore dei quali è riconosciuta agli uffici di porto la facoltà di non permettere la partenza della nave, sono aggiunti quelli della mancanza della linea di massimo carico (bordo libero), dell'alterazione di essa o di eccessivo carico.

5. Le precedenti disposizioni entreranno in vigore entro sei mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto.

6. L'autorità marittima o consolare ha sempre facoltà di accertarsi del perfetto stivaggio delle merci caricate sulle navi mercantili e potrà quindi procedere a visite per tale accertamento od ordinare apposite perizie.

Qualora da parte di persone che abbiano interesse nella nave o nella buona riuscita della spedizione, siano presentati sullo stivaggio delle merci reclami che dalle stesse ragioni addotte non appaiono infondati, l'autorità marittima o consolare procede alla visita od anche ordina perizie.

Le visite sono eseguite nello Stato collegialmente da una Commissione presieduta da un funzionario delle capitanerie con l'intervento di due capitani marittimi

o padroni, secondo i casi, i quali avranno diritto alla retribuzione stabilita per le visite alle navi.

All'estero le visite e le perizie saranno eseguite da capitani, preferibilmente nazionali, delegati dall'autorità consolare.

Tenuto conto dei risultati della perizia, l'autorità marittima o consolare dispone per gli opportuni provvedimenti.

Delle spese di perizia e di ogni altra spesa che possa derivare da provvedimenti ordinati dall'autorità marittima o consolare, sono responsabili i proprietari delle navi, salvo per essi il diritto di regresso o di rivalsa verso chi di ragione, nel caso di perizie che siano state ordinate in base a reclami riconosciuti infondati, senza pregiudizio di ogni altra azione per risarcimento di danni.

È in facoltà delle predette autorità di negare le spe-
dizioni alla nave nel caso di inosservanza delle disposizioni da esse date in materia di stivaggio.

7. Sono abrogati gli articoli da 529 a 534, inclusi, del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 7766.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 14 giugno 1914.

VITTORIO EMANUELE.

• SALANDRA
MILLO
DARI.

Articoli 536-542 del Regolamento.

R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671, che approva il Regolamento che determina gli attrezzi e corredi di cui debbono essere muniti i bastimenti mercantili.

UMBERTO I ecc. ecc. RE D'ITALIA.

Visto l'art. 77 del testo unico del Codice per la marina mercantile, approvato con Nostro decreto del 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2^a);

Visti gli articoli 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544 e 545 del Regolamento per l'esecuzione del Codice suddetto, approvato con Nostro decreto del 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2^a);

Sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi e quello del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri della marina e di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. È approvato l'unito Regolamento, firmato d'ordine Nostro dal Nostro Ministro della marina, che determina gli attrezzi, i corredi e gli istrumenti di cui devono essere muniti i bastimenti mercantili secondo i viaggi che imprendono.

2. Sono abrogati gli articoli 536 a 545, inclusi, del Regolamento sopra citato per l'esecuzione del Codice della marina mercantile e le tabelle 4, 5, e 6 annesse al medesimo Regolamento.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Monza, addì 23 ottobre 1895.

UMBERTO.

E. MORIN
CALENDA.

REGOLAMENTO CHE STABILISCE GLI ATTREZZI
E CORREDI DI CUI DEVONO ESSERE MU-
NITI I BASTIMENTI MERCANTILI.

CAPO I.

**Attrezzi, corredi ed istrumenti
di cui devono esser muniti i bastimenti mercantili.**

§ I. *Bastimenti a vela, che fanno viaggi di lungo corso al di là dei capi Horn e di Buona Speranza.*

Art. 1. Tutti i bastimenti a vela, che fanno viaggi di lungo corso al di là dei capi Horn e di Buona Speranza, dovranno essere forniti al completo dei corredi ed attrezzi, fissi e di rispetto, sotto indicati:

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, velatura e attrezzatura regolare al completo:

Ancore, catene, gomene, gherlini e cavi piani, secondo la tabella A annessa al presente decreto.

Un molinello di solida costruzione e di dimensioni corrispondenti al bastimento; e, se questo staza più di 200 tonnellate di registro, anche un arganello od un verricello.

Due pompe di sentina di proporzionata potenza con tutti i loro accessori in buono stato (i velieri in legno di età superiore a 12 anni dovranno avere anche una pompa a vento).

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella B, annessa al presente decreto, ognuna delle quali dovrà essere in grado di tenere il mare, completamente attrezzata e guarnita per navigare a vela ed a remi, e mantenuta in ogni tempo vuota per poter essere messa prontamente in mare.

Un cronometro.

Un barometro.

Un termometro.

Una bussola d'amplitudine (i velieri in ferro dovranno avere invece una bussola normale installata in modo da risentire il meno possibile le influenze locali e munita di traguardi da poter prendere qualsiasi rilevamento).

Una bussola di rotta.

Tre scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi sarà lunga almeno 150 metri.

Due locks.

Tre ampolle.

Un canocchiale ed un binocolo.

Un orologio.

Carte marine generali e particolari di recente data a seconda dei viaggi, corredate dei corrispondenti portolani.

Compassi, parallele e semicerchio.

Due sestanti od ottanti.

La curva o la tabella delle deviazioni della bussola normale, quando questa sia a bordo.

I codici e regolamenti prescritti dall'art. 628 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Codice commerciale dei segnali e la corrispondente serie di bandiere.

Un portavoce.

Un corno od altro strumento equivalente.

Una campana del peso non minore di kg. 20.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella C unita al presente decreto.

Salvagente anulari o di altro modello approvato dal Ministero della marina, nelle seguenti proporzioni: quattro per ogni bastimento stazzante non più di 500 tonnellate ed uno per ogni 250 tonnellate in più. I detti salvagente saranno collocati attorno alle ringhiere dei casseri, delle cassette, dei ponti di comando, in modo da poter essere gettati istantaneamente in mare.

Due casse di ferro, od una divisa in due, atte a contenere la provvista d'acqua necessaria ai bisogni delle persone imbarcate, tenuto conto dei viaggi che imprende il bastimento. Si potranno usare anche altri recipienti adatti, ma i due quinti almeno della provvista dovranno essere contenuti nelle dette casse.

Una cassetta di medicinali a norma delle disposizioni vigenti.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Un giuoco di vele completo, eccetto i contro, il controfiocco, le vele di straglio, la freccia e le vele di caccia.

Tele da vela, assortite, nuove, in ragione di metri lineari 0,25 per ogni tonnellata di registro netto.

Cordami per manovra in ragione di kg. 0,75 ogni tonnellata di registro netto.

Una muta di accessori delle pompe di sentina.

Una manovella del timone, se quella a posto è di legno. Se poi il timone è mosso per mezzo di una macchina, la manovella dovrà essere di ferro e pronta ad essere messa a posto tanto in porto quanto in navigazione.

Due bussole.

Una rosa della bussola di rotta.

Una muta di fanali di vedetta.

Oltre la suddetta dotazione di rispetto, i bastimenti dovranno essere forniti:

Se a vele quadre: Di un albero di gabbia. — Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia, quelli a gabbie semplici, e di due quelli a gabbie doppie. Uno di questi ultimi potrà essere soltanto sbizzato, da potere, all'occorrenza, servire per asta di fiocco.

Se a vele miste: Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia. — Di un albero di gabbia. — Di un picco.

§ II. *Bastimenti a vela destinati a viaggi di lungo corso al di qua dei capi Horn e di Buona Speranza.*

2. Tutti i bastimenti a vela, i quali fanno viaggi di lungo corso al di qua dei capi Horn e di Buona Speranza dovranno essere forniti al completo dei corredi e degli attrezzi, fissi e di rispetto, sotto indicati :

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, velatura ed attrezzatura regolare al completo :

Ancore, catene, gomene, gherlini e tonneggi, secondo la tabella *A* unita al presente decreto.

Un molinello di solida costruzione e di dimensioni corrispondenti al bastimento, e, se questo staza più di 200 tonnellate, anche un arganello od un verricello.

Due pompe di sentina di proporzionata potenza con tutti i loro accessori in buono stato (i velieri in legno di età superiore a 12 anni dovranno avere anche una pompa a vento).

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella *B*, annessa al presente decreto, ognuna delle quali dovrà essere in grado di tenere il mare, completamente attrezzata e guarnita per navigare a vela ed a remi, e mantenuta in ogni tempo vuota per poter esser messa prontamente in mare.

Un cronometro.

Un barometro.

Un termometro.

Una bussola d'amplitudine. (I velieri in ferro od in acciaio dovranno avere invece una bussola normale installata in modo da risentire il meno possibile le influenze locali e munita di traguardi da poter prendere qualsiasi rilevamento).

Una bussola di rotta.

Tre scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi sarà lunga almeno 150 metri.

Due locks.

Tre ampolle.

Un cannocchiale ed un binocolo.

Un orologio.

Carte marine generali e particolari, di recente data, a seconda dei viaggi, corredate dai relativi portolani.

Compassi, parallele e semicerchio.

Due sestanti od ottanti.

La curva o la tabella delle deviazioni della bussola normale, quando questa sia a bordo.

I codici ed i regolamenti prescritti dall'art. 628 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Codice commerciale dei segnali e la corrispondente serie di bandiere.

Un portavoce.

Un corno od altro strumento equivalente.

Una campana del peso non minore di kg. 20.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella *C* unita al presente decreto.

Salvagente anulari, o di altro modello approvato dal Ministero della marina, nelle seguenti proporzioni: Quattro per ogni bastimento stazante non più di 500 tonnellate, ed uno per ogni 250 tonnellate in più. I detti salvagente saranno collocati attorno alle ringhiere dei casseri, delle cassette, dei ponti di comando, in modo da poter essere gettati istantaneamente in mare.

Due casse di ferro, od una divisa in due, atte a contenere la provvista d'acqua necessaria ai bisogni delle persone imbarcate. Si potranno usare anche altri recipienti adatti, ma i due quinti almeno della provvista dovranno essere contenuti nelle dette casse.

Una cassetta di medicinali a norma delle disposizioni vigenti.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Tele da vela, assortite, nuove, in ragione di metri lineari 0,25 per ogni tonnellata di registro netto.

Cordami per manovra in ragione di chilogr. 0,75 per ogni tonnellata di registro netto.

Una muta di accessori delle pompe di sentina.

Una manovella del timone, se quella a posto è di legno; se poi il timone è mosso per mezzo d'una macchina, la manovella dovrà essere di ferro, e pronta ad esser messa a posto tanto in porto quanto in navigazione.

Due bussole.

Una rosa della bussola di rotta.

Una muta di fanali di vedetta.

Oltre ai suddetti oggetti di rispetto, i bastimenti di cui sopra dovranno essere forniti:

Se a vele quadre: Di un albero di gabbia. — Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia, quelli a gabbie semplici, e di due, quelli a gabbie doppie. Uno di questi ultimi potrà essere soltanto sbizzato da poter servire, all'occorrenza, per bastone di fiocco. — Di una vela di trinchetto. — Di una vela di gabbia. — Di un fiocco. — Di un velaccio. — Di una trinchettina. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele miste: Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia. — Di un albero di gabbia. — Di un picco. — Di una vela di parrocchetto. — Di una trinchettina. — Di una randa. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele auriche: Di un picco. — Di una randa. — Di una trinchettina. — (Il tutto in buono stato).

§ III. *Bastimenti a vela destinati a viaggi di grande cabotaggio.*

3. I bastimenti a vela che fanno viaggi di grande cabotaggio dovranno essere forniti dei corredi, strumenti ed attrezzi, fissi e di rispetto, sotto indicati:

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, velatura ed attrezzatura regolare al completo:

Ancore, catene, gherlini e cavi piani secondo la tabella *A* annessa al presente decreto.

Un molinello di solida costruzione e di dimensioni corrispondenti al bastimento, e, se questo staza più di 200 tonnellate, anche un arganello o verricello.

Due pompe di sentina di proporzionata potenza, con tutti i loro accessori in buono stato. (I velieri in legno di età superiore ai 12 anni dovranno avere anche una pompa a vento).

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella *B*, annessa al presente decreto, ognuna delle quali dovrà essere in grado di tenere il mare completamente attrezzata e guarnita per navigare a vela ed a remi, e mantenuta in ogni tempo vuota per poter esser messa prontamente in mare.

Un cronometro.

Un barometro.

Una bussola d'amplitudine. (I velieri in ferro od in acciaio dovranno avere invece una bussola normale installata in modo da risentire il meno possibile le influenze locali e munita di traguardi da poter prendere qualunque rilevamento).

Una bussola di rotta.

Due scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi sarà lunga almeno 150 metri.

Due locks.

Due ampolle.

Un cannocchiale ed un binocolo.

Un orologio.

Carte marine generali e particolari, di recente data, a seconda dei viaggi, corredate dei corrispondenti portolani.

Compassi, parallele e semicerchio.

Un sestante od ottante.

La curva o la tabella delle deviazioni della bussola normale quando questa sia a bordo.

I codici ed i regolamenti prescritti dall'art. 628 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Il Codice commerciale dei segnali e la corrispondente serie di bandiere.

Un portavoce.

Un corno, od altro strumento equivalente.

Una campana, la quale per i bastimenti stazanti più di 50 tonnellate non potrà avere peso inferiore a 20 chilogrammi.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella *C* annessa al presente decreto.

Salvagente anulari, o di altro modello approvato dal Ministero della marina, nelle seguenti proporzioni: Quattro per ogni bastimento stazante non più di 500 tonnellate, ed uno per ogni 250 tonnellate in più. I detti salvagente saranno collocati attorno alle ringhiere dei casseri, delle casette, dei ponti di comando, in modo da poter essere gettati istantaneamente in mare.

Botti in numero sufficiente per contenere la provvista d'acqua necessaria ai bisogni delle persone imbarcate, tenuto conto dei viaggi che imprende il bastimento.

Le botti dovranno essere di legno forte, solidamente formate, perfettamente stagne, bruciate nell'interno e scevre da qualunque odore. Ciascuna di esse dovrà essere capace di contenere una quantità d'acqua non maggiore di 750 litri.

Una cassetta di medicinali a norma delle disposizioni vigenti.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Tele da vela, assortite, nuove in ragione di metri lineari 0,25 per ogni tonnellata di registro netto.

Cordami per manovre in ragione di chilogrammi 0,50 per ogni tonnellata di registro netto.

Una muta degli accessori delle pompe di sentina.

Una manovella del timone, se quella a posto è di legno; se poi il timone è mosso per mezzo di una macchina, la manovella dovrà essere di ferro e pronta ad esser messa a posto, tanto in porto quanto in navigazione.

Una bussola.

Una rosa della bussola di rotta.

Una muta di fanali di vedetta.

Oltre i suddetti oggetti di rispetto, i bastimenti di cui sopra dovranno essere forniti:

Se a vele quadre.: Di un albero di gabbia. — Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia, tanto se il bastimento sia a gabbie semplici, quanto se sia a gabbie doppie. — Di una vela di trinchetto. — Di una vela di gabbia. — Di un fiocco. — Di una trinchettina. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele miste (quadre ed auriche): Di un pennone maggiore. — Di un pennone di gabbia. — Di un albero di gabbia. — Di un picco. — Di una vela di parrocchetto. — Di una trinchettina. — Di una randa. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele auriche (rande): Di un picco. — Di una randa. — Di una trinchettina. — (Il tutto in buono stato).

§ IV. Bastimenti a vela destinati a viaggi nel Mediterraneo.

4. I bastimenti a vela, i quali fanno viaggi nel Mediterraneo oltre i limiti assegnati al piccolo traffico dall'art. 189 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, dovranno essere forniti degli attrezzi e corredi, fissi e di rispetto, sotto indicati:

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, velatura ed attrezzatura regolare al completo:

Ancore, catene, gherlini e cavi piani, secondo la tabella A annessa al presente decreto.

Due pompe di sentina di proporzionale potenza, con tutti i loro accessori in buono stato.

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella B, annessa al presente decreto.

Una bussola di rotta. (Se il bastimento staza più di 300 tonnellate, anche la bussola di rilevamento, a meno che quella di rotta

sia sistemata in una posizione conveniente per prendere rilevamenti e sia munita di disco a traguardi).

Due scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi sarà lunga almeno 60 metri.

Un lock.

Un' ampolla.

Carte marine generali e particolari, di recente data, delle coste del Mediterraneo, corredate dai corrispondenti portolani.

Compassi, parallele e semicercchio.

Codice per la marina mercantile e Regolamento per la sua esecuzione.

Regolamento per evitare gli abbordi in mare.

Codice commerciale dei segnali, e la corrispondente serie di bandiere.

Un corno od altro strumento equivalente.

Una campana, la quale per i bastimenti stazanti più di 50 tonnellate non potrà avere peso inferiore a chilogrammi 20.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella C unita al presente decreto.

Due salvagenti anulari, o di altro modello approvato dal Ministero della marina, collocati in modo da poter essere gettati istantaneamente in mare.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Una muta degli accessori delle pompe di sentina.

Una manovella del timone, se quella a posto è di legno.

Una bussola.

Oltre la suddetta dotazione di rispetto, dovranno essere forniti:

Se a vele quadre: Di un albero di gabbia. — Di un pennone di gabbia. — Di una vela di gabbia. — Di un fiocco. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele auriche: Di una vela maggiore. — Di un fiocco. — Di un picco. — (Il tutto in buono stato).

Se a vele latine: Di una maestra di fortuna con la rispettiva antenna. — Di un fiocco o pollaccone. — (Il tutto in buono stato).

§ V. *Bastimenti a vapore che fanno viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo.*

5. I bastimenti a vapore che fanno viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo dovranno essere forniti degli attrezzi, corredi ed istrumenti fissi e di rispetto, sotto indicati.

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, la velatura e l'attrezzatura regolare al completo:

Ancore, catene, gherlini e cavi piani, secondo la tabella D annessa al presente decreto:

Un molinello con anima di ferro in un solo pezzo.

Due arganelli o verricelli.

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella *B*, unita al presente decreto, ognuna delle quali dovrà essere in grado di tenere il mare, completamente attrezzata e guarnita per navigare a vela ed a remi, e mantenuta in ogni tempo vuota per esser messa prontamente in mare.

Un cronometro.

Un barometro.

Un termometro.

Una bussola normale installata in modo da risentire il meno possibile le influenze locali, munita di traguardi per poter prendere qualsiasi rilevamento.

Una bussola di rotta.

Tre scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi non sarà minore di metri 150.

Due locks.

Due ampolle.

Un cannocchiale ed un binocolo.

Un orologio.

Carte marine generali e particolari, di recente data, a seconda dei viaggi, corredate dai corrispondenti portolani.

Compassi, parallele e semicerchio.

Due sestanti od ottanti.

La curva o la tabella delle deviazioni della bussola normale.

I codici ed i regolamenti prescritti dall'art. 628 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Codice commerciale dei segnali e la corrispondente serie di bandiere.

Un portavoce.

Un corno od altro strumento equivalente.

Una campana, la quale per bastimenti stazanti più di 50 tonnellate non potrà avere un peso minore di 20 chilogrammi.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella *C* unita al presente regolamento.

Salvagente anulari, o di altro modello approvato dal Ministero della marina, nelle seguenti proporzioni: quattro per ogni bastimento stazante non più di 500 tonnellate, ed uno per ogni 250 tonnellate in più. I detti salvagente saranno collocati attorno all'inghiere dei casseri, delle casette, dei ponti di comando in modo da poter essere gettati istantaneamente in mare.

Due casse di ferro, od una divisa in due, atte a contenere la provvista d'acqua necessaria alle persone imbarcate, tenendo conto dei viaggi che imprende il bastimento. Se il piroscalo sarà fornito di un distillatore basterà che le casse siano atte a contenere i due quinti della provvista sopra indicata.

Una cassetta di medicinali a norma delle disposizioni vigenti.

Un piccolo cavallo atto ad alimentare le caldaie, ad esaurire l'acqua di sentina di tutti i compartimenti nei quali è diviso il piroscalo ed a servire come tromba d'incendio.

Un fischietto d'allarme collocato in modo che il suono di esso non sia intercettato da alcun ostacolo.

Istrumenti e utensili da fucina e da congelatore adoperati dai meccanici per fare riparazioni a bordo, proporzionati, per dimensioni e numero, alla potenza della macchina, a giudizio degli ispettori e dei periti.

Una fucina portatile.

Una incudine.

Una morsa da banco.

Un trapano a rocchetto con assortimento di punte.

Una sega per metalli.

Una muta completa di madreviti e maschi.

Un martinetto per sollevare pesi.

Due paranchi differenziali di potenza proporzionata alla grandezza della macchina.

Lime assortite, mazze di ferro e di rame, martelli, scalpelli, tenaglie, stampi, saldatori e altri simili per riparazioni delle caldaie in quantità riconosciuta sufficiente dagli ispettori o dai periti.

Un assortimento di materiali diversi per riparazioni di caldaie e macchine, come: acciaio in barre, ferro in lastre, in verghe fonde, quadre, piatte e angolate, metallo bianco per cuscinetti, stagno e saldature, ottone e rame in fogli, fili e verghe.

Un assortimento di chiavarde di ferro e di bronzo con i rispettivi dadi e rosette, e di chiodi per caldaie, in quantità ritenuta sufficiente dagli ispettori o dai periti.

Un apparecchio per allargare i tubi delle caldaie.

Un numero di apparecchi otturatori dei tubi scaldatori delle caldaie non minore del tre per cento del totale dei tubi scaldatori a posto.

Un salinometro di metallo e un salinometro di vetro.

Un manometro di controllo.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Tele da vela, assortite, nuove, in ragione di metri lineari 0,10 per ogni tonnellata di registro netto.

Cordami per manovra, in ragione di chilogrammi 0,25 per ogni tonnellata di registro netto.

Una manovella del timone, e, se il timone è mosso per mezzo d'una macchina, la manovella dovrà essere di ferro e sempre pronta ad essere messa a posto, tanto in porto, quanto in navigazione.

Due bussole.

Una rosa della bussola di rotta.

Una muta di fanali di vedetta.

Due tubi scaldatori per ogni forno.

Apparecchi otturatori per i tubi scaldatori del tipo denominato volgarmente *patent*, in ragione del due per cento almeno del totale dei tubi scaldatori a posto, o in proporzione maggiore secondo il giudizio degli ispettori o dei periti.

Tre mute di tubi di vetro per gli indicatori di livello delle caldaie.

Se le valvole di sicurezza sono a molle, una guarnizione di molle per ogni quattro valvole di sicurezza, ed una soltanto se il numero delle valvole è minore di quattro.

Mezza muta di sbarre di griglie.

Una muta di pale da carbone in ragione di una ogni tre forni.

Mezza muta di molle d'acciaio per gli stantuffi motori, se sono del tipo comune.

Mezza muta di chiavarde a vite per gli stantuffi motori, comprese quelle già prescritte.

Mezza muta di molle d'acciaio per le valvole di sicurezza dei cilindri e per quelle di troppo pieno delle trombe di alimentazione.

Tubi per il condensatore (se è a superficie) in ragione dell'uno per cento del numero totale dei tubi a posto.

Il quattro per cento, se di legno, e il due per cento, se di bronzo, del numero totale delle ghiera dei tubi del condensatore a posto, con la macchinetta per comprimerle, se sono di legno.

Una muta di valvole di gomma elastica per le trombe d'aria e di circolazione, e, se le predette valvole sono metalliche, due di rispetto per ogni gruppo di valvole eguali.

Due chiavarde a vite con dadi per i cuscinetti dell'albero motore.

Una muta di valvole e seggi per le trombe di alimentazione e sentina, se le valvole sono di metallo, e due mute di valvole senza seggi se le valvole delle predette trombe sono di gomma elastica.

Una muta completa di ralle (cuscinetti) per la grande biella.

Due chiavarde a vite con dadi (ovvero chiavette, secondo i casi) per la testa della grande biella.

Due chiavarde a vite con dadi (ovvero chiavette, secondo i casi) per il piede della grande biella.

Mezza muta di chiavarde a vite con dado per l'accoppiatoio principale dell'albero motore ed una muta di chiavarde a vite con dado per uno degli accoppiatoi dell'albero di trasmissione, se in tutti questi accoppiatoi le chiavarde sono eguali.

Se l'apparato motore ha delle ruote dentate con denti di legno, un assortimento di tali denti in ragione del tre per cento del totale dei denti a posto.

6. Qualora i bastimenti a vapore di un tonnello di registro minore di 50 tonnellate, non destinati al trasporto di passeggeri, dovessero imprendere un viaggio di lungo corso o di grande cabotaggio, potranno a giudizio dei periti essere dispensati dall'aver a bordo alcuno degli attrezzi, corredi ed istrumenti che, secondo i casi, fossero giudicati non necessari.

§ VI. *Bastimenti a vapore che fanno viaggi nel Mediterraneo.*

7. I bastimenti a vapore destinati ai viaggi nel Mediterraneo fuori dei limiti assegnati al piccolo traffico dall'art. 189 del Regolamento per l'esecuzione del Codice marittimo, dovranno avere gli attrezzi, i corredi e gli istrumenti sotto indicati.

DOTAZIONE FISSA.

Oltre l'alberatura, la velatura e l'attrezzatura regolare al completo :

Ancore, catene, gherlini e cavi piani, secondo la tabella *D* annessa al presente decreto.

Un molinello, e se oltrepassano le cento tonnellate di staza netta, anche un arganello o verricello.

Le imbarcazioni prescritte dalla tabella *B*, annessa al presente decreto, ognuna delle quali dovrà essere in grado di tenere il mare, completamente attrezzata e guarnita per navigare a vela ed a remi, e mantenuta in ogni tempo vuota per essere messa prontamente in mare.

Una bussola di rotta.

Due scandagli di piombo con sufficiente sagola, la quale per uno di essi non sarà minore di 60 metri.

Un lock.

Due ampolle.

Carte marine generali e particolari del Mediterraneo, di recente data, corredate dai relativi portolani.

Compassi, parallele e semicerchio.

Un canocchiale ed un binocolo.

La curva o la tabella delle deviazioni della bussola normale, se questa è a bordo.

Codice per la marina mercantile e Regolamento per la sua esecuzione.

Regolamento per evitare gli abbordi in mare.

Codice commerciale dei segnali e la corrispondente serie di bandiere.

Un corno, od altro strumento equivalente.

Una campana, la quale per i bastimenti stazanti più di 50 tonnellate, non dovrà avere un peso minore di 20 chilogrammi.

Fanali e portafanali di vedetta, secondo la tabella C unita al presente decreto.

Salvagente anulari, o di altro modello approvato dal Ministero della marina, nelle seguenti proporzioni: Quattro per ogni bastimento stazante non più di 500 tonnellate, ed uno per ogni 250 tonnellate in più. I detti salvagente saranno collocati attorno alle ringhiere dei casseri, delle casette e dei ponti di comando in modo da poter esser gettati istantaneamente in mare.

Un piccolo cavallo atto ad alimentare le caldaie, ad esaurire l'acqua di sentina da tutti i compartimenti in cui è diviso il piroscalo, e ad agire come tromba d'incendio.

Un fischietto d'allarme collocato in modo che il suono di esso non sia intercettato da alcun ostacolo.

Macchine, strumenti ed utensili da congegnatore adoperati dai meccanici per fare operazioni a bordo, cioè:

Una piccola fucina.

Una incudine.

Una morsa da banco.

Un trapano a rocchetto per bucare, con assortimento di punte.

Una muta completa di madre viti e maschi.

Lime assortite, mazze di ferro e di rame, martelli, scalpelli, tenaglie, stampi, saldatori e utensili per riparazioni delle caldaie, in quantità riconosciuta sufficiente dagli ispettori o dai periti.

Un assortimento di chiavarde a vite coi relativi dadi, di chiodi per caldaie, di rosette, di ferro in lastre e verghe tonde, quadre, piatte, angolate, in quantità sufficiente a giudizio degli ispettori o dei periti.

Un apparecchio per allargare i tubi delle caldaie.

Un salinometro.

DOTAZIONE DI RISPETTO.

Una manovella del timone; e, se il timone è mosso per mezzo di una macchina, la manovella dovrà essere di ferro e sempre pronta ad essere messa a posto, tanto in navigazione, quanto in porto.

Una bussola.

Quattro tubi scaldatori per ogni caldaia.

Apparecchi otturatori per tubi scaldatori delle caldaie, in ragione del due per cento del totale dei tubi stessi; la metà almeno di questi otturatori sarà del tipo denominato volgarmente *patent*.

Due mute di tubi di vetro per gli indicatori di livello delle caldaie.

Se le valvole di sicurezza sono a molla, una guarnizione di molle per ogni quattro valvole di sicurezza delle caldaie, ed una soltanto se le valvole sono in numero minore di quattro.

Sbarre di griglie, in ragione della decima parte di quelle che sono a posto.

Mezza muta di molle di acciaio per gli stantuffi motori, se questi sono del tipo comune.

Chiavarde a vite per gli stantuffi motori in numero non minore del quarto di quello delle chiavarde a posto.

Mezza muta di molle per le valvole di sicurezza dei cilindri e per quelle di troppo pieno delle trombe di alimentazione.

Tubi per condensatore (se questo è a superficie), in ragione di un mezzo per cento del totale dei tubi a posto.

Il due per cento, se di legno, e l'uno per cento se di bronzo, del numero totale delle ghiera dei tubi del condensatore a posto, con la macchinetta per comprimerle, se sono di legno.

Una muta di valvole di gomma elastica per le trombe d'aria e di circolazione, e se le predette valvole sono metalliche una di rispetto per ogni gruppo di valvole eguali.

Due chiavarde a vite con dado per i cuscinetti dell'albero motore.

Una muta di valvole e seggi per le trombe di alimentazione e di sentina, se le valvole sono di metallo, ed una muta soltanto di valvole senza seggi se le valvole sono di gomma.

Una muta completa di chiavarde a vite con dado per la testa ed il piede di una biella motrice.

Mezza muta di chiavarde a vite con dado per l'accoppiatoio principale dell'albero motore, e una muta di chiavarde per uno degli accoppiatoi dell'albero di trasmissione, se in tutti questi accoppiatoi le chiavarde sono eguali.

CAPO II.

Condizioni speciali richieste nei bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri.

Articoli 8 e 9. (*abrogati dal R. D. 20 maggio 1897, n. 178*).

10. I bastimenti a vela ed a vapore, addetti al trasporto dei passeggeri, dovranno essere forniti:

Di una muta completa di tende da estate e di cortine a sufficienza per coprire almeno un lato del bordo dalle drate all'orlo delle murate.

Di tende da inverno per coprire almeno i boccaporti.

Di tutti gli attrezzi, corredi ed istrumenti prescritti dai precedenti articoli 1, 2, 3, 4, 5 e 7 per l'ordinaria navigazione, secondo i viaggi che i bastimenti stessi devono compiere, ed inoltre:

Di una pompa d'incendio a mano con le occorrenti manichette per condurre l'acqua in qualsiasi punto del bastimento.

Di un cannoncino con dodici cariche almeno, e di dodici razzi e dodici fontane per segnali.

Di una dotazione di salvagente anulari, almeno doppia di quella prescritta per i bastimenti che non trasportano passeggeri, in ragione del tonnellaggio rispettivo e di un numero di anelli di sicurezza eguale almeno alla metà delle piazze sanitarie di cui dispone il bastimento, aumentata dal numero delle persone componenti l'equipaggio. Detti anelli dovranno essere convenientemente distribuiti negli alloggi e negli ospedali.

Delle imbarcazioni comuni e di quelle di salvataggio, prescritte dalla tabella *B* annessa al presente decreto.

Nota. — Per i piroscafi di uso locale che compiono brevissime traversate di andata e ritorno, e per lo più di giorno, si richiederanno soltanto le tende d'estate, d'inverno, le cortine, i salvagente anulari e le imbarcazioni.

I piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri in viaggi di lunga navigazione dovranno inoltre soddisfare alle seguenti condizioni:

1° Avere le paratie stagne richieste dal registro italiano per il trasporto dei passeggeri secondo le norme contenute nell'art. 33 del corrispondente Regolamento, e, quando ne sia il caso, nel terz'ultimo e penultimo paragrafo dell'art. 9 del Regolamento stesso.

2° Avere il ponte scoperto e quelli di alloggio in vicinanza della macchina e delle caldaie rivestiti superiormente di legname della grossezza ordinaria.

Avere un distillatore atto a fornire almeno cinque tonnellate d'acqua in 24 ore, con apparecchio evaporatorio a sè.

Avere un apparecchio di disinfezione sufficientemente grande e di provata efficacia.

I detti piroscafi, che trasportano passeggeri in viaggi di lunga navigazione, dovranno anche essere provveduti degli oggetti di dotazione di rispetto sotto indicati, in più di quelli stabiliti dall'art. 5:

a) un'asta dello stantuffo della tromba d'aria.

b) un'asta dello stantuffo della tromba di circolazione, se questa è mossa dal motore principale.

c) uno stantuffo per la tromba d'aria.

d) uno stantuffo per la tromba di circolazione, se questa è mossa dal motore principale.

e) una muta di valvole di testa e dei rispettivi seggi per la tromba d'aria.

f) una muta di valvole di testa e dei rispettivi seggi per la tromba di circolazione, se questa è mossa dal motore principale.

g) se la tromba di circolazione è centrifuga ed è mossa da una macchina speciale, indipendente dalla motrice principale, la macchina della tromba avrà per dotazione di rispetto: Un'asta dello stantuffo. — Una sbarra dell'eccentrico. — Una muta completa di ralle per la biella. — Una muta di aste per le valvole distributrici, o una sola asta se le aste delle predette valvole sono eguali.

h) se l'albero a manovella è in tre pezzi, uno di questi pezzi di asse, e preferibilmente quello poppiere.

Nota. 1°. — Se il piroscafo è fornito di una tromba ausiliaria di grande potenza, con la quale si possa fare la circolazione nel

condensatore ed ottenere in questo un vuoto sufficiente, non sono obbligatori i pezzi di rispetto designati sotto le lettere *b, d, f*, concernenti la tromba di circolazione.

Nota 2^a. — Se il condensatore è munito di due trombe d'aria e di due trombe di circolazione, non sono obbligatori i pezzi di rispetto designati sotto le lettere *a, b, c, d, e, f, g*.

Nota 3^a. — Se il piroscopo ha due propulsori ad elice mossi da due macchine indipendenti, non sono obbligatori per alcuna delle macchine i pezzi di rispetto designati sotto le precedenti lettere.

Articoli 543-587 del Regolamento.

Decreto ministeriale 18 gennaio 1899, che approva il testo coordinato del Regolamento, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri; con le modificazioni apportatevi dai RR. decreti 14 dicembre 1899, n. 486, e 31 dicembre 1911, n. 1462.

IL MINISTRO

Visto il R. decreto 20 maggio 1897, n. 178, che approva il Regolamento che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri;

Visto l'altro R. decreto in data 19 ottobre 1898, n. 454, col quale sono modificati alcuni articoli del detto Regolamento e viene concessa la facoltà di coordinarne le disposizioni in un testo unico;

Di concerto coi Ministri dell'interno, degli affari esteri e di grazia e giustizia e dei culti;

Decreta:

È approvato l'unito testo coordinato del Regolamento, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, 18 gennaio 1899.

G. PALUMBO.

Testo coordinato del Regolamento, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri.

SEZIONE I.

Dei bastimenti da considerarsi addetti al trasporto dei passeggeri.

Art. 1. Tutte le navi a vela, a vapore o ad altro propulsore, nazionali ed estere, di stazza superiore alle 500 tonnellate lorde, che imbarchino più di 10 passeggeri, sono considerate addette al trasporto dei passeggeri e quindi soggette alle disposizioni particolari del presente Regolamento.

Le navi di stazza non superiore alle 500 tonnellate lorde, sono considerate addette al trasporto dei passeggeri, quando imbarchino più di un passeggero per ogni 50 tonnellate di staza lorda, e quindi soggette alle disposizioni particolari del presente Regolamento. Le precedenti disposizioni non si applicano ai piroscafi nazionali ed esteri addetti ai servizi postali sovvenzionati, i quali imbarchino passeggeri nei porti dello Stato per viaggi di lunga navigazione.

2. Sono considerati viaggi di breve navigazione quelli fatti dai piroscafi dentro i limiti di Gibilterra, Porto Said e Costantinopoli.

Sono considerati viaggi di lunga navigazione quelli oltre i limiti suddetti.

3. I piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri dovranno essere forniti di tutti gli attrezzi, corredi e istrumenti e soddisfare a tutte le condizioni prescritte dall'art. 10 del Regolamento approvato con R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671 (2), salvo le seguenti modificazioni:

A) Per tutti i piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri.

1°. Gli anelli, o cinture di sicurezza, dovranno essere in numero almeno eguale a quello delle piazze sanitarie ed essere collocati nelle rispettive cuccette.

2°. Le imbarcazioni di cui sono obbligati ad essere provvisti i detti piroscafi dovranno essere collocate sotto le grue, completamente pronte con tutto l'occorrente per essere messe in mare e corrispondenti, per numero e capacità, a quanto è stabilito dalla annessa tabella E.

Se la dotazione normale delle imbarcazioni sotto le grue, quale è determinata dalla tabella, non fosse sufficiente a contenere tutte le persone esistenti a bordo, tenuto conto che a ciascuna persona adulta ed a ciascuna coppia di ragazzi da uno a dieci anni d'età corrisponda un decimo di tonnellata di stazza delle imbarcazioni, calcolato secondo le regole vigenti sulla stazzatura, dovranno aggiungersi, come dotazione supplementare, in coperta o sotto le grue, altri battelli addizionali di legno, di metallo o d'altro, oppure zattere di salvataggio di sistema approvato dalla Commissione di cui all'art. 44 del presente Regolamento. Detti battelli e zattere addizionali dovranno essere almeno di tale capacità da raggiungere la metà della capacità prescritta dalla tabella per la dotazione normale, senza però che il piroscalo sia obbligato a portarne in quantità maggiore di quella necessaria a contenere tutte le persone imbarcate. Tutti i detti battelli e zattere addizionali dovranno essere sistemati a bordo nel modo più conveniente per essere adoperati. Le zattere dovranno essere fornite di casse d'aria o di sugheri atte a renderle insommergibili, e saranno tenute in coperta già formate e pronte ad essere messe in mare. Per calcolare la loro capacità agli effetti sopraindicati, si cuberanno le casse di aria e si riterrà che 85 decimetri cubi corrispondano ad un posto di persona adulta; se poi, invece che di casse d'aria, le zattere fossero provviste di sugheri, si calcolerà che un posto sia rappresentato da 106 decimetri cubi di sughero.

È in facoltà degli armatori di sostituire alle zattere propriamente dette altri mezzi di salvataggio riconosciuti dalla succitata Commissione adatti allo scopo, semprechè in tal modo si raggiunga, occorrendo, la capacità di trasporto prescritta per la dotazione supplementare.

Gli armatori, prima di disporre per la costruzione delle zattere o degli altri mezzi di salvataggio destinati ai loro piroscali, potranno presentarne un modello alla prefata Commissione, la quale, previo l'opportuno esame, determinerà se siano accettabili.¹

¹ Con circolare 12 settembre 1917, n. 2809, la Direzione generale della marina mercantile prescrive, d'accordo col Ministero della marina, che «il numero massimo delle persone (equipaggio e passeggeri) da trasportarsi sui piroscali deve essere unicamente determinato in base alle prescrizioni del presente art. 3, lettera A-2,

B) *Per i piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri in viaggi di lunga navigazione.*

3°. Il piroscafo dovrà essere fornito di un apparecchio per disinfezione a vapore sotto pressione del tipo Geneste-Herschler o di sistema simile, riconosciuto di pari efficacia dalla Commissione di visita, come pure di una lavanderia a vapore che potrà anche essere combinata col detto apparecchio. In mancanza della lavanderia a vapore si dovrà provvedere nel modo indicato dal seguente art. 30.

4°. Le paratie di ferro, che circolano i compartimenti delle macchine e delle caldaie, quando non esistano cofani od intercapedini, dovranno essere completamente rivestite di tavole all'esterno.

4. Il trasporto degli emigranti sarà vietato ai piroscafi, i quali, in base ad una prova da eseguirsi innanzi la Commissione di cui al successivo art. 44, per una durata di 12 ore continue di marcia e con metà carico, non raggiungano una velocità di undici miglia nautiche all'ora.

Il piroscafo che in tre viaggi di lunga navigazione non avesse raggiunto una velocità media normale di 10 miglia, salvo casi di forza maggiore, sarà escluso dai trasporti successivi.

SEZIONE II.

Trasporto dei passeggeri per viaggi di lunga navigazione.

§ I. — *Ordinamento ed assetto interno dei piroscafi.*

5. Sui piroscafi destinati a viaggi di lunga navigazione è permesso l'imbarco di passeggeri sì nel primo corridoio (superiore) che nel secondo immediatamente sottostanti alla coperta, purchè questi abbiano rispettivamente l'altezza almeno di m. 1,80 e di m. 2,00 misurata dalla faccia superiore del tavolato alla faccia superiore dei bagli del ponte sovrastante e non siano formati con tavolati posticci.

Sono considerati come tavolati posticci i ponti che non siano di solida costruzione e non siano formati da bagli metallici, fissati stabilmente alle murate, e da tavo-

considerando come mezzi di salvataggio non solo le imbarcazioni di salvataggio, ma anche le imbarcazioni comuni e le zattere di sistema approvato.

lati di legno della grossezza almeno di 50 millimetri; o da lamiere di ferro, convenientemente calafatati e provvisti di ombrinali comunicanti con le sentine.

È vietato di alloggiare passeggeri su più di due ponti. Se però sul ponte scoperto esistessero casseri o tughe, è permesso imbarcarvi passeggeri a condizione che i detti casseri o tughe siano di solida costruzione.

6. L'area complessiva dei boccaporti o di ogni altra apertura che dia aria a ciascuno dei locali occupati dai passeggeri, sì nel primo che nel secondo corridoio, deve raggiungere almeno il cinque per cento della superficie del locale stesso.

Se questa quota non fosse raggiunta in qualche locale, il numero delle piazze sanitarie, che quest'ultimo potrebbe contenere in base al seguente art. 7, verrà ridotto nella misura del rapporto fra la quota effettiva e quella prescritta.

7. Ogni passeggero alloggiato nelle tughe, nei casseri e nel primo corridoio superiore dei piroscafi dovrà avere a sua disposizione almeno metri cubi 2,50 di spazio. Nel computo dello spazio, l'altezza media sarà misurata fra la faccia superiore del tavolato del ponte inferiore e la faccia superiore dei bagli del ponte superiore, se il piroscafo è a scafo di ferro, o la faccia inferiore dei detti bagli, se a scafo di legno; e non sarà tenuto conto della porzione di altezza eccedente i metri 2,50.

Se il piroscafo avesse un secondo corridoio, è assegnato a ciascun passeggero che ivi alloggi lo spazio sopra stabilito, aumentato del dieci per cento.

Nonostante quanto è sopra disposto, e qualunque sia il numero dei posti risultanti in base alla capacità interna, è vietato l'imbarco di un numero di passeggeri di 3^a classe che sia tale da ingombrare soverchiamente la coperta del piroscafo. Perciò ad ogni passeggero di 3^a classe deve corrispondere uno spazio di metri quadrati 0,45 di area libera del ponte scoperto, compresi in detta area i casseri, le tughe delle casette e la sopra coperta (qualora il piroscafo ne abbia). I casseri però, le tughe delle casette e la sopra coperta dovranno essere, affinchè possano venire computati nel senso sopraindicato, solidamente costrutti ed essere muniti di ringhiere robustamente fissate.

Resta inteso peraltro che dal computo dello spazio libero dovranno essere dedotti gli spazi assegnati ai passeggeri di 1^a e di 2^a classe.

8. Ad ogni locale posto sotto coperta, in cui siano alloggiati più di 25 passeggeri, si dovrà poter accedere da un boccaporto munito di scale ad uso dei passeggeri. Se questi non oltrepassano i 50 basterà una scala, se sono più di 50 e non superano i 150 le scale dovranno essere due e se sono più di 150, tre. Se poi i passeggeri riuniti in un locale oltrepassano i 200, si dovrà poter accedere a questo mediante due boccaporti, entrambi muniti di due scale e posti l'uno a proravia e l'altro a poppavia, oppure mediante un grande boccaporto munito di quattro scale, quando le condizioni di aereazione siano riconosciute sufficienti dalla Commissione di visita.

Ogni scala dovrà avere una larghezza di circa 80 centimetri ed essere munita di un guardamano e, per sicurezza dei bambini, difesa fino all'altezza del guardamano stesso da una grata, anche in cordicella, o da tela olona solidamente fissata.

Durante le operazioni d'imbarco e di sbarco delle merci si dovrà sempre avere un mezzo di accesso da ciascun locale alla coperta. Perciò se un locale non avesse oltre il boccaporto comune, una discesa speciale od una porta di accesso ad altro locale munito di scala, una parte del boccaporto stesso dovrà essere sistemato ad uso esclusivo dei passeggeri, separandola dal rimanente mediante solida cancellata in pali di ferro in modo da evitare disgrazie.

9. I locali indicati nel precedente art. 8 dovranno essere forniti di trombe a vento in lamiera di ferro, di cui il centro dell'imboccatura si trovi almeno due metri al disopra del ponte scoperto.

Le trombe dovranno avere una sezione non minore di sette decimetri quadrati ognuna e saranno distribuite nelle proporzioni seguenti:

Per i locali contenenti da	25 a 100	passeggeri, due
»	»	101 a 200 » tre
»	»	oltre 200 » quattro.

Inoltre i locali del primo corridoio situati lateralmente ai cofani delle macchine e delle caldaie e tutti i locali del secondo corridoio dovranno essere forniti di estrattori meccanici di tale potenza da rinnovare l'aria degli ambienti non meno di tre volte in un'ora. In mancanza di questi dovranno essere collocati in

ogni locale uno o più estrattori automatici, oppure altri apparecchi i quali dalla Commissione di visita siano giudicati di sufficiente efficacia.

10. Le cuccette normali, salvo l'eccezione portata dal seguente art. 13, dovranno avere dimensioni non minori di metri 1,80 in lunghezza e m. 0,56 in larghezza, misurate al di dentro delle falche formanti le cuccette medesime. Il piano delle cuccette inferiori dovrà essere almeno a 40 centimetri al disopra del tavolato del ponte, e quello delle cuccette superiori a 70 centimetri da quello delle inferiori.

Le cuccette dovranno essere costruite in ferro, divise le une dalle altre con adatte separazioni, ed impiantate in ogni loro parte e fissate a bordo con solidità ed accuratezza. Le falche potranno essere di legno e dovranno essere imbiancate con latte di calce ad ogni viaggio.

Le cuccette saranno tutte numerate in modo chiaramente visibile.

Il corredo di ciascuna cuccetta sarà composto di un materasso e di un guanciale, ripieni di crine vegetale o di zosteria marina, nonchè di una coperta di lana. Nei viaggi al di là del capo Horn ed in qualsiasi viaggio, se la cuccetta debba servire per una coppia di ragazzi, le coperte dovranno essere due.

Le cuccette delle infermerie dovranno avere materasso e guanciale di crine animale o di lana, col corredo per ognuna di quattro lenzuola e di due fodere bianche pel guanciale.

11. Nel corridoio superiore, se l'altezza dal tavolato del ponte sottostante alla faccia superiore dei bagli del ponte sovrastante risulti minore di metri 1,85, è vietato di costruire più di un ordine di cuccette.

Sono permessi due ordini di cuccette quando l'altezza del corridoio, misurata come sopra, risulti maggiore di m. 1,85.

È assolutamente vietato il 3° ordine di cuccette, qualunque sia l'altezza, tanto nel corridoio superiore, quanto negli altri locali.

12. Non sarà permessa la sistemazione di cuccette nelle adiacenze dei locali delle macchine e delle caldaie, se non ad una distanza tale che non possa derivarne danno alla salute dei passeggeri.

Nello stabilire questa distanza si deve caso per caso avere riguardo all'altezza del corridoio, all'ampiezza

dei boccaporti e di altre aperture, alla disposizione delle cuccette ed al maggiore o minore rivestimento di materiali refrattari contro le pareti od all'esistenza di controparatie, che attenuino l'irradiazione del calore.

13. Ciascuna cuccetta normale non potrà servire che per una sola persona d'età superiore ai sei anni, o per una coppia di ragazzi d'età superiore ad un anno ed inferiore a sei.

Per eccezione alle coppie di ragazzi di eguale sesso, di età superiore a sei anni ed inferiore a dieci, e preferibilmente appartenenti alla stessa famiglia, potranno essere assegnate cuccette speciali aventi una larghezza non minore di 80 centimetri. Sarà perciò in facoltà degli armatori di costruire, in sostituzione di altrettante cuccette ordinarie, un conveniente numero di cuccette larghe 80 centimetri, subordinatamente però all'osservanza di tutte le altre condizioni stabilite dal presente Regolamento, per collocarvi le dette coppie di ragazzi.

Uguali cuccette speciali dovranno essere, di regola, assegnate alle donne, che il medico di porto avrà riconosciuto in istato di avanzata gravidanza, ed a quelle aventi con sè bambini di età inferiore ad un anno; al quale scopo le cuccette montate nei locali destinati alle donne e nella corrispondente infermeria dovranno, per la decima parte almeno, avere la suindicata larghezza.

14. Ciascun corridoio di passaggio fra i gruppi di cuccette dovrà avere una larghezza media di 80 centimetri, con un minimo di 60.

Tali corridoi ed ogni altro spazio nei locali dei passeggeri non occupato dalle cuccette dovranno essere mantenuti sgombri da qualunque oggetto, ad eccezione degli effetti di vestiario, i quali non dovranno occupare più di un decimo di metro cubo per ciascun passeggero e dovranno essere disposti in modo da non impedire il passaggio e l'accesso alle cuccette, dovendo il restante del bagaglio essere messo nella stiva o in altro locale separato.

Se qualche locale fosse adoperato per alloggio di passeggeri soltanto in parte, lo spazio rimanente potrà essere adoperato per deposito di merci, a condizione che sia separato mediante una solida paratia di tavole, ferme restando le altre prescrizioni relative alla ventilazione dell'alloggio dei passeggeri. Resta però proi-

bito di collocare in detto spazio separato barili di carne o di pesce comunque conservati, ed ogni altra sostanza capace di tramandare odore incomodo od emanazioni nocive.

15. Non saranno computati nel numero dei passeggeri i bambini di età minore di un anno. Due fanciulli da un anno a dieci anni saranno computati per un passeggero.

Le donne saranno alloggiate in camere separate, per mezzo di solide paratie, dai locali in cui alloggiano gli uomini e preferibilmente nei locali del corridoio superiore.

16. In ogni piroscalo che imbarca più di cinquanta passeggeri dovranno essere sempre due locali ad uso di infermeria, uno per gli uomini e l'altro per le donne, situati in coperta o nel corridoio superiore, convenientemente adattati e ventilati, divisi completamente dai locali di alloggio, e capaci di ricoverare almeno il quattro per cento dei passeggeri di 3^a classe, tenuto conto che per ogni passeggero ivi ricoverato è assegnato uno spazio non minore di mc. 3,50. È però in facoltà del capitano di far montare, alla partenza, soltanto la metà delle cuccette prescritte, salvo a collocare poi a posto le rimanenti in caso di bisogno.

Deve esservi pure, per uso di ambulatorio ed eventualmente per sala di operazione, un locale o camerino speciale bene illuminato, di ampiezza tale da potervi collocare un lettuccio inclinato, delle dimensioni all'incirca di una cuccetta, attorno al quale si possa girare liberamente.

Annessi a ciascuna infermeria vi saranno inoltre un camerino da bagno ed una latrina speciale per uso soltanto degli ammalati, costruita con tutte le regole d'arte e d'igiene. Quando ragioni speciali non permettessero di costruire latrine stabili, la Commissione di visita potrà, in via eccezionale, ammettere latrine portatili che corrispondano interamente alle esigenze dell'igiene.

Le cuccette saranno collocate in modo che uno dei lati lunghi m. 1,80 sia adiacente al corridoio di passaggio e perciò direttamente accessibile. I passaggi fra le cuccette avranno una larghezza non minore di un metro.

17. Le latrine per i passeggeri di 3^a classe, raggruppate in almeno due casotti ben separati, dei quali

uno riservato ad uso delle donne, saranno costruite secondo sistemi che a giudizio della Commissione di visita siano igienici e convenienti. Ogni casotto potrà contenere un collettore comune con più posti, divisi l'uno dall'altro da un tavolato alto circa 60 centimetri, e dovrà avere possibilmente un paravento in lamiera presso la porta. Le latrine dovranno essere ben ventilate e munite di un getto d'acqua continuo con solido e stabile scaricatore fuori bordo.

I posti dovranno essere almeno due sui piroscafi che imbarcano fino a 100, passeggeri, e si aumenteranno di due ogni 150 passeggeri di più, destinandone un numero proporzionale per le donne.

18. Durante la notte i corridoi di passaggio fra le cuccette, le camere destinate alle donne, l'ospedale, le latrine e tutti i passaggi del ponte scoperto dovranno essere illuminati a luce elettrica oppure con fanali ad olio o con candele, con divieto dell'uso di altri combustibili.

I fanali chiusi a chiave saranno in numero non minore di uno ogni 100 passeggeri.

19. Il capitano dovrà tenere affissi a bordo in luogo a tutti visibile :

a) un esemplare del presente regolamento ;

b) un esemplare della legge sull'emigrazione e del relativo regolamento ;

c) una tabella su cui siano trascritti gli articoli 88, 92, 94, 96, 97, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459 e 460 del Codice per la marina mercantile, nonchè gli articoli 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588 e 589 del Codice di commercio ;

d) il regolamento di servizio interno, che avesse stimato di compilare e che ogni passeggero dovrà osservare durante il viaggio. Tale regolamento dovrà essere compilato di concerto col commissario del Governo ;

e) diversi esemplari a stampa, in grande formato, della tabella dei viveri, collocati nei punti che saranno determinati dalla Commissione di visita ;

f) un quadro indicante il numero dei passeggeri dei quali a senso degli articoli 7 ed 81 il piroscavo è capace e quello dei passeggeri imbarcati alla partenza e nei successivi scali, divisi per classe e per piazze sanitarie.

§ II. — *Igiene di bordo. Servizio sanitario.*

20. I piroscafi nazionali od esteri destinati al trasporto dei passeggeri per viaggi di lunga navigazione, ove il numero degli imbarcati, fra equipaggio e passeggeri, superi i 150, devono avere un medico di bordo.

Se il numero dei passeggeri supera i 1000, e in ogni caso che sia ordinato dal Ministero dell'interno, dovranno essere due i medici assunti pel servizio sanitario-igienico a bordo.

In quest'ultimo caso, uno dei medici avrà la direzione del servizio sanitario a bordo ed il secondo sarà posto sotto la direzione del primo.

Si dovrà in ogni caso imbarcare fra il personale di equipaggio un infermiere ed un'infermiera, giudicati abili dai medici di porto. Nel caso che siano due i medici a bordo, tanto gli infermieri quanto le infermiere dovranno essere due. La commissione di visita si accerterà che fra i componenti l'equipaggio si trovino altre persone capaci di coadiuvare e sostituire gl'infermieri in caso di insufficienza o d'impedimento durante il viaggio.

21. I medici di bordo saranno designati, salvo l'approvazione del prefetto, dall'armatore del piroscafo sul quale sono chiamati a prestare servizio, e saranno scelti fra coloro che il Ministero dell'interno avrà ammessi, in seguito alla produzione dei seguenti documenti, ad esercitare il detto ufficio :

1. Atto di nascita ;
2. Certificato di cittadinanza italiana ;
3. Certificato di laurea in medicina e chirurgia, rilasciato da una Università del Regno ;
4. Certificato di buona condotta, rilasciato dal Sindaco del Comune di residenza e di data recente ;
5. Certificato penale di data non anteriore a tre mesi ;
6. Certificato di sana e robusta costituzione.

22. Non sarà concessa la nomina sopradetta a chi non avrà conseguito da due anni la laurea in medicina e chirurgia e non dimostrerà, coi titoli presentati, di avere una sufficiente coltura nelle discipline igieniche e provata abilità nell'esercizio pratico della medicina, chirurgia ed ostetricia.

Non sarà più ammesso quel medico che avesse dimostrato di non aver attitudine alla vita di mare.

23. I medici che avessero ottenuto la dichiarazione d'idoneità a viaggiare come medici di bordo, saranno iscritti, per gli eventuali incarichi relativi, presso le Prefetture che saranno designate dal Ministero dell'interno.

24. Non sono ammessi sui piroscafi nazionali medici di bordo di nazionalità estera.

I medici di bordo prendono parte alla stipulazione del contratto d'arruolamento e sono iscritti nel ruolo d'equipaggio.

Sui piroscafi esteri, che trasportano passeggeri italiani imbarcati in un porto dello Stato, dovrà sempre trovarsi un medico di bordo, che sia cittadino italiano e sia nominato nel modo indicato all'art. 21.

25. I medici di bordo e soprattutto quelli che viaggiano sui piroscafi che trasportano emigranti, oltre a prestare gratuitamente l'assistenza medica e chirurgica a tutte le persone imbarcate sulla nave, devono ancora vigilare come ufficiali sanitari governativi, perchè siano, sotto ogni riguardo, conservate le buone condizioni igieniche sui piroscafi stessi.

Essi dovranno soprattutto assicurarsi della scrupolosa esecuzione delle seguenti prescrizioni:

a) che i viveri distribuiti ai passeggeri, sieno di buona qualità, ben conservati e preparati e corrispondenti per quantità a quella stabilita dalla tabella annessa al presente regolamento;

b) che sia posta gratuitamente a disposizione acqua sicura da ogni inquinamento, distribuita in modo da eliminare ogni possibilità di trasmissione di malattie e in ragione di almeno cinque litri al giorno per ciascun passeggero;

c) che ove sorga dubbio circa la buona qualità dell'acqua potabile caricata alla partenza o sospetto della possibilità del suo inquinamento durante la traversata, sia tale acqua sterilizzata coll'ebollizione o, in casi speciali, sostituita con acqua fornita dal distillatore fino a tanto che in località adatta il capitano della nave possa procurarsene della buona, facendo prima gettare la prima in mare e disinfettare accuratamente i serbatoi;

d) che il piroscafo sia tenuto in uno stato di

permanente pulizia e specialmente le latrine siano ripetutamente in ogni parte nettate e disinfettate ;

e) che gli alloggi dei passeggeri e dell'equipaggio siano tenuti in perfetta condizione di salubrità, ed in caso si manifesti in alcuno di questi malattia contagiosa trasmissibile, si sottopongano a disinfezione, giusta le istruzioni ministeriali ;

f) che ogni giorno i locali d'alloggio, mentre i passeggeri stanno in coperta, siano diligentemente ripuliti, ne siano spazzati i pavimenti con segatura, alla quale si mescoleranno, occorrendo, dei disinfettanti, oppure lavati diligentemente e asciugati ;

g) che sempre quando si manifestino casi di malattia infettiva o sospetti di esserlo, tutte le biancherie e gli oggetti di uso personale e domestico venuti in rapporto cogli ammalati, siano immediatamente disinfettati e lavati, dopo l'uso, se non distrutti.

26. Il medico di bordo terrà un giornale sanitario di viaggio, nel quale, giorno per giorno, annoterà tutti i fatti che riguardano l'igiene e la sanità di bordo. Questo giornale, al ritorno del viaggio, sarà consegnato alla capitaneria od ufficio di porto dove approda il piroscafo per la trasmissione alla rispettiva Prefettura.

Il primo medico, alla fine di ogni viaggio presenterà pure un rapporto sull'idoneità del piroscafo a trasportare passeggeri in rapporto all'igiene e sull'eventuali misure da adottarsi pel miglioramento del servizio.

27. Ove dal giornale e dal rapporto sopracitato, oppure da speciale inchiesta, la Prefettura rilevi trasgressioni od omissioni alle disposizioni del presente o di altro Regolamento o legge dello Stato, adotterà i provvedimenti opportuni, promuovendoli, quando del caso, dalle competenti autorità.

28. I medici di bordo pei quali fosse rilevata negligenza o colpa nell'esercizio delle loro funzioni, saranno dal Ministero dell'interno radiati dall'elenco degli autorizzati a prestare servizio a bordo, senza pregiudizio di altre pene sancite dalle vigenti leggi.

Ove il medico di bordo abbandoni senza la debita autorizzazione il servizio durante il viaggio per cui è impegnato, oltre ad essere dichiarato disertore, a norma del Codice per la marina mercantile, sarà radiato dall'elenco dei medici autorizzati a prestar servizio a bordo,

salvo il risarcimento dei danni a cui potrà essere chiamato dagli interessati.

In caso di malattia infettiva sviluppata a bordo, la mancata denuncia di essa o la trascurata assistenza agl'infermi, o la mancata attivazione delle misure profilattiche saranno punite a tenore degli articoli 45 e 46 della legge sanitaria 22 dicembre 1888, salvo le pene maggiori sancite dalla legge penale sulla sanità marittima. In caso di malattia infettiva, a carattere epidemico, sviluppata a bordo, è applicabile a favore della famiglia del medico il disposto della legge 22 luglio 1868.

29. Ogni nave destinata al trasporto di passeggeri deve essere provveduta dei medicinali e dei disinfettanti necessari in conformità delle istruzioni ministeriali.

I piroscafi addetti al trasporto di passeggeri in viaggi di lunga navigazione dovranno essere provveduti dei medicinali e degli oggetti di medicatura indicati nella tabella *A*, annessa al presente Regolamento, nonché degli apparecchi, degli strumenti chirurgici ed utensili vari descritti nella susseguente tabella *B*.

30. L'apparecchio di disinfezione a vapore, che i detti piroscafi debbono avere a termini del precedente art. 3 e dell'art. 10 del Regolamento approvato con R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671, dovrà essere previamente controllato dall'Autorità sanitaria governativa per accertarne il buon funzionamento.

I piroscafi stessi dovranno pure essere provvisti di due tinozze in legno, della capacità di circa 50 litri ciascuna, per un'eventuale disinfezione chimica e di due locali adatti per bagno a pioggia, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

I piroscafi poi che non fossero forniti della lavanderia a vapore, di cui tratta il precedente art. 3, dovranno avere un apposito locale ad uso di lavanderia comune, con vasca divisa in quattro scompartimenti distinti, sufficienti ciascuno per una persona, con rubinetti di alimentazione ad acqua dolce e fori di deflusso indipendenti, in modo da evitare la promiscuità dell'acqua. La vasca sarà messa a disposizione dei passeggeri ogni giorno per almeno tre ore, durante il qual tempo l'acqua dovrà essere rinnovata a convenienti intervalli.

31. Secondo l'art. 87 del Codice per la marina mercantile, è rimesso al prudente arbitrio dell'Autorità ma-

rittima assistita da sanitari, di vietare l'imbarco di persone ammalate o convalescenti di grave malattia.

L'Autorità suddetta non dovrà tuttavia valersi di questa facoltà che nei casi gravi e quando le persone ammalate siano affette da malattia infettiva o trasmissibile o possano recare soverchio incomodo agli altri passeggeri.

Essa dovrà poi rivolgere la sua speciale attenzione sulle condizioni di salute delle persone provenienti da località ove dominino malattie epidemiche come pure sulle condizioni dei loro bagagli.

32. Le persone al di sotto di sedici anni e maggiori di un anno d'età, imbarcate in viaggi di lunga navigazione dovranno essere munite di un regolare certificato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo.

Gli armatori, prima di presentare alla Commissione di visita i passeggeri, specialmente quando trattasi di un gran numero di emigranti, dovranno accertarsi che le persone suindicate siano munite del documento prescritto o farle munire, previa vaccinazione, del relativo certificato, rimanendo vietata la vaccinazione durante la visita di partenza.

Tuttavia la Commissione, in vista di circostanze speciali e quando stimi che non siano per derivarne inconvenienti, potrà permettere l'imbarco di pochi ragazzi non muniti di certificato, a condizione che il medico di bordo si obblighi a farli ricoverare, con la persona che ne ha la custodia, nelle infermerie ed a vaccinarli entro i primi giorni del viaggio, facendone poi menzione nel giornale sanitario.

33. Nel caso d'imbarco di bestiame vivo, questo sarà trasportato entro stalle costruite in coperta; sarà permesso di collocarlo nei corridoi solo nel caso che la Commissione di visita dichiari che non ne risulterebbe danno ai passeggeri ed all'equipaggio e determini le condizioni sotto cui il permesso può accordarsi.

Non sarà permesso di trasportare nei corridoi più di due capi di grosso bestiame, se la stazza del piroscalo è inferiore a 400 tonnellate. Sarà concesso l'imbarco di un capo di bestiame in più per ogni 200 tonnellate in più.

Sarà in ogni caso proibito l'imbarco di maiali e caproni sotto coperta.

34. Gli effetti lettercci e di uso personale che non

siano del tutto puliti si sottoporranno a disinfezione prima dello imbarco.

Sono esclusi dall'obbligo della disinfezione gli effetti che il passeggero non porta con sè nei corridoi, per uso personale durante la traversata, e sono invece depositati nell'apposito locale nella stiva rinchiusi in casse.

Gli emigranti dovranno essere avviati al porto d'imbarco abbastanza in tempo perchè si possa procedere alla disinfezione degli effetti ed al bagno di pulizia indicati nel seguente articolo.

35. Allorchè il numero degli emigranti imbarcati oltrepassa i 300, la disinfezione degli effetti di cui tratta il precedente articolo dovrà essere eseguita colla maggiore diligenza nel locale a ciò destinato nel porto di partenza.

In detto locale il medico di porto, coll'assistenza del medico di bordo e degli infermieri che saranno messi a sua disposizione dall'armatore, curerà di ottenere pure, mediante bagni, la massima pulizia personale in quegli emigranti che ne difettassero.

Fino a che non funzioni lo apposito locale, o l'Amministrazione marittima non abbia impiantato stabilimenti provvisori, la disinfezione degli effetti d'uso non puliti sarà fatta coll'apparecchio di cui il piroscafo dev'essere munito a termini del precedente art. 3, sotto la sorveglianza del medico di porto. Così pure le persone per le quali quest'ultimo avrà riconosciuto la necessità di un bagno di pulizia, a meno che l'armatore provveda altrimenti con mezzi del luogo, saranno sottoposte al bagno a doccia a bordo del piroscafo in partenza, nei locali indicati nel capoverso dell'art. 30. In caso d'inesecuzione, la Commissione di visita vieterà l'imbarco di dette persone.

Le spese a cui daranno luogo i provvedimenti indicati in questo articolo e nel precedente saranno a carico dell'armatore.

§ 3. — *Provvista e conservazione dei viveri.*

36. I viveri dovranno essere di buona qualità, perfettamente conservabili, ed in quantità corrispondente alla media durata del viaggio che il piroscafo sta per intraprendere, aumentata di un terzo. L'aumento sarà maggiore se vi fossero dubbi di possibili quarantene all'estero.

I viveri si conserveranno in depositi protetti dall'umidità e dalle troppo alte temperature e convenientemente ventilati.

All'atto dell'imbarco dei viveri, il capitano dovrà darne avviso all'Autorità marittima, presentandole la nota indicante la qualità e quantità dei viveri stessi.

37. Ciascun passeggero o capo di famiglia, nella ricevuta del prezzo di nolo avuta dal capitano e che non potrà mai essergli ritirata, e ciascun emigrante nel contratto stipulato coll'agente di emigrazione, avranno indicata la razione di viveri e vino, nella qualità e quantità giornaliera ad essi spettante, in conformità alla tabella C unita al presente Regolamento.

38. Ai ragazzi maggiori di quattro anni e minori di dieci sarà computata mezza razione, ai minori di quattro anni, eccetto i lattanti, un quarto di razione.

39. Gli ammalati ed i convalescenti riceveranno quel trattamento in viveri e medicinali che sarà determinato dal medico di bordo; il quale avrà pure la facoltà di ordinare distribuzioni supplementari di brodo e di minestrine ai bambini ed alle donne che ne avessero bisogno.

40. L'acqua per provvista di bordo, provveduta alla partenza da origine non sospetta d'inquinamento, dovrà essere in quantità sufficiente in proporzione al numero delle persone imbarcate, in modo che, tenuto conto della più lunga durata probabile del viaggio e della quantità che può essere fornita dal distillatore, si disponga in navigazione della quantità d'acqua necessaria in ragione di cinque litri per passeggero e per giornata.

Essa sarà immagazzinata in serbatoi garantiti da ogni possibilità di alterazione durante tutta la traversata e protetti, il più che sia possibile, dall'influenza della temperatura elevata.

41. È vietato, tanto per servizio di cucina che di tavola, l'uso di utensili di rame non perfettamente stagnati o di leghe contenenti piombo.

42. Oltre alle casse d'acqua in coperta pel dissetamento dei passeggeri, se ne dovranno collocare altre minori, della capacità da 25 a 30 litri ciascuna, in ogni locale del corridoio superiore, a disposizione dei passeggeri durante la notte o quando per circostanze di tempo cattivo non possano salire in coperta. Affinchè tali casse possano servire anche per i passeggeri alloggiati nel cor-

ridoio inferiore, dovranno essere collocate presso le scale che vi danno accesso.

È vietata l'applicazione dei succhiatoi alle dette casse, dovendosi provvedere alla distribuzione dell'acqua mediante rubinetti automatici, convenientemente collocati.

§ 4. — *Delle visite speciali ai piroscafi che trasportano passeggeri in viaggi di lunga navigazione.*

43. I piroscafi nazionali ed esteri prima di essere adetti al trasporto di passeggeri in viaggi di lunga navigazione, saranno sottoposti ad un'ispezione speciale, non rinnovabile se non nel caso che l'Autorità marittima ne riconoscesse la necessità.

L'ispezione ai piroscafi esteri sarà fatta previa osservanza del disposto col 1° alinea dell'art. 91 del Codice per la marina mercantile, cioè con lettera di preavviso all'uffiziale consolare della nazione cui il piroscavo appartiene, nella quale saranno indicati il giorno e l'ora stabiliti. Se l'agente consolare non compare all'ora indicata, personalmente o per mezzo di un delegato, si procederà alla ispezione in di lui assenza.

44. L'ispezione speciale viene eseguita da una Commissione composta del capitano di porto, di un medico di porto e di un ingegnere navale.

Gli armatori dei piroscafi dovranno presentare alla Commissione stessa, in doppio esemplare, i relativi piani per ogni corridoio in cui i passeggeri devono essere alloggiati. Su tali piani, redatti in iscala centesimale non minore dell'uno per cento, saranno indicati con esattezza, col sussidio di apposite leggende:

1° La lunghezza, le larghezze e le altezze del ponte inferiore del corridoio, determinate col sistema Moorsom, per calcolarne la cubatura. Si terrà presente che, come è indicato dall'art. 7, non si tien conto delle porzioni di altezze eccedenti metri 2,50;

2° Lo spazio cubico di detto ponte;

3° I singoli boccaporti con le relative dimensioni e la indicazione dall'uso a cui sono destinati;

4° I locali occupati dalle macchine, dalle caldaie, dalle carbonaie, dalla cassa a fumo, ecc. e dalle contropareti o dagli strati di materiali refrattari che

eventualmente esistessero intorno a tali spazi, accennando per ciascuno la dimensione e la destinazione ;

5° Tutti gli altri locali situati nel corridoio a cui il piano si riferisce, segnandone le dimensioni e l'uso ;

6° La disposizione normale delle cuccette pei passeggeri ;

7° I corridoi di passaggio fra esse o di accesso alle medesime, con l'indicazione per ciascuno della massima e minima larghezza ;

8° Le trombe a vento e gli altri apparecchi di ventilazione ;

9° Il numero degli ordini in cui sono disposte le cuccette nei diversi punti ;

10° Gli apparecchi di disinfezione e l'ospedale di bordo.

Quando il corridoio sia diviso in più locali per mezzo di paratie, tutti i dati sopra accennati saranno forniti per ogni singolo locale.

Anche per il ponte di coperta sarà presentato un piano su cui siano indicati tutti i locali esistenti sopra di esso, con l'indicazione dell'uso a cui sono destinati, e col computo dell'area libera per i passeggeri di 3^a classe.

Saranno pure forniti i dati relativi all'ubicazione e capacità delle casse d'acqua, della ghiacciaia e dei locali destinati a contenere i viveri e pel deposito dei bagagli dei passeggeri.

45. In base ai documenti ed ai dati così raccolti, la Commissione speciale accerterà l'attitudine della nave per quanto riguarda la velocità (art. 4), la sistemazione dei ponti (art. 5), l'altezza dei medesimi (articoli 6 e 7), l'area libera in coperta (art. 7), il numero e la disposizione dei boccaporti, delle trombe e degli estrattori (articoli 8 e 9), l'ubicazione e solidità delle cuccette (articoli 10, 11, 12 e 13), la larghezza dei corridoi (art. 14), l'ospedale (art. 16), il numero e la disposizione delle latrine (art. 17), il sistema d'illuminazione (art. 18), i locali per l'equipaggio (art. 54), la capacità delle casse di acqua e della ghiacciaia, la potenza del distillatore e dell'apparecchio di disinfezione, la capacità delle carbonaie, il numero, la qualità e la capacità delle imbarcazioni, e infine tutto ciò che occorre per determinare il numero esatto dei passeggeri che ciascun piroscifo può imbarcare, in base al presente Regolamento.

I verbali redatti dalla Commissione speciale ed i piani della medesima approvati saranno conservati per servire di norma alle Commissioni di visita di cui agli articoli seguenti.

All'ingegnere navale membro della Commissione spetterà una indennità di lire trenta che sarà pagata dall'armatore.

46. I piroscafi che hanno subito con esito favorevole l'ispezione, di cui agli articoli precedenti, ogni volta che intraprendono un viaggio di lunga navigazione pel trasporto di passeggeri in numero maggiore di quello determinato dall'art. 1 del presente Regolamento, sono sottoposti a due visite, di cui una preliminare o preparatoria e l'altra definitiva o di partenza, intese ad accertare che i piroscafi stessi si trovino nelle condizioni prescritte da questo Regolamento in riguardo all'assetto interno, alla provvista dei viveri e ad ogni altra cautela opportuna.

È applicabile anche a queste visite il disposto dell'alinea del precedente art. 43.

47. Il capitano od armatore di un piroscafo che debba subire le due visite di cui tratta il precedente art. 46, dovrà prevenirne l'ufficio di porto almeno tre giorni prima di quello fissato per la partenza, e sempre in modo che la visita preliminare possa, di regola, aver luogo due giorni prima di quello fissato per la partenza.

Al preavviso dev'essere unita una nota indicante la qualità e la quantità delle provviste e del carbone.

La visita preliminare e quella definitiva non possono effettuarsi nello stesso giorno della partenza, salvo però in casi eccezionali, in cui la Commissione reputi ciò possibile in vista dell'esiguo numero di passeggeri da imbarcarsi.

48. Le visite sono fatte da una Commissione composta di un ufficiale di porto (ed in casi eccezionali di un capitano di porto) colla qualità di presidente, di un medico di porto e di un ispettore o delegato di pubblica sicurezza in qualità di membri.

Il funzionario di pubblica sicurezza compie tutte le mansioni relative al suo ufficio speciale e concorre a tutte le operazioni della Commissione, firmando gli atti relativi alla partenza del bastimento ed assumendo, insieme con gli altri membri, la responsabilità dell'operato della Commissione.

49. Per l'opera prestata nelle due visite di cui all'art. 48, spettano ai funzionari ed agenti governativi le seguenti indennità che saranno versate dall'armatore all'ufficio di porto:

Lire cinque al presidente ed a ciascuno dei membri della Commissione;

Lire due al funzionario da segretario ed a ciascun graduato di bassa forza;

Una lira a ciascuno degli altri individui di bassa forza.

50. Tanto in occasione della ispezione speciale quanto in occasione delle due visite di cui nei precedenti articoli, il capitano del piroscalo ed i suoi dipendenti devono fornire alle Commissioni tutte le notizie e le giustificazioni che fossero loro domandate.

51. La Commissione della visita preliminare riscontra che, dopo l'ispezione di cui nei precedenti articoli 44 e 45, non siano avvenute modificazioni nell'assetto interno del bastimento, nei corridoi, nell'ubicazione e spazio degli ospedali, nel numero ed ubicazione delle latrine, nel numero e dimensioni delle trombe a vento e dei boccaporti, nella larghezza dei corridoi di passaggio e delle cuccette; verifica il numero, le condizioni e la sistemazione degli utensili di cucina, dei salvagente e delle imbarcazioni, la quantità del carbone per la macchina, la quantità e la qualità dei viveri, e in ispecie dell'acqua, ed i mezzi igienici di loro conservazione e distribuzione, la regolare provvista dei medicinali e dei disinfettanti, la buona condizione e la perfetta pulizia delle coperte, dei materassi e di tutti i locali di alloggio e di servizio, ed in generale constata che non manchi alcuna condizione necessaria alla conservazione della salute a bordo e che fu adempiuto a tutte le disposizioni vigenti sulla materia.

Verifica pure che il piroscalo sia in regola per quanto riguarda le visite dello scalo e della macchina prescritte dagli articoli 77 e seguenti del Codice per la marina mercantile.

52. La Commissione, quando lo creda necessario, farà intervenire, per mezzo del capitano di porto, un perito tecnico allo scopo di accertare nel bastimento in partenza la solidità delle cuccette e delle scale, la stabilità delle paratie, delle latrine, delle stalle e delle ringhiere, o per altri accertamenti non previsti.

Le spese per tali periti, ai quali sarà corrisposto un onorario di lire trenta, vanno a carico del bastimento.

I periti devono rilasciare al presidente della Commissione una dichiarazione in doppio originale degli accertamenti fatti, la quale è unita al processo verbale della visita.

Il parere dei periti non vincola il giudizio della Commissione.

53. Se in seguito al parere dei periti la Commissione ordinasse lavori per una diversa sistemazione di cuccette o lavori di rinforzo o di riparazione intorno alle stesse od altro, ovvero il ricambio o l'aumento di provviste, di viveri, di medicinali o di altri generi, essa deve fare, prima che il bastimento incominci l'imbarco dei passeggeri, una visita suppletiva per accertarsi che gli ordini dati siano stati puntualmente eseguiti.

Del risultato di questa visita deve farsi cenno nel citato processo verbale.

54. La Commissione deve indicare nel processo verbale le dimensioni e lo spazio risultante dei singoli ambienti nei quali essa ha permesso la costruzione o il mantenimento delle cuccette.

Se poi, per un ingombro qualunque, si dovesse fare dallo spazio totale qualche deduzione, la Commissione deve anche specificare la qualità e le dimensioni dell'ingombro.

Deve pure verificare che, indipendentemente dagli anzidetti ambienti, vi siano sufficienti locali specialmente destinati ad alloggio dell'equipaggio e del personale di servizio, indicandone nel verbale l'ubicazione e la capacità.

55. La quantità dei viveri esistenti a bordo può essere comprovata dai recapiti doganali e dalla ispezione ai locali ed ai recipienti. Ma la Commissione ha sempre la facoltà di farli pesare e misurare.

Essa deve immediatamente, e sotto la necessaria sorveglianza, fare sbarcare i viveri trovati guasti od alterati, il cui uso può essere nocivo alla salute dei passeggeri, e farli custodire in un locale della Capitaneria fino a che il bastimento sia partito.

56. Nella visita di partenza la Commissione accerta l'esistenza e la regolarità dei contratti d'imbarco, verifica la buona condizione di salute dell'equipaggio e dei singoli imbarcati, come pure la perfetta pulizia delle biancherie e degli altri effetti di vestiario dei passeggeri e dell'equipaggio, verifica la formazione dei ranci e

provvede in genere all'adempimento di tutte le disposizioni vigenti sulla materia.

57. La Commissione deve invigilare e provvedere che il bastimento abbia imbarcato, prima di partire, il bagaglio dei passeggeri, curando che agli stessi sia dato uno scontrino indicante il numero posto sul bagaglio.

Se alcuno dei passeggeri deve per una causa qualunque essere lasciato a terra, la Commissione provvederà possibilmente per lo sbarco del suo bagaglio.

Qualora per ritardi ferroviari od altra causa alcuni passeggeri dovessero partire senza il bagaglio, sarà compilato un elenco dei loro nomi coll'indicazione speciale per ciascuno dell'agente di emigrazione o di altra persona che si obblighi di fare la spedizione del bagaglio con piroscafi di prossima partenza.

58. La Commissione deve anche accertarsi che i passeggeri, nel salire a bordo, abbiano il biglietto d'imbarco, che sopra di esso sia segnato il numero delle cuccette e quello delle razioni che loro spettano in base alle vigenti disposizioni, e che ogni passeggero sia informato degli scali che sarà per fare il piroscafo e della durata approssimativa del viaggio che sta per intraprendere.

59. L'armatore ha obbligo di presentare in tempo utile alla Commissione una nota dei passeggeri redatta in conformità all'unito modello D.

La Commissione se ne varrà per controllare l'identità delle persone a mano a mano che le passano davanti, e, prima di permettere la partenza del piroscafo, curerà che vi siano riportati in calce i nomi delle persone che non partissero ed il numero totale dei passeggeri imbarcati. La nota, firmata dal capitano, sarà conservata nell'ufficio di porto.

Il capitano dovrà avere a bordo un registro conforme al detto modulo, nel quale prima della partenza riporterà i nomi dei passeggeri imbarcati. Durante il viaggio egli dovrà tenerlo in corrente, annotandovi i passeggeri imbarcati nei successivi scali e segnandovi lo sbarco di quelli che lasciano la nave. Il commissario governativo si accerterà con speciale cura che la tenuta di detto registro sia regolare.

In mancanza del commissario governativo, il regio console residente nello scalo d'approdo si farà presentare dal capitano un elenco dei passeggeri da sbarcare

ed un elenco suppletivo dei passeggeri da imbarcare, contenente i loro nomi, la paternità, l'età, il luogo di nascita e di domicilio, la professione e la classe da occupare a bordo; e, dopo di aver verificato per mezzo del verbale di visita e del relativo riepilogo che vi siano sufficienti piazze disponibili nelle singole classi, curerà che siano regolarmente segnati sul registro dei passeggeri i rispettivi sbarchi ed imbarchi e ne riassumerà la risultanza sul precitato riepilogo in calce al verbale di visita.

60. La Commissione avrà cura di accertarsi che nei locali degli uomini ed in quelli delle donne le cuccette siano regolarmente assegnate e che ad ogni passeggero o ad ogni capo di famiglia sia consegnato il biglietto che porta il numero delle stesse.

Ai ragazzi non si dovranno destinare cuccette troppo vicine ai boccaporti ed alle trombe a vento, e si procurerà di assegnar loro di preferenza le cuccette dell'ordine inferiore.

61. Sarà cura della Commissione di verificare il ruolo di equipaggio per assicurarsi che il piroscafo abbia a bordo un sufficiente numero di persone addette esclusivamente al servizio dei passeggeri, fra i quali un capostiva per ciascun locale di alloggio. Sui piroscafi esteri dovrà essere imbarcato anche un interprete. Del risultato della verifica sarà fatto constare nel processo verbale.

62. Se la visita dei passeggeri viene fatta a terra in apposito locale, la Commissione non deve permettere che alcun estraneo al servizio rimanga, durante l'imbarco dei passeggeri stessi, nella sala dov'essa è adunata, ed ammetterà soltanto l'intervento dell'armatore e dell'agente di emigrazione, o di chi li rappresenta, o degli agenti consolari.

Durante lo stesso tempo non potranno accedere a bordo persone estranee, salve le eccezioni che la Commissione crederà di ammettere, caso per caso, sotto la sua responsabilità.

63. La Commissione deve accertarsi a bordo che i ranci siano stati regolarmente formati e distribuiti gli utensili relativi, e prendendo per base il registro dei ranci e i biglietti rilasciati ai capiranci verificherà saltuariamente che ad ogni passeggero sia stata assegnata e distribuita la razione dei viveri che gli spetta a tenore delle vigenti disposizioni.

Nel formare i ranci, i quali non potranno oltrepassare 8 razioni, si avrà cura di includere possibilmente tutti i membri di ciascuna famiglia in uno stesso rancio, completando quest'ultimo, ove occorra, con persone isolate.

64. Indipendentemente dagli accertamenti di cui nel precedente articolo, in quei porti, nei quali la visita ai passeggeri si fa in apposito locale a terra, la commissione deve sorvegliare che il bastimento somministri al mattino, prima che cominci la visita di partenza, oltre il caffè, una quantità sufficiente di pane, di vino, di carne fredda e di formaggio, secondo le prescrizioni della tabella regolamentare per quel giorno.

65. Ultimato l'imbarco dei passeggeri e praticate le prescritte verificazioni, la Commissione completerà il processo verbale in doppio esemplare, che sarà firmato dai componenti la Commissione stessa, dal capitano e dal medico di bordo. Uno degli esemplari sarà conservato nell'ufficio di porto e l'altro sarà consegnato al capitano perchè lo tenga fra le carte di bordo.

Nel caso che dalle dette verificazioni venisse a risultare imbarcato un numero di passeggeri superiore a quello di cui il piroscafo è capace, i passeggeri imbarcati in più saranno fatti sbarcare e l'armatore del piroscafo sarà responsabile delle spese occorrenti pel mantenimento dei medesimi fino al loro imbarco e pel loro rimpatrio se l'imbarco non potesse più aver luogo. Di tutto ciò sarà fatta menzione nel processo verbale.

Questo verbale dovrà essere compilato in tutte le sue parti in modo così chiaro e completo che dall'esame di esso si possano conoscere esattamente le condizioni nelle quali il piroscafo è partito.

66. Non sarà permessa la partenza del piroscafo senza l'assenso unanime della Commissione, che deve risultare dall'apposito verbale.

Qualora la Commissione deliberi di sospendere la partenza, deve specificarne le ragioni nel processo verbale stesso.

67. In caso di contestazioni per ragioni sanitarie, i singoli membri della Commissione dovranno motivare sul verbale per iscritto il loro voto e ne sarà riferito al Prefetto, il quale deciderà, senza ritardo, udito il parere del medico provinciale e del capo dell'ufficio di porto.

Se la contestazione avesse luogo per altre ragioni diverse dalle sanitarie, la decisione della controversia spetterà al capitano di porto.

§ 5. — *Cauzione imposta a capitani di bastimenti esteri, che trasportano passeggeri per viaggi di lunga navigazione.*

68. La cauzione che, secondo l'art. 91 del Codice per la marina mercantile devono dare i capitani dei bastimenti esteri che imbarcano passeggeri nello Stato per viaggi di lunga navigazione, a fine di guarentire lo adempimento delle prescrizioni tutte di questo regolamento relative al trasporto dei passeggeri, e la esecuzione degli obblighi assunti dai capitani od armatori dei suddetti bastimenti esteri verso gli stessi passeggeri, potrà consistere in una malleveria da prestarsi nelle forme di legge avanti all'autorità marittima del luogo, e che sia sotto ogni aspetto idonea, a giudizio della suddetta autorità, per una somma uguale al montare dei noli riscossi dal capitano da tutti i passeggeri imbarcati, salvo il rimborso di ogni altro danno ed interesse quando ne sia il caso.

La cauzione come sopra prestata resta sciolta di pieno diritto quando, trascorsi quattro mesi dal giorno dell'arrivo al porto di destinazione, e se deve toccare porti intermedi, dall'arrivo all'ultimo porto di destinazione, non vi siano reclami dei passeggeri.

69. Allorchè un bastimento nazionale od estero, che imbarchi passeggeri nello Stato, dichiara all'autorità marittima di partire per un viaggio di breve navigazione, com'è definito all'art. 2 del presente Regolamento, e consti invece all'autorità stessa che i passeggeri furono imbarcati per un viaggio di lunga navigazione, il bastimento nazionale od estero, salvo le pene disciplinari o contravvenzionali, a seconda dei casi, sarà assoggettato a tutte le condizioni per il trasporto dei passeggeri per viaggi di lunga navigazione, ed il bastimento estero dovrà prestare la cauzione in conformità del precedente art. 68.

§ 6. — *Disposizioni per la tutela degli emigranti.*

70. Sui piroscafi addetti a viaggi di lunga navigazione, che trasportino più di 300 emigranti, potrà essere imbarcato, coll'ufficio di commissario governativo, un funzionario scelto fra gli impiegati delle capitanerie di

porto o fra gli ufficiali dei corpi della regia marina in attività di servizio od in posizione ausiliaria.

Il commissario governativo veglierà che non siano apportate abusive modificazioni nell'assetto interno del bastimento e ne siano eliminati gli inconvenienti che si manifestassero; curerà d'impedire che negli scali intermedi siano imbarcati passeggeri in numero maggiore delle piazze disponibili; e vigilerà sulla scrupolosa osservanza, da parte del capitano, dei medici e dell'equipaggio, di tutte le disposizioni legislative e regolamentari.

Egli terrà un giornale nel quale annoterà le disposizioni date, gl'inconvenienti rilevati, le contravvenzioni accertate, i reclami ricevuti e le proposte di miglioramenti, che l'esperienza gli suggerisse.

All'arrivo nel porto estero di destinazione e durante la sua permanenza in esso, il commissario coadiuverà il regio agente consolare in tutto ciò che può concernere il servizio d'imbarco e sbarco degli emigranti.

Al commissario governativo competeranno, a carico dell'armatore, il trattamento di prima classe ed una indennità giornaliera di lire 5, tanto pel viaggio di andata quanto per quello di ritorno. Nel caso che il piroscafo non ritornasse in Italia, l'armatore dovrà pure provvedere al suo mantenimento durante il soggiorno a terra in attesa d'imbarco ed al suo rimpatrio mediante passaggio in prima classe sopra un piroscafo postale.

71. All'arrivo nel porto estero di destinazione di un piroscafo, che trasporti emigranti senza che vi sia imbarcato un commissario governativo, ed all'arrivo in un porto del regno di navi con immigranti, l'autorità consolare e l'autorità marittima rispettivamente, tenendo presente il disposto degli articoli 87, 88, 89, 90, 91 e 92 del Regolamento approvato col R. decreto 27 dicembre 1896, n. 584, manderanno a bordo un loro delegato, prima dello sbarco dei passeggeri, per verificare, mediante rigorosa inchiesta, se durante il viaggio siano state eseguite tutte le prescrizioni stabilite e constatare se gli armatori, capitani, equipaggi ed agenti d'emigrazione abbiano contravvenuto alle prescrizioni legislative e regolamentari ora vigenti ed a quelle che fossero in seguito stabilite a garanzia dell'igiene, della sicurezza e della bontà dei trasporti medesimi.

Di questa inchiesta verrà redatto processo verbale per gli effetti legali.

72. Se gli emigranti, all'arrivo in uno scalo d'America, venissero trasbordati per essere condotti in più lontana località, le spese pel mantenimento dei medesimi in attesa dell'imbarco sul secondo piroscavo saranno a carico dell'armatore del primo piroscavo che li ha imbarcati in un porto dello Stato.

SEZIONE III.

Del trasporto dei passeggeri per viaggi di breve durata.

73. I bastimenti a vela e a vapore, che trasportano passeggeri per breve navigazione potranno, imbarcare nei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio, agosto, settembre ed ottobre un passeggero per ogni metro quadrato di superficie libera del ponte scoperto, dei casseri e delle tughe, aumentati della superficie libera dei corridoi e di tutti gli altri locali coperti esistenti, le cui altezze misurate dal disopra del tavolato del ponte al disopra dei bagli risultino di m. 1,80 (uno e ottanta centimetri) o più.

Negli altri cinque mesi dell'anno un passeggero soltanto per ogni metro quadrato di superficie libera dei corridoi e di tutti gli altri locali coperti, la cui altezza misurata come sopra, risulti di m. 1,80 (uno e ottanta centimetri) o più.

74. Spetta direttamente all'ufficio del porto da cui parte il bastimento con passeggeri per breve navigazione di vigilare affinchè venga osservata la regola stabilita dal precedente articolo.

Il numero dei passeggeri, che ciascun bastimento potrà trasportare a seconda delle stagioni, risulterà da verbale redatto dall'autorità marittima, nel quale saranno indicate le dimensioni dei singoli spazi determinanti il numero stesso.

SEZIONE IV.

Disposizioni generali e transitorie.

75. Il capitano farà osservare a bordo l'ordine e la decenza da tutte le persone imbarcate e curerà d'im-

pedire i giuochi di denaro fra i passeggeri, valendosi all'occorrenza del potere disciplinare concessogli dagli articoli 450 e seguenti del Codice per la marina mercantile e da altre leggi.

76. Non sono soggetti alle disposizioni di questo regolamento sul trasporto dei passeggeri i trasporti di truppe effettuati per qualsivoglia destinazione con regie navi o con bastimenti mercantili noleggiati dal Governo a suo esclusivo uso.

77. Il bastimento nazionale, che imbarchi passeggeri in un porto estero, sarà soggetto alle leggi e regolamenti dell'autorità locale sul trasporto dei passeggeri.

In difetto di queste leggi e regolamenti provvederà il regio console, accertando che il numero dei passeggeri imbarcati non sia superiore a quello accordato dal presente Regolamento, anche ordinando una particolare ispezione tecnica e sanitaria se il bastimento abbia a compiere un viaggio di lunga navigazione e siangli fatti reclami per parte dei passeggeri.

78. Dal giorno in cui andrà in esecuzione il presente Regolamento resteranno intieramente abrogati:

a) gli articoli 8 e 9 del Regolamento che stabilisce gli attrezzi e corredi di cui devono essere muniti i bastimenti mercantili, approvato con R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671;

b) gli articoli 546 e seguenti fino al 587 inclusivo del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, n. 5166, serie seconda;

c) gli articoli 28 e seguenti fino al 37, e 59 e seguenti fino al 68 inclusivi del Regolamento per la sanità marittima, approvato con R. decreto 29 settembre 1895, n. 636;

d) il R. decreto 15 gennaio 1891, n. 52, che stabilisce i medicinali, gli oggetti di medicatura, ecc., di cui debbono essere forniti i bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri in viaggi di lunga navigazione;

e) il R. decreto 15 gennaio 1891, n. 53, relativo alla razione viveri per i passeggeri imbarcati su bastimenti di lunga navigazione.

79. Per i piroscafi nazionali che al 10 giugno 1897 erano già addetti al trasporto dei passeggeri, le disposizioni contenute nell'art. 4 entreranno in vigore soltanto l'11 dicembre 1899.

Per i piroscafi già noleggiati da armatori nazionali al 10 giugno 1897 è concessa eguale dilazione per la durata del relativo contratto, ma non oltre il detto termine.

80. Le disposizioni contenute nell'art. 3, § A, n. 2, e nell'ultimo capoverso dell'art. 9 entreranno in vigore soltanto al 1° marzo 1899.

81. Agli effetti degli articoli 7, 8, 9, 16, 17, 20, 25, 35, 40, 61, 70, 71, 73 e 79 di questo Regolamento, s'intende per *passaggiere* una persona che abbia compiuto i dieci anni di età oppure due ragazzi fra uno e dieci anni di età, giusta il disposto del precedente art. 15.

82. Se nei piroscafi attualmente addetti al trasporto dei passeggeri le trombe a vento esistenti in qualche locale avessero una sezione minore di 7 decimetri quadrati ciascuna, sarà tollerato che si supplisca alla deficienza con l'aumento di altre trombe per modo che la somma delle sezioni di tutte le suddette aperture corrisponda alla somma delle sezioni delle trombe prescritte dal precedente art. 9.

83. Salva l'applicazione delle maggiori pene che fossero portate dal Codice penale e da altre leggi, le infrazioni alle disposizioni d'ordine sanitario del presente Regolamento sono punite, a norma dell'art. 7 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica, con pene pecuniarie da lire 5 a lire 500, e le altre infrazioni colle pene stabilite dall'art. 1073 del Regolamento 20 novembre 1879, n. 5166, per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Visto : Il Ministro della marina
G. PALUMEO.

Il Ministro dell'interno
PELLOUX.

Il Ministro degli affari esteri
N. CANEVARO.

Il Ministro di grazia e giustizia e dei culti
C. FINOCCHIARO-APRILE.

Articoli 934-968 del Regolamento.

R. decreto 31 marzo 1895, n. 108, che approva il Regolamento sui piloti pratici in sostituzione del capo VII, titolo III, del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

UMBERTO I, ecc. ecc., RE D'ITALIA.

Visto il Codice della marina mercantile 24 ottobre 1877;

Visto il regolamento per l'esecuzione del Codice predetto, approvato con R. decreto 20 novembre 1879;

Inteso il Consiglio superiore di marina in seduta del 15 febbraio 1895;

Sentito il Consiglio di Stato in adunanza del 20 marzo 1895;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — Il capo VII, titolo III, del citato Regolamento per l'esecuzione del Codice della marina mercantile, approvato con R. decreto 20 novembre 1879, sui piloti pratici, è abrogato.

In sua vece è approvato e reso esecutorio dal 1° maggio 1895, il Regolamento unito al presente decreto e firmato d'ordine Nostro dal Ministro della marina.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 31 marzo 1895.

UMBERTO.

E. MORIN.

Regolamento sui piloti pratici.

Art. 1. In applicazione del Codice per la marina mercantile saranno costituiti corpi di piloti pratici nei porti del litorale, nei quali ne sia riconosciuto il bisogno.

2. Per appartenere ad un corpo di piloti pratici, il candidato deve dar prova d'idoneità, mediante esame sulle materie seguenti:

a) manovra dei bastimenti a vela e a vapore e modo di condurli all'ancoraggio in rada o in porto e di ormeggiarli;

b) perfetta conoscenza dei luoghi di ancoraggio, della denominazione dei singoli moli, calate, ponti sporgenti, ecc., delle maree, delle correnti, dei banchi, delle secche, degli scogli ed altri impedimenti che possano rendere pericolosa e difficile non solo l'entrata e l'uscita dei bastimenti a vela e a vapore nel porto, nella rada o nel canale in cui deve esercitarsi l'ufficio di pilota, ma anche la navigazione entro un raggio di almeno 20 miglia dallo stesso porto, rada o canale;

c) conoscenza delle disposizioni del Codice marittimo e del relativo Regolamento che riguardano la corporazione, del Regolamento del porto o della rada in cui si esercita il pilotaggio, e delle norme per evitare gli abbordi sul mare;

d) saper leggere e scrivere correntemente.

3. Per l'ammissione all'esame, di cui al precedente articolo, bisognerà:

a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di 1ª categoria, colle qualità indicate alle lettere A e B dell'art. 18 del Codice della marina mercantile;

b) avere raggiunta l'età di 24 anni e non superata quella di 45;

c) avere acquistato 5 anni di effettiva navigazione di cui metà almeno con bastimenti, a partire dal 16º anno di età compiuto (l'esercizio dell'arte di barcaiolo o pescatore alla pesca illimitata non sarà computato nei 5 anni di navigazione);

d) essere di costituzione fisica sana, robusta e senza difetti, o almeno compatibili con l'esercizio di pilota; avere, col perfetto senso dell'udito, integra la percezione dei colori ed un'acutezza visiva non al disotto della metà tanto con la visione binoculare, quanto con quella monoculare. L'accertamento delle condizioni fisiche sarà fatto, nei porti di maggiore importanza, da due medici militari, e negli altri da un medico di fiducia in presenza della Commissione esaminatrice, e il parere dei medici periti sarà inappellabile a meno, che, nel primo

caso, un disaccordo nei due nel giudizio dato, non lasci adito a visita superiore ;

e) non essere stato mai condannato per i reati indicati agli articoli 28 *b* e 62 *b* del Codice della marina mercantile od avere ottenuto la riabilitazione.

4. Le condizioni stabilite colle lettere *a*, *b*, *c* ed *e* del presente articolo si provano nei modi prescritti dagli articoli 140 e 141 del Regolamento marittimo.

Quella stabilita colla lettera *d* si prova con un certificato rilasciato dai medici che eseguirono la visita del candidato.

5. I posti di pilota sono conferiti per pubblico concorso all'esame prescritto dall'art. 2 ogni qualvolta, nel rispettivo corpo, sianvi posti vacanti, e ciò sia giudicato necessario dall'autorità marittima.

Quando il numero dei candidati, dichiarati idonei, ecceda quello dei posti vacanti, coloro i quali non possono ottenere la nomina, sono classificati per ordine di merito ed hanno diritto ad occupare i posti che si rendessero vacanti nello stesso corpo dei piloti dentro un anno, a decorrere dal fatto esame. Essi potranno però essere tenuti a produrre nuovamente le prove delle condizioni indicate alle lettere *d* ed *e* del precedente art. 3.

6. L'esame sarà dato nei capi-luogo di compartimento marittimo da una Commissione composta di 4 membri, cioè: capitano di porto od ufficiale di porto, presidente; due capitani marittimi, designati dal capitano di porto, capo del compartimento, membri; e un applicato di porto, segretario senza voto. Gli esaminatori voteranno per ogni prova di esame prima segretamente con pallottole bianche o nere sull'idoneità dei candidati, quindi palesemente con voti da 0 a 20, per la classificazione di merito. I punti, da 0 al 9 incluso, serviranno per la classificazione dei non idonei e quelli dal 10 al 20, per la classificazione degli idonei.

A parità di voti, avrà la preferenza il candidato graduato, in ordine di grado, e, a parità di voti e di grado, quegli che abbia maggior navigazione e conosca lingue estere, l'inglese ed il francese soprattutto.

Dell'esame si forma processo verbale, da firmarsi da tutti i membri della Commissione, e copia di esso viene inviata al Ministero.

Il candidato dichiarato idoneo, è munito di un provvisorio foglio di ricognizione da pilota, e viene iscritto

nel registro relativo. Egli però dovrà prestare un servizio di prove per un anno, tre mesi del quale sotto vigilanza di un pilota.

Se abbia dato soddisfacenti risultati durante la prova accertata debitamente dal capitano di porto, coll'intervento del capo pilota, egli otterrà la nomina definitiva di pilota; in caso diverso sarà licenziato.

7. In ogni corpo di piloti il capo del compartimento sceglie un capo ed uno o più sotto-capi, secondo il bisogno, fra gli stessi piloti, riconosciuti più capaci nel loro esercizio e di migliore condotta.

La scelta del capo o dei sotto-capi piloti, se fatta da un ufficio dipendente, deve essere sottoposta all'approvazione del capitano di porto, capo del compartimento.

8. Il capo pilota è particolarmente incaricato di mantenere l'ordine e la disciplina nel corpo, e di sorvegliare l'esatta esecuzione del servizio di pilotaggio, riferendo all'autorità marittima locale ogni inconveniente od abuso da lui riconosciuto.

9. I piloti devono avere stabile dimora nel luogo in cui ha sede il corpo al quale appartengono, e non possono assentarsene senza il permesso in iscritto dell'autorità marittima da cui dipendono. Essi devono inoltre avere un ufficio proprio in cui un pilota sia così sempre reperibile.

10. L'autorità marittima stabilisce il turno di servizio dei piloti ed, in casi speciali, è anche in facoltà di cambiare il turno stesso per delegare all'adempimento di qualche particolare missione quello o quelli fra i piloti che credesse più adatti allo scopo.

11. Nell'ordinamento speciale di ciascun corpo di piloti, saranno determinati, numero, qualità e dimensioni delle barche di cui esso deve essere fornito. Nei corpi di piloti, composti di molti individui, ciascuna delle barche deve essere comandata a turno da un pilota, salvo all'autorità marittima di scegliere a questo posto quello o quelli fra i piloti, più adatti, sentito il capo-pilota.

Il pilota, che comanda la barca, assume il titolo di padrone di barca, e l'equipaggio dipende da lui.

12. I piloti, nell'esercizio delle loro funzioni, sono direttamente subordinati ai capitani ed agli ufficiali di porto. Essi devono, in ogni occorrenza a terra ed a bordo, ubbidienza e rispetto ai capi piloti, ed a bordo devono ubbidienza ai piloti, padroni di barca. I piloti devono

inoltre essere rispettosi verso i capitani marittimi, tanto nazionali quanto esteri.

I piloti, quando siano in servizio, porteranno, come distintivo, il berretto conforme a quello usato dai sott'ufficiali della bassa forza portuaria avente sul davanti un'ancora con sotto la scritta *Pilota, Capo pilota, Sotto-capo pilota*, secondo i casi, e in tale circostanza, agli effetti penali e della polizia marittima, si considerano rivestiti di pubbliche funzioni, e devono loro rispetto le persone imbarcate sulle navi nazionali e straniere da essi pilotate.

13. Le barche destinate al servizio di pilotaggio devono essere possibilmente a vapore. Se a remi, od a vapore senza coperta, dovranno essere a sistema insommergibile. Esse potranno appartenere indistintamente alla intera corporazione, al capo, sotto-capo o ad un semplice pilota.

Nel primo caso però i diritti individuali di proprietà ed ogni altra ragione di interesse, devono essere regolati da convenzione particolare scritta, debitamente notificata alla capitaneria di porto. Negli altri casi la corporazione è ugualmente tenuta a notificare le convenzioni in base alle quali abbia creduto di regolare i propri interessi col proprietario delle barche, qualunque esso sia.

14. Le barche dei piloti devono essere sempre tenute in buono stato, pulite e provvedute di tutto quanto occorre per il servizio, cui sono destinate. Su ciò eserciterà la necessaria vigilanza l'autorità marittima locale.

15. Ogni barca di pilota deve soddisfare alle seguenti condizioni :

a) essere dipinta di nero con una cinta bianca di 15 centimetri di larghezza e 15 centimetri al disotto dell'orlo superiore del bordo ;

b) portare iscritta con lettere bianche sui lati esterni di prora e sullo specchio di poppa la parola *Pilota*. Se il corpo dei piloti abbia due o più barche, ognuna di esse sarà distinta da un numero d'ordine da apporsi dopo la parola *Pilota* nei tre punti sopra indicati ;

c) avere dipinta sopra ogni vela, da ambo i lati, con colore nero, se la tela è bianca, e con colore bianco se la tela è colorata, la lettera *P*, la cui altezza sia eguale al terzo di quella della vela. Se la barca è a vapore deve portare sui lati trasversali del fumaiuolo, che sarà sempre

tenuto dipinto in nero, la lettera *P*, colorata in bianco, la cui altezza sia proporzionale a quella del fumaiuolo ;

d) di giorno tenere alzata, in testa d'albero, una bandiera a tre strisce verticali di eguale dimensione ; la prima che determina l'inferitura, azzurra ; la seconda bianca, nel centro della quale sia dipinta, con colore azzurro, la lettera *P*, la terza azzurra ;

e) di notte tenere alzato in testa d'albero un fanale a luce bianca.

È vietato ad ogni altra imbarcazione di far uso di qualsiasi distintivo delle barche dei piloti pratici.

16. Qualunque bastimento nazionale od estero che, per entrare in un porto, rada o canale in cui siavi un corpo di piloti, o per uscirne, intenda di essere pilotato, deve fare ad un tempo o separatamente i seguenti segnali :

Di giorno :

a) alzare alla cima dell'albero di prua la bandiera nazionale, avente un orlo bianco alto quanto la quinta parte della larghezza della bandiera ;

b) fare il segnale *P. T.* del Codice internazionale dei segnali.

Di notte :

a) accendere, ad intervalli di 15 minuti, una luce pirotecnica, detta comunemente fontana ; oppure

b) mostrare sopra i bastingaggi una luce bianca intensa ad intervalli brevi e frequenti per la durata di un minuto ad ogni volta.

17. Il capitano o padrone, il quale farà o permetterà che si faccia alcuno dei segnali sovraindicati ad un fine che non sia quello di chiamare il pilota, incorrerà in una ammenda di lire 50, restando inoltre civilmente responsabile di ogni conseguenza di fatto.

18. Ogni barca di pilota, che si diriga verso un bastimento per pilotarlo, deve alzare ed ammainare più volte la sua bandiera, se di giorno, e mostrare a brevi intervalli, non mai superiori a 15 minuti, un fanale a lampo, se di notte, per indicare al medesimo bastimento che essa procura di abbordarlo.

Il capitano che, dopo aver chiesto il pilota, non manovrasse in modo da facilitare l'abbordaggio alla barca del pilota, pagherà l'intera mercede di pilotaggio, dal punto in cui avrebbe potuto essere abbordato, qualora egli entri in porto senza pilota.

19. Salvo il caso di forza maggiore, è vietato ai piloti di trasportare sulle loro barche persone, o rimorchiare altri galleggianti con persone o cose estranee al corpo cui appartengono, od al loro ufficio, senza speciale autorizzazione dell'autorità marittima.

20. Le mercedi di pilotaggio sono stabilite da tariffe speciali ai diversi punti in cui esiste un corpo di piloti; esse hanno per base il tonnello e l'immersione dei bastimenti, secondo i casi.

21. Mediante il pagamento della mercede, stabilita dalla tariffa, uno dei piloti è obbligato a dirigere l'ormeggio uniformandosi strettamente ai regolamenti di porto, rada o canale, e ciò quando l'ormeggio avvenga a breve intervallo dall'ammissione a pratica.

Se il capitano inoltre, nell'operazione di ormeggio, richiedesse il concorso della barca dei piloti, questi, salvo il caso di forza maggiore, non possono rifiutarlo, ma hanno diritto ad una proporzionata retribuzione in ragione del maggior servizio prestato. In caso di contestazione, questa retribuzione verrà determinata dall'autorità marittima in base all'art. 14 del Codice per la marina mercantile.

Allorchè un agente di compagnia di navigazione, spedizioniere, ecc., attenda un bastimento, può ottenere, rivolgendo analoga domanda all'autorità marittima locale, che i piloti vadano ad incontrarlo entro un raggio non superiore alle 10 miglia, allo scopo di pilotarlo, mediante però il pagamento in più di un quarto della mercede stabilita dalla tariffa.

22. Quando il pilota dovesse, per qualsiasi motivo, fermarsi a bordo, il capitano del bastimento ha l'obbligo di somministrargli il vitto e di mettere a sua disposizione una cabina per riposare la notte. Se la permanenza a bordo sia superiore alle 12 ore, il capitano dovrà altresì corrispondergli, oltre la mercede di pilotaggio, una retribuzione di lire 5 ogni 24 ore, a cominciare dal momento in cui salì a bordo. Il periodo superiore a 12 ore si calcola un giorno intero agli effetti della retribuzione.

Lo stesso trattamento si applica nel caso in cui la maggiore dimora del pilota a bordo sia cagionata dalla quarantena, imposta al bastimento pilotato.

23. Se il capitano di un bastimento in vista, chiamasse il pilota solamente per far giungere a terra qualche notizia, senza che abbia luogo il pilotaggio, egli dovrà corrispondergli una mercede di lire 50.

Metà di questa mercede spetterà al pilota mandato da terra, col consenso dell'autorità marittima, a portare una semplice notizia a bordo, semprechè la distanza da percorrere non sia superiore alle 10 miglia.

24. Se il capitano di un bastimento, dopo fatto il segnale stabilito per chiamare il pilota, ricusasse di valersene, egli dovrà pagare l'intera mercede di pilotaggio, purchè la barca dei piloti siasi presentata fuori del porto, o della sua ordinaria stazione.

25. Il capitano di un bastimento, il quale si valga dell'opera dei piloti, tanto all'arrivo quanto alla partenza, non è tenuto nel pilotaggio della partenza, che al pagamento della metà della mercede, portata dalla tariffa per l'entrata, salvo disposizioni contrarie ivi contemplate.

Deve invece pagare anche la mercede per intero il capitano, che si valga soltanto dei piloti alla partenza.

26. Se per causa di forza maggiore o d'altro impedimento, un bastimento, dopo aver preso il pilota, non potesse entrare in porto e fosse obbligato ad ancorare fuori di esso, il pilota dovrà rimanere a bordo, e, cessato l'ostacolo, riprenderne la direzione e condurlo in porto senz'altra retribuzione che la mercede stabilita dalla tariffa, salvo quanto è disposto dal precedente art. 22.

27. La riscossione delle mercedi di pilotaggio si fa mediante presentazione di una nota o distinta staccata da un registro a matrice, tenuto dal capo pilota, bollato, controsegnato, parafato e sindacato dall'autorità marittima.

28. Il netto prodotto, tanto del pilotaggio quanto delle eventuali retribuzioni, tranne quella giornaliera di lire 5 stabilita dall'art. 22, è ripartito in massima, salvo eccezioni o disposizioni in contrario, contenute nei relativi speciali ordinamenti, nel modo seguente:

A ciascun capo pilota una parte, più il 2 % sui proventi netti;

A ciascun sotto-capo pilota e pilota semplice una parte;

Ai piloti invalidi, alle vedove, ed in mancanza agli orfani minorenni dei piloti defunti, la quota che sarà stabilita dai regolamenti speciali.

29. In caso di controversie per mercedi o per fatti relativi al servizio di pilotaggio, l'autorità marittima provvede a forma degli articoli 14, 15 e 16 del Codice per la marina mercantile.

30. I piloti devono avere costantemente a bordo di ogni loro barca per uso dei capitani, che ne facessero richiesta, un esemplare del Codice della marina mercantile, del presente Regolamento, del Regolamento speciale di pilotaggio portante la tariffa delle mercedi relative, e del regolamento di porto.

31. I piloti, compresi i capi e sotto-capi, sono cancellati dal registro, non solo in conseguenza di condanne per i reati menzionati nell'art. 194 del Codice per la marina mercantile, ma anche quando siano condannati per contrabbando con recidività e quando, per motivi di età, e di salute o sopravvenute infermità, non siano più idonei a proseguire nel loro esercizio. In quest'ultimo caso l'autorità marittima potrà ordinare una visita sanitaria per constatare se si debbono ancora mantenere in servizio. I piloti saranno puniti con la sospensione se, per negligenza o altra colpa, porteranno ad investire un bastimento per quanto non ne derivino la sua perdita, ferite o morte di persone, e, con la destituzione, se recidivi.

32. Le mancanze commesse dai piloti, nell'esercizio delle loro funzioni, sono punite colle pene stabilite dagli articoli 402 e seguenti del Codice per la marina mercantile, salvo ogni responsabilità civile dei piloti stessi alla quale provvederanno colla cauzione loro imposta dall'art. 198 del detto Codice.

Per tutte le altre mancanze o negligenze, non contemplate nei citati articoli, i piloti sono soggetti al potere disciplinare dei capitani ed ufficiali di porto, a forma del disposto dall'art. 541 del Codice per la marina mercantile.

33. Qualora un pilota fosse sospeso dall'esercizio delle sue funzioni egli potrà, se l'autorità marittima lo giudichi necessario, essere surrogato, per tutto il tempo della sospensione, da chi è stato classificato nell'ultimo esame fra gli idonei al posto di pilota, sulla proposta del capo pilota, approvata dalla stessa autorità marittima. In difetto sarà dal capo pilota proposto altro marino, che egualmente dovrà essere accetto all'autorità marittima.

Questo servizio non conferisce nessun diritto per la nomina a pilota pratico.

Se la pena della sospensione fosse inflitta ad un capo-pilota, l'autorità marittima, provvederà, ove occorra, nel modo indicato e nominerà un capo provvisorio, preferendo possibilmente, secondo i casi, il sotto-capo o il

pilota più anziano per servizio. Se poi un capo pilota fosse sospeso una seconda volta, egli verrà surrogato definitivamente, ed al termine della sospensione non potrà essere riammesso nel corpo che come semplice pilota.

In egual modo si provvederà a riguardo dei sotto-capi piloti.

34. Particolari regolamenti, formati e proposti dai capitani di porto, capi di compartimento ed approvati con decreto reale, stabiliranno, secondo la specialità e l'importanza dei luoghi nei quali sono costituiti corpi di piloti, il numero di essi piloti, la loro graduazione, la tariffa delle mercedi per pilotaggio (dichiarando se questo sia obbligatorio o facoltativo), il numero e la qualità delle barche, la cauzione prescritta dall'art. 198 del Codice per la marina mercantile, la quota da assegnarsi ai piloti invalidi, alle vedove ed agli orfani dei piloti, ed ogni altra disposizione d'indole speciale.¹

35. Nei luoghi, le cui speciali condizioni esigono il pilotaggio obbligatorio senza che i proventi relativi bastino al mantenimento di un corpo di piloti, potrà essere concesso ai medesimi piloti un annuo assegnamento a carico del bilancio della marina.

R. decreto 7 maggio 1914, n. 447, che approva il Regolamento per il servizio di pilotaggio nei porti dello Stato.

VITTORIO EMANUELE III, ecc. ecc., RE D' ITALIA.

Visto l'art. 192 e seguenti del Codice per la marina mercantile ;

Visto il Regolamento per l'esecuzione del Codice medesimo, approvato con R. decreto 20 novembre 1879 ;

Visto il R. decreto 31 marzo 1895, n. 108, che abroga e sostituisce il capo VII, titolo III, del citato Regolamento ;

¹ Modificato dal R. decreto 14 maggio 1908, n. 218.

Sentito il Consiglio superiore della marina mercantile ;
 Udito il parere del Consiglio di Stato ;
 Udito il Consiglio dei Ministri ;
 Sulla proposta del Nostro Ministro della marina ;
 Abbiamo decretato e decretiamo :

Articolo unico. — È approvato l'unito Regolamento per il servizio di pilotaggio nei porti dello Stato, firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro della marina.

Il R. decreto 31 marzo 1895, n. 108, è abrogato.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Roma, addì 7 maggio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA
 MILLO.

*Regolamento per il servizio di pilotaggio
 nei porti dello Stato.*

Art. 1. Mediante decreto Reale, su proposta del Ministro della marina, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, sono istituiti corpi di piloti pratici in quei porti, stretti o canali od altri luoghi di ancoraggio, nei quali sia riconosciuta necessaria l'opera loro.

2. L'ammissione nei corpi di piloti pratici è fatta esclusivamente in base ai risultati di esame di concorso tra le persone appartenenti alla gente di mare di 1^a categoria con le qualità indicate alle lettere *a* e *b* dell'art. 18 del Codice per la marina mercantile e che dimostrino di soddisfare alle seguenti condizioni :

a) avere raggiunta l'età di 30 anni e non superata quella di 40 ;

b) possedere un tirocinio di navigazione di coperta di dieci anni almeno, su navi nazionali.

Il Ministero, tenuto conto dell'importanza del movimento di navigazione locale, può richiedere il possesso della patente di capitano di lungo corso con un periodo di quattro anni almeno al comando o in qualità di ufficiale di bordo in servizio di coperta su navi mercantili nazionali.

Per speciali condizioni locali il Ministero, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, può dispensare i candidati dal possesso dei requisiti prescritti alle lettere *a* e *b*;

c) essere di costituzione fisica sana, robusta e senza difetto; avere, col perfetto senso dell'udito, integra la percezione dei colori ed un'acutezza visiva non al disotto della metà, tanto con la visione binoculare quanto con quella monoculare.

L'accertamento di queste condizioni fisiche è fatto da due medici militari, in presenza della Commissione esaminatrice, ed il giudizio è inappellabile;

d) non essere stato mai condannato per i reati indicati agli articoli 28 *b* e 62 *b* del Codice per la marina mercantile od avere ottenuto la riabilitazione.

L'iscrizione tra la gente di mare di 1^a categoria, il grado conseguito nella marina mercantile e le condizioni di cui alle lettere *b* e *d* si provano nei modi prescritti dagli articoli 140 e 141 del Regolamento marittimo.

3. I candidati ammessi al concorso devono dar prove della loro idoneità mediante esame sulle seguenti materie:

a) manovra dei bastimenti a vela ed a vapore, e modo di condurli all'ancoraggio in rada o in porto, e di ormeggiarli;

b) perfetta conoscenza dei luoghi di ancoraggio, della denominazione dei singoli moli, calate, ponti sporgenti, ecc., delle maree, delle correnti, dei banchi, delle secche, degli scogli e altri impedimenti che possano rendere pericolosa e difficile, non solo l'entrata e l'uscita dei bastimenti a vela ed a vapore nel porto, nella rada o nel canale in cui deve esercitarsi l'ufficio di pilota, ma anche la navigazione entro un raggio di almeno 20 miglia dallo stesso porto, rada o canale;

c) conoscenza delle disposizioni del Codice marittimo e del relativo Regolamento, che riguardano la corporazione, del Regolamento, del porto o della rada in cui si esercita il pilotaggio, delle norme per evitare gli abbordi in mare, e del Regolamento di sanità marittima, per la parte che riguarda gli arrivi delle navi;

d) saper leggere e scrivere correntemente.

Qualora l'esame di concorso sia bandito fra capitani di lungo corso, i candidati saranno dispensati dalle prove indicate alle lettere *a* e *d* e della parte della lettera *c*

riguardante la prova della conoscenza delle regole per evitare gli abbordi in mare.

4. Gli esami di concorso possono essere banditi solamente quando sianvi posti vacanti nel corpo.

I candidati riconosciuti idonei oltre il numero dei posti messi a concorso non acquistano alcun diritto alla nomina ai posti che si rendessero in seguito vacanti.

5. L'esame è dato nel capoluogo del compartimento nella giurisdizione del quale è compresa la località, sede del corpo dei piloti, salvo che il Ministero non disponga altrimenti.

La Commissione esaminatrice si compone di un capitano di porto, presidente, di un ufficiale di porto e di un capitano di lungo corso, membri.

In difetto, l'ufficiale di porto può essere sostituito da un capitano di lungo corso, questi da un ufficiale di porto.

Il presidente ed i membri sono designati dal Ministero.

La votazione è fatta per ciascuna prova ; ogni esaminatore dispone di dieci voti.

I candidati sono classificati in ragione del numero complessivo dei voti riportati.

Nel caso di parità di numero di voti, ha diritto a preferenza il candidato che possieda grado nella marina mercantile, e qualora siano diversi gli insigniti di grado, quegli che possieda il maggior grado ; ed a parità di voti e di grado, quegli che possieda maggior periodo di navigazione e di comando di navi nazionali od abbia conoscenza di lingue straniere, specialmente l'inglese e la francese.

Dell'esame si forma processo verbale, da sottoscrivere da tutti i membri della Commissione.

I posti messi a concorso sono conferiti a coloro che abbiano riportato il maggior numero di voti, tenuto conto dei titoli di precedenza suindicati.

Le nomine sono fatte dal capitano di porto capo del compartimento.

Le nomine non sono definitive se non dopo un periodo di esperimento di un anno. In tale periodo gli aspiranti alla nomina definitiva devono avere prestato servizio, per tre mesi almeno, alla immediata dipendenza di un pilota.

Nel caso che, durante il periodo di un anno suindicato, l'esperimento non riesca favorevole, l'aspirante alla no-

mina definitiva può essere licenziato in base ad ordinanza motivata dal capitano di porto capo del compartimento, contro la quale è ammesso ricorso al Ministero della marina, nel termine di trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento. Il ricorso non ha effetto sospensivo.

Il licenziamento tuttavia non può essere ordinato durante il tempo compreso nel periodo di esperimento in cui l'aspirante presta servizio alla immediata dipendenza di un pilota; ma può essere disposto in qualsiasi altro momento del periodo stesso.

Ai candidati prescelti è rilasciato dal capitano di porto un certificato di abilitazione provvisorio, da sostituirsi con uno definitivo al termine dell'anno di esperimento. Questo certificato deve essere custodito dal pilota, che è tenuto a farne esibizione ad ogni richiesta sia dell'autorità, sia dei capitani delle navi sulle quali egli si presenti a prestare la opera sua.

6. In ogni corpo di piloti il capo del compartimento nomina il capo e, secondo il bisogno, uno o più sotto-capi fra gli stessi piloti per titolo di merito, sentito l'ufficiale di porto competente, se trattasi di corpo stabilito fuori del capoluogo del compartimento.

7. Compete al capo pilota di regolare il servizio di pilotaggio, in base alle istruzioni dell'autorità marittima, mantenere l'ordine e la disciplina fra i piloti e curare l'amministrazione del corpo; egli ha l'obbligo di fare immediato rapporto all'autorità marittima di ogni fatto meritevole di speciale menzione.

Il capo pilota è coadiuvato dai sotto-capi e può essere sostituito, in caso di bisogno, da uno di essi, a giudizio dell'autorità marittima.

8. I piloti devono, di massima, avere residenza dove ha sede il corpo e non possono allontanarsene senza l'autorizzazione dell'autorità marittima.

Essi devono avere un ufficio dove siano sempre reperibili.

9. L'autorità marittima stabilisce il turno di servizio dei piloti ed ha anche facoltà di cambiarlo.

10. Nell'ordinamento speciale di ciascun corpo di piloti, di cui al successivo art. 33, sono determinati numero, qualità e dimensioni dei galleggianti dei quali esso deve essere fornito.

Il comando di ciascun galleggiante è affidato ad uno dei piloti designati dall'autorità marittima.

Il pilota, che comanda il galleggiante, assume il titolo di padrone e l'equipaggio dipende da lui.

11. I piloti, nell'esercizio delle loro funzioni, sono direttamente subordinati ai capitani ed agli ufficiali di porto. Essi devono, a terra ed a bordo, ubbidienza e rispetto ai capi e sottocapi ed, a bordo del galleggiante, al pilota padrone del medesimo.

I piloti quando siano di servizio, portano, come distintivo, il berretto conforme a quello usato dai sott'ufficiali della bassa forza portuaria, avente sul davanti un'ancora con sotto la scritta *Pilota, Capo pilota, Sottocapo pilota*, secondo i casi.

12. Nel servizio di pilotaggio dei principali porti sono preferibilmente prescritti piroscafi di conveniente tonnello. I galleggianti in genere devono essere costruiti con sistema insommergibile.

Le navi ed i galleggianti suindicati possono essere di proprietà del corpo dei piloti od anche presi in noleggio.

Il pilota, che cessa per qualsiasi motivo di far parte del corpo, non può rimanere comproprietario della nave e del galleggiante, salvo il diritto al rimborso del valore della quota di sua proprietà, da determinarsi a norma di legge.

Le navi ed i galleggianti impiegati nel servizio di pilotaggio, qualora appartengano ai corpi dei piloti, non possono essere noleggiate, cedute, nè può essere costituito pegno su di esse, o farsi altre operazioni di credito senza il consenso dell'autorità marittima.

13. Le navi o i galleggianti dei piloti devono essere sempre tenute in buono stato, pulite e provvedute di tutto quanto occorre per il servizio cui sono destinate. Su ciò esercita la necessaria vigilanza l'autorità marittima locale.

14. Ogni nave o galleggiante dei piloti deve:

a) portare a poppa il proprio nome e quello del porto di iscrizione nei modi stabiliti dall'art. 261 del Regolamento marittimo;

b) essere dipinta di nero, con una cinta bianca di 15 centimetri di larghezza e 15 centimetri al disotto dell'orlo superiore del bordo;

c) portare iscritta con lettere bianche, sui lati esterni di prora e sullo specchio di poppa, la parola *Pilota*. Se il corpo dei piloti abbia due o più navi o

galleggianti, ognuno di essi è distinto da un numero d'ordine, da apporsi dopo la parola *Pilota* nei tre punti sopra indicati;

d) avere dipinta sopra ogni vela, da ambo i lati, con colore nero se la tela è bianca e con colore bianco se la tela è colorata, la lettera *P*, la cui altezza sia uguale al terzo di quella della vela.

Se la nave o galleggiante è a vapore, deve portare ai due lati del fumaiuolo, che è sempre dipinto in nero, la lettera *P* colorata in bianco, la cui altezza sia proporzionata a quella del fumaiuolo;

e) di giorno tenere alzata, in testa d'abero, una bandiera a tre strisce verticali, di uguali dimensioni, la prima, all'inferitura, azzurra; la seconda bianca, nel cui centro sarà dipinta con colore azzurro la lettera *P*; la terza azzurra;

f) di notte, tenere accesi i fanali prescritti dal Regolamento per evitare gli abbordi in mare.

È vietato a qualsiasi nave o galleggiante di far uso dei distintivi speciali delle navi o galleggianti dei piloti pratici.

15. Ogni nave che intenda valersi dell'opera dei piloti, per chiamarli a bordo deve fare uso, di giorno, di uno o più dei seguenti segnali:

a) alzare al trinchetto la bandiera nazionale in campo bianco.

La striscia bianca è uguale ad un settimo della inferitura della bandiera;

b) fare il segnale *P. T.* del Codice internazionale dei segnali;

c) alzare la bandiera *S* del Codice internazionale dei segnali, con o senza il pennello distintivo, sopra di essa.

Di notte la chiamata dei piloti deve farsi mediante l'uso di uno solo dei seguenti segnali:

a) bruciare la luce pirotecnica comunemente chiamata *fontana*, bianca, ogni quindici minuti;

b) mostrare, appena al disopra del bordo, una luce brillante bianca per diversi periodi di un minuto circa, a breve intervallo fra un periodo e l'altro.

16. Il capitano, ed in generale qualsiasi persona preposta al comando della nave, il quale faccia o permetta che si faccia qualcuno dei segnali sopraindicati, ad un fine che non sia quello di chiamare il pilota,

incorre in un'ammenda di lire 50, restando inoltre civilmente responsabile di ogni conseguenza del fatto.

17. Ogni nave o galleggiante di pilota che si diriga verso una nave per pilotarla, deve darne avviso ad essa alzando ed ammainando più volte la bandiera distintiva, se di giorno, e se di notte mostrando a brevi intervalli, non mai superiori a 15 minuti, un fanale a lampo, indipendentemente dalla osservanza delle regole per evitare gli abbordi in mare.

Il capitano, ed in generale qualsiasi preposto al comando della nave, che, dopo aver chiamato il pilota mediante i segnali stabiliti, non manovri in modo da permettergli l'accosto e non gli renda possibile l'accesso a bordo, è obbligato al pagamento dell'intero diritto di pilotaggio, salvo il caso di forza maggiore.

18. In conformità dell'art. 190 del Codice per la marina mercantile, i piloti non possono esercitare servizio di rimorchio senza apposita licenza dell'autorità marittima.

È inibito ai piloti, salvo il caso di circostanze eccezionali, di esercitare il trasporto di persone o di cose.

19. Nella mercede stabilita per il pilotaggio è compresa anche la remunerazione per la direzione dell'ormeggio della nave pilotata, purchè però l'ormeggio avvenga a breve intervallo dall'arrivo della nave.

Il Regolamento speciale per il pilotaggio di ciascun porto determina la durata media del suindicato periodo di intervallo fra l'arrivo e l'ormeggio della nave.

20. Qualora nelle operazioni di ormeggio della nave il capitano richiegga, per qualsiasi motivo, il concorso della nave o del galleggiante dei piloti non può essergli rifiutato.

Il capitano però deve corrispondere un adeguato compenso per il concorso della nave o del galleggiante suindicato. Nel caso di disaccordo fra le parti, provvede l'autorità marittima ai sensi degli articoli 14, 15 e 16 del Codice per la marina mercantile.

21. Nel caso che il pilota, chiamato a bordo di una nave, debba, per qualsiasi motivo, permanervi per un tempo di durata superiore al disimpegno normale del servizio di pilotaggio, ha diritto al vitto ed a conveniente alloggio a spese della nave.

Il pilota, nel caso suindicato, ha diritto, oltre al compenso spettante in base alla tariffa, ad una rimu-

nerazione personale di lire 10 al giorno, computandosi per giornata intera qualsiasi frazione di giorno.

22. Qualora il pilota si trovi a bordo di una nave e questa non possa, per causa di forza maggiore o per altro motivo indipendente dalla volontà del capitano, essere guidata alla località di sua destinazione dal pilota stesso, questi deve rimanere a bordo della nave ed attendere che siano eliminati gli ostacoli impedenti il cammino o la manovra di essa, fino a quando gli sia possibile di riprendere l'esercizio del pilotaggio, senza che per questo abbia diritto ad aumento di retribuzione, salvo l'indennità prevista dall'articolo precedente.

23. Quando il pilota, a richiesta dell'autorità marittima, in base a domanda degli interessati, debba recarsi all'incontro di una nave in arrivo, ha diritto all'aumento di un quarto della mercede stabilita dalla tariffa per l'entrata in porto, purchè la nave sia raggiunta ad una distanza dal porto non superiore a dieci miglia, ed il pilota abbia dovuto attenderla per un periodo di tempo non superiore alle sei ore dalla partenza dal porto.

Qualora invece la nave sia stata raggiunta a distanza maggiore delle dieci miglia, oppure l'attesa della nave da parte del pilota sia stata oltre le sei ore, il pilota ha diritto ad un aumento oltre il quarto della mercede suindicata, da determinarsi, nel caso di disaccordo fra le parti, dall'autorità marittima ai sensi dell'art. 14 del Codice per la marina mercantile.

24. Il pilota che sia chiamato da una nave solamente per far giungere comunicazioni a terra, ovvero che, col permesso dell'autorità marittima, sia stato inviato da interessati a fare comunicazioni ad una nave, ha diritto ad una remunerazione di lire 50, a carico della nave, nel primo caso, e degli interessati nel secondo, sempre quando la nave non sia a distanza maggiore di dieci miglia e non abbia avuto luogo alcuna operazione di pilotaggio, nel quale caso deve essere corrisposto il pagamento del corrispondente diritto in base alla tariffa.

Qualora la nave sia a distanza maggiore delle dieci miglia, la remunerazione è aumentata in proporzione, ed in caso di contestazione viene determinata dall'autorità marittima ai sensi dell'art. 14 del Codice per la marina mercantile.

25. Nel caso che il pilota sia andato all'incontro di una nave o chiamato mediante i segnali prescritti nell'art. 15, oppure inviato appositamente ai sensi dell'art. 23, ha sempre diritto al pagamento dell'intero diritto, anche se il capitano non si valga dell'opera sua.

26. Salvo che non sia disposto altrimenti nella tariffa locale, il capitano di una nave che si valga dell'opera dei piloti tanto all'arrivo che alla partenza, pagherà per il pilotaggio in partenza la metà del diritto stabilito per l'arrivo.

Tale riduzione non si applica se l'opera dei piloti sia prestata solamente per la partenza della nave.

27. La riscossione delle mercedi di pilotaggio si fa mediante presentazione di una nota o distinta controllata dall'autorità marittima, staccata da un registro a matrice, tenuto dal capo pilota, bollato e controsegnato dall'autorità stessa.

28. Le somme riscosse per i diritti di pilotaggio, tranne le indennità previste dall'art. 21, destinate alla persona del pilota, dedotta ogni spesa, sono ripartite nel modo seguente :

al capo pilota una parte, più il 2 % sui proventi netti ;

a ciascun sottocapo e pilota una parte ;

ai piloti invalidi, alle vedove ed agli orfani minorenni di piloti, le quote che sono determinate dai regolamenti speciali per ciascun corpo.

29. La ripartizione dei proventi del pilotaggio è sottoposta alla vigilanza dell'autorità marittima locale, che ha sempre diritto di controllare la contabilità del corpo dei piloti.

Ogni controversia, che possa sorgere fra i piloti, in materia di ripartizione dei proventi, è decisa in via amministrativa dalla stessa autorità.

Nel caso che le società di navigazione, oppure i loro agenti o rappresentanti, addivengano ad accordi coi piloti per il pagamento delle mercedi dovute per pilotaggio delle navi ad esse rispettivamente appartenenti o raccomandate, di tale accordo deve essere data notizia all'autorità marittima, agli effetti della ripartizione dei proventi.

30. I piloti devono essere sempre in grado di potere esibire ai capitani ed alle altre persone interessate : il

Codice per la marina mercantile, il presente Regolamento speciale di pilotaggio con la tariffa delle merci relative, il Regolamento del porto.

31. I componenti i corpi di piloti, i quali per avanzata età o per motivi di salute non siano più idonei al disimpegno del servizio di pilotaggio, sono cancellati dal registro stabilito dall'art. 193 del Codice per la marina mercantile, e viene ad essi ritirato il certificato di abilitazione di cui all'art. 5.

Il giudizio sulla invalidità dei componenti il corpo dei piloti deve risultare da un rapporto motivato del capitano di porto, il quale può anche richiedere il parere di medici della regia marina o del regio esercito, di medici di porto o civili.

La cancellazione e il ritiro del certificato avvengono, oltrechè per i casi di cui nell'art. 194 del Codice per la marina mercantile, anche nel caso di condanna per contrabbando con recidività.

Contro la cancellazione l'interessato può ricorrere al Ministero della marina nel termine di giorni 30 dalla notificazione del provvedimento. Il ricorso non ha effetto sospensivo.

32. Il corpo dei piloti sarà obbligato a ripristinare o a reintegrare, nel termine che sarà stabilito dall'autorità marittima, la cauzione già costituita a mente dell'art. 198 del Codice per la marina mercantile, qualora la cauzione stessa venisse, per qualsiasi causa, a mancare o ad essere diminuita di valore.

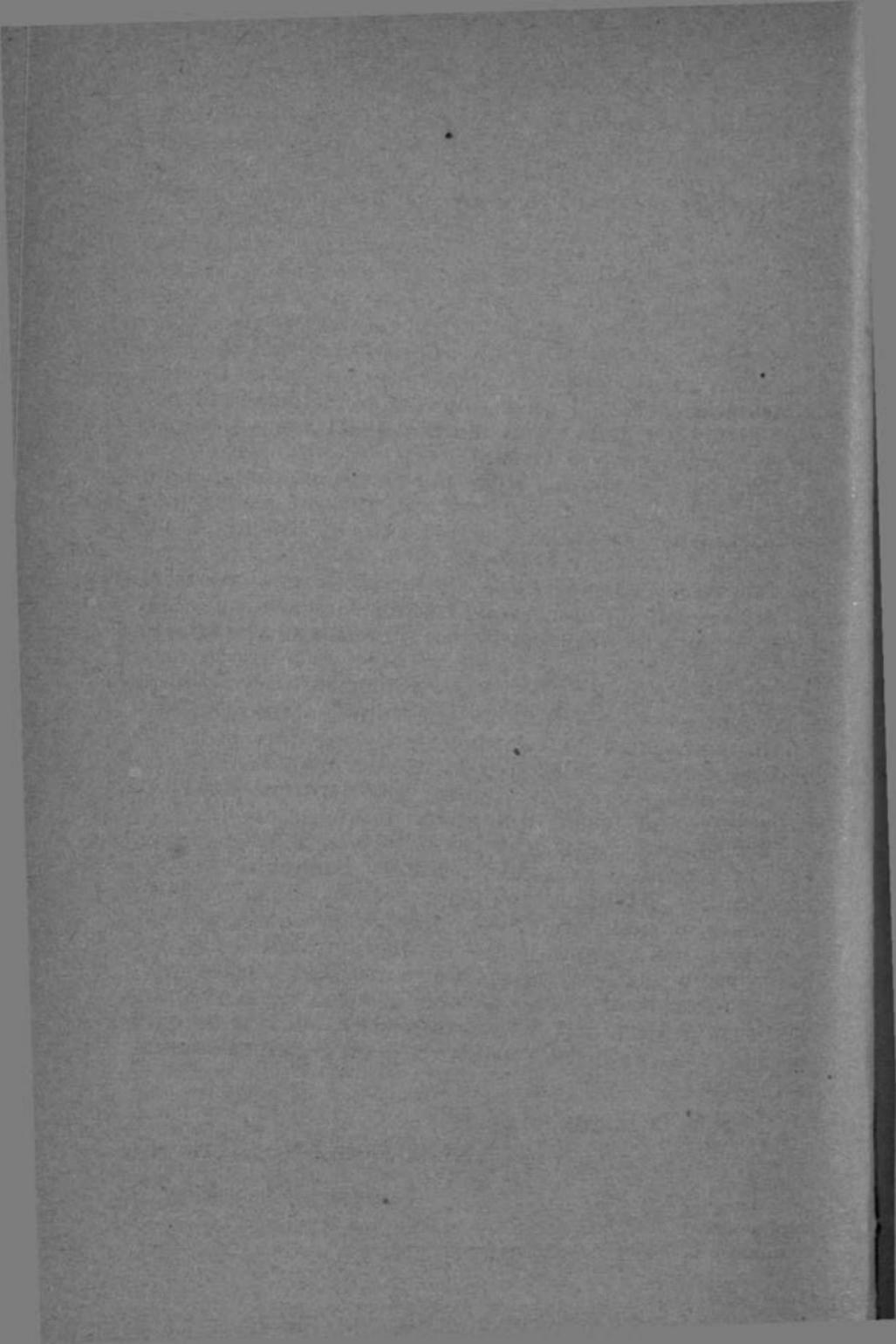
33. In conformità degli articoli 195 e 204 del Codice per la marina mercantile, saranno compilati speciali regolamenti da approvarsi con decreto Reale, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, sull'ordinamento di ciascun corpo di piloti pratici locali, sul disimpegno del servizio, sulle particolari tariffe, sull'ammontare della cauzione che il corpo deve prestare a norma dell'art. 198 del citato Codice, sul trattamento dei piloti invalidi, delle vedove e degli orfani minorenni dei piloti.

Roma, 7 maggio 1914.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro della marina

MILLO.



INDICE ALFABETICO-ANALITICO.

Abbandono di nave da parte del proprietario o armatore, C. 56 ; R. 424, 426, 429 — **da parte del capitano**, C. 111, 370 — **di nave sommersa**, C. 137 ; R. 722, 728 ; C. 176 ; R. 871.

Ammutinamento, C. 294-297.

Armamento di navi nello Stato, R. 430-437 — **all'estero**, R. 438-448 — **in corso**, C. 208.

Armatore, definizione, C. 52 — **dichiarazione di armatore**, C. 53 ; R. 419-421 — **responsabilità**, C. 55, 56 ; R. 424, 426, 429 — **per le pene dell'equipaggio**, C. 263.

Arrivo di navi, presentazione del giornale nautico, dichiarazione d'avaria ecc., C. 115-118, 416 ; R. 345-362, 652, 733, 987.

Atti di guerra su navi mercantili, C. 207 — **armamento in corso**, C. 208 — **difesa e preda centro navi che abbiano aggredito**, C. 209 — **soccorso da parte di cittadini a nave aggredita in vista delle coste dello Stato**, C. 210.

Atto di nazionalità, C. 36-40 ; R. 253, 261, 301, 317.

Attrezzi di cui devono essere munite le navi, R. 536 e seg.

Bandiera, C. 39, 101, 172, 346, 351 ; R. 624-627.

Baratteria ed altri reati contro la proprietà : investimento, naufragio o perdita della nave dolosamente prodotti da qualunque persona dell'equipaggio, C. 303 — **capitano, padrone o altri che abbia il comando della nave e ne disponga a suo vantaggio**, C. 304 — **capitano o padrone che con intenzione dolosa faccia falsa rotta, getti in mare, distrugga o faccia perdere il carico, i viveri o effetti ed attrezzi di bordo**, C. 305 — **caso in cui ciò avvenga per parte di una o più persone dell'equipaggio**, C. 306 — **capitano o padrone il quale dolosamente formi o sottoscriva una polizza di carico o ne alteri una vera**, C. 307 — **capitano o padrone che dolosamente sostituisca ordini falsi a quelli ricevuti dai suoi committenti**, C. 308 — **altri fatti dolosi del capitano punibili**, C. 309 — **capitano o padrone che abbia causata l'applicazione di una multa**, C. 310 — **imbarco di effetti, il sequestro dei quali abbia causato spese o danni per gli armatori**, C. 311 — **alterazione dei viveri**, C. 312 — **alterazione delle mercanzie**, C. 313 — **capitano, padrone e ufficiali di bordo colpevoli dei reati contemplati nei tre precedenti articoli**, C. 314 — **furto commesso a bordo da persone dell'equipaggio**, C. 315 — **altre frodi commesse dal capitano, dal padrone o da altra persona dell'equi-**

paggio a danno degli interessati nella nave o nel carico, C. 316 — passeggeri colpevoli dei reati contemplati nei precedenti articoli, C. 317 — riscatto di navi predate o catturate, C. 318 — spedizione in porto estero delle prede, C. 319.

Battelli ed altri galleggianti, C. 187 ; R. 837-899, 912.

Cantieri : concessioni di tratti di spiaggia per cantieri, C. 35 ; R. 751-756 — polizia marittima dei cantieri, R. 233-240.

Capitanerie di porto : personale, C. 3 ; R. 25 e seg.

Capitani di porto : dove risiedono, C. 4 — quali incarichi hanno, C. 10 — sono pubblici ufficiali, C. 11 — esercitano funzioni di polizia giudiziaria, C. 13 — decidono in alcune controversie, C. 14 — in altre si occupano per un amichevole accordo, C. 16.

Capitani mercantili : patente, C. 57, 354, 355 — di lungo corso e di gran cabotaggio, C. 58, 59 — condizioni per ottenere la patente, C. 62 ; R. 120, 140-142, 145-170 — capitani superiori di lungo corso, C. 65 — capitani che ottengono la naturalità, C. 63 — patente agli ufficiali della R. marina, C. 64 — destituzione o sospensione dal grado, C. 255 e seg.

Carte di bordo : quali sono, C. 36 — atto di nazionalità, C. 37 — da chi è rilasciato, C. 38 — battelli e barche esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità, C. 39 — a chi devono appartenere le navi per ottenere l'atto di nazionalità, C. 40 — stranieri che acquistano proprietà di nave italiana, C. 41 — stazatura della nave, C. 43 — matricola, C. 45, 46 — per quanto è valevole l'atto di nazionalità, C. 47 — trapassi della proprietà navale, C. 48 — demolizione della nave, C. 49 — cancellazione della nave dai ruoli, C. 50 — ruolo d'equipaggio, C. 51.

Cassa depositi della gente di mare, C. 150-153 ; R. 735-750.

Cassa degli invalidi, C. 56, 229, 242, 263, 460.

Costruttori navali, C. 27 ; R. 214-232 — patente C. 25, 28 — obblighi del costruttore prima della costruzione e del varo, C. 31, 32.

***Costruzioni navali**, C. 33 — sorveglianza delle autorità portuali sulla costruzione delle navi, R. 237 — costruzione di barche fino a 50 tonnellate, C. 34.

Crediti privilegiati, C. 133.

Demolizione delle navi, C. 49.

Depositi della gente di mare. Vedi *Cassa depositi*.

Disarmo delle navi nello Stato, R. 449, 451 — all'estero, R. 452, 460.

Diserzione, C. 264-280.

Dismissione di bandiera, C. 48.

Disubbidienza, C. 281, 282.

Emigranti, C. 85 e seg. ; R. 547-587.

Equipaggio : composizione, C. 66 — forza, C. 71 ; R. 430-436 — nazionalità, C. 71, 72.

Esami per conseguire il grado di capitano o padrone, C. 62 ; R. 120, 140-142, 145-170 — di scrivano, C. 67 ; R. 140, 174-176

— di marinaio autorizzato, C. 60 ; R. 185-202 — di marinaio autorizzato alla pesca illimitata, C. 148 ; R. 185, 196, 197, 202 — di perito stazatore, R. 292-300 — di ingegnere navale, C. 26 ; R. 215-217, 219, 220, 222 — di costruttore navale, C. 20 — di maestro d'ascia, C. 34 ; R. 223, 225.

Estrazione di sabbia, C. 160 e seg.

Falsificazione di atti o documenti relativi alla navigazione o al traffico marittimo, C. 424.

Gente di mare: quali persone comprende, C. 17 — divisione in due categorie, C. 18, 19, 20, 22 ; R. 83, 87, 91, 96, 99, 101-113 — cambiamento di domicilio degli individui della gente di mare, C. 24.

Giornale di bordo, C. 111, 358 ; R. 345-361, 363.

Giurisdizione civile dei funzionari di porto, C. 14-16 ; R. 969-986 — penale marittima, C. 433, 434 ; R. 1003-1066.

Guardiani di navi in disarmo, C. 171, 184.

Imbarchi: uso della forza, C. 427 — imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci, R. 835-846.

Incendi nei porti, R. 872-875.

Infrazioni alla polizia marittima, C. 346-387 — alla polizia dei porti e delle spiagge, C. 392-409 — delle leggi e dei regolamenti sulla pesca, C. 410-414.

Insubordinazione, C. 283-289.

Lido e spiaggia: da chi dipendono, C. 157 — concessioni, C. 158 ; R. 757-811 — innovazioni, C. 159 ; R. 808 — estrazione di arene e ghiaie, C. 160-162.

Macchinista, C. 69 ; R. 206-210, 213.

Maestro d'ascia, C. 18-34.

Marinaio, C. 18, 21 — marinaio autorizzato, C. 60 — alla pesca illimitata, C. 148.

Materie esplosive, C. 168 ; R. 849, 858.

Matricole della gente di mare, C. 19 ; R. 87, 91, 96, 99 — delle navi, C. 45 ; R. 9, 241.

Mozzi, C. 18, 21.

Naufrazi: obbligo dell'assistenza alle navi in pericolo, C. 120 — diritto al risarcimento dei danni e ad un premio, C. 121 — soccorso da parte delle autorità marittime, C. 122 ; R. 656-663 — gestione del recupero e custodia degli oggetti provenienti da naufragio, C. 123-125 ; R. 672, 681 — retribuzione pel salvataggio, C. 126 — promessa di mercede fatta all'atto del salvataggio, C. 127 — obbligo per l'equipaggio di lavorare al ricupero, C. 128 ; R. 676 — anticipazione di fondi, C. 129 — liquidazione del ricupero, crediti privilegiati, C. 130-133 ; R. 670-688 — nave abbandonata in mare, C. 134, 138 — oggetti rinvenuti in mare, C. 135 — nave sommersa fuori del porto, C. 137.

Nazionalità delle navi, C. 39 e seg.; R. 253, 261, 899 — degli equipaggi, C. 71; R. 437.

Neutrali: navi nemiche con carico di mercanzie di proprietà neutrale, C. 214 — navi neutrali con contrabbando di guerra, C. 215 — oggetti di contrabbando di guerra, C. 216 — navi neutrali che rompono il blocco, C. 217 — esenzione da visita, C. 218.

Neutralità dello Stato: rilascio forzato, C. 246 — navi da guerra di potenza amica, belligerante, con missione esclusivamente scientifica, C. 247 — approvvigionamento d'armi o munizioni, C. 248 — fornitura di viveri, ecc., C. 249 — navi belligeranti in un porto neutrale, C. 250 — preda o atti di ostilità nel mare territoriale, C. 251.

Obbedienza della gente di mare alle autorità consolari e marittime, C. 154.

Occupazione di spazi nei porti, R. 867-871.

Oltraggio verso le autorità consolari e marittime, C. 425.

Padrone, C. 58, 59, 62, 64; R. 178 e seg.

Partenza di navi, C. 77 e seg.; R. 491-499.

Passavanti. Vedi *Polizia della navigazione*.

Passeggieri, C. 85 e seg.; R. 547-587.

Patenti. Vedi *Esami*.

Periti stazzatori, R. 171-182.

Pesca limitata e illimitata, C. 139, 140 — tonnare e mugginare, C. 141, 142 — oneri per i pescatori esteri, C. 143 — licenze, C. 144 — barche per tonnare e mugginare, C. 146 — condizioni per dirigere battelli da pesca, C. 147, 148; R. 729-734 — pesca nei porti, C. 180.

Piloti pratici, C. 192-204; R. 934-968.

Pirateria, C. 320-334.

Polizia della navigazione: bandiera, carte di bordo, C. 101; R. 624-627 — passavanti provvisorio, C. 102; R. 438 — navi da guerra nazionali, C. 103-105; R. 627 — navi da guerra estere, C. 106 — divieto di cedere il comando, C. 107 — assenza del capitano, C. 108 — abbordi in mare, C. 110 — abbandono della nave, C. 111 — processo verbale in caso di perdita, abbandono, scontro o altro accidente, C. 112 — asilo a ricercati dalla giustizia per reati comuni, C. 113 — ricovero ai nazionali abbandonati in paese estero, C. 114; R. 481-486.

Polizia di bordo: potere disciplinare del capitano o padrone, C. 92 — reati commessi a bordo, C. 93 — mancanza di viveri, C. 94-96 — imbarco di armi o munizioni, C. 97; R. 633-634 — successioni di persone morte a bordo, C. 98-100; R. 600 e seg.

Polizia giudiziaria dei porti: uffici di pubblica sicurezza, C. 181; R. 866 — disordini su navi estere, C. 182 — asilo a delinquenti e disertori, C. 183 — guardiani, C. 171-184 — ronde, C. 185; R. 997, 998.

Polizia marittima: uso della bandiera senza autorizzazione, C. 346 — simulazione della proprietà della nave per farla coprire

di bandiera nazionale, C. 347 — traffico e falsificazione di carte di bordo, C. 347-350 — mancanza della bandiera regolamentare, C. 351 — mancanza delle carte di bordo, C. 352 — navigazione fuori dei limiti assegnati al grado, C. 353 — comando di nave preso senza esserne autorizzato, C. 354, 355 — usurpazione del comando di bordo, C. 356 — mancanza a bordo del numero degli ufficiali che impone la legge, C. 357 — eccedenza di passeggeri, C. 359 — riduzione delle razioni, C. 360 — omissione di atti di stato civile a bordo, C. 361 — false annotazioni nel giornale nautico, C. 364 — abuso di potere a bordo da parte del capitano o degli ufficiali, C. 365, 366 — ubbriachezza di persone dell'equipaggio, C. 368 — perdita della nave per colpa, C. 369 — mancata annotazione d'imbarco o sbarco, C. 371 — sbarco di individui dell'equipaggio all'estero contro la loro volontà, o senza i mezzi di rimpatrio o di cura se ammalati, C. 372, 373 — rifiuto da parte del capitano di trasportare condannati o marinai abbandonati, favoreggiamento alla fuga di delinquenti, C. 375 — disobbedienza verso navi da guerra nazionali, C. 378 — abbandono del convoglio da parte del capitano, C. 379 — assunzione del comando di navi da guerra estere, C. 380 — imbarco su navi mercantili di potenza nemica, C. 381, 382 — cessione del libretto di matricola o del foglio di ricognizione, C. 384 — rifiuto di assistenza a nave pericolante, C. 385 — mancata dichiarazione di oggetti recuperati, C. 387 — rifiuto di pagamento dei diritti consolari, C. 388 — false dichiarazioni di costruttori, C. 389 — navigazione senza i fanali accesi, mancato rifornimento di viveri ad altra nave che li richiede, ecc., C. 390.

Porti. Vedi *Sicurezza dei porti*.

Potere disciplinare: a chi è affidato, con quali facoltà, punizioni disciplinari, come applicate, ecc., C. 450-460; R. 1067, 1068, 1070.

Prede: reciprocità, C. 211 — cattura e confisca per contrabbando di guerra, C. 212 — norme da seguirsi dalle navi predatrici, C. 213 — premio all'equipaggio in caso di liberazione della preda, C. 220 — nave predata dal nemico e da questi abbandonata, C. 222 — relazione del capitano sulla nave predata o catturata, C. 223 — caso di ricovero della nave in porto estero, C. 224 — giudizio di legittimità, C. 225, 226 — nave da guerra predata, C. 227 — liquidazione e ripartizione delle cose predate o confiscate, C. 228-242.

Proprietà navali: nazionalità, C. 40-42; R. 253, 261, 302, 372, 373, 899 — trapassi, C. 48; R. 362 e seg.

Proprietario di nave. Vedi *Armatore*.

Rappresaglie, C. 243-245.

Reati marittimi: reati e mancanze disciplinari, C. 252 — distinzione dei reati marittimi, C. 253-256 — sospensione dai gradi, C. 257 — interdizione dalla carica, C. 258 — sospensione dalla carica, C. 259 — estinzione e prescrizione dei reati, C. 261 — circostanze attenuanti, C. 262 — responsabilità dei proprietari

ed armatori per le pene pecuniarie incorse dai componenti l'equipaggio, C. 263.

Rimpatrii, C. 56, 75 ; R. 475, 493.

Riprese : restituzione al proprietario, C. 219, 221.

Rivolta. Vedi *Ammutinamento*.

Ruolo di equipaggio, C. 36, 51 ; R. 318-361.

Salari dell'equipaggio, C. 14 e seg.

Seomparizione in mare della nave, C. 50 ; R. 255, 591 — di persona di bordo, R. 597.

Segnali di pericolo, R. 636.

Sicurezza delle navi, R. 536 e seg.

Sicurezza dei porti, C. 163 ; R. 812-890 — scale, calate e moli, C. 164 — manchine, grue ed altri meccanismi, C. 165 — persone addette ai porti, C. 166 — battelli che accostano alle navi in arrivo, C. 167 — ormeggiamento ; scarico e carico di materie infiammabili, C. 168 — uso dei fuochi, C. 169 — taglio di ormeggi, C. 170 — guardiani a bordo, C. 171 — obbligo della bandiera spiegata, C. 172 — biglietto d'uscita, C. 173 ; R. 909 — getto di materiali nel porto, C. 174 ; R. 841, 847 — navi da demolirsi, C. 175 — navi sommerse nel porto, C. 176 ; R. 871 — guasti alle calate C. 177 ; R. 864 — depositi sulle calate, C. 178 : R. 860 — precauzione per i muri di sponda dei canali, C. 179 ; R. 876 — pesca nei porti, C. 180 ; R. 866.

Spiaggia. Vedi *Lido*.

Stazzatura, C. 43 ; R. 262-291.

Tipi delle navi mercantili, R. 259-261.

Tratta di schiavi, C. 335-345.

Ufficiali di bordo, C. 66.

Visita alle navi, C. 77 — da chi fatte, C. 78 — relazione della visita ufficiale, C. 79 — rinnovazione della visita, C. 80 — visite straordinarie, C. 81 — ispezione delle macchine, C. 82 — giustificazione per ottenere le carte di bordo, C. 83 ; R. 500-522.

Zavorre, C. 174 ; R. 847.

INDICE GENERALE DEL VOLUME.

PREFAZIONE	Pag. VII
BIBLIOGRAFIA	XI

PARTE PRIMA.

CODICE PER LA MARINA MERCANTILE.

R. DECRETO per la pubblicazione del Codice.....	3
---	---

I. — *Disposizioni amministrative.*

TITOLO	I ... Dell'amministrazione della marina mercantile.	5
CAPO	I ... Della giurisdizione amministrativa della marina mercantile	ivi
»	II ... Del personale delle capitanerie di porto.....	6
TITOLO	II ... Del servizio marittimo.....	10
CAPO	I ... Della gente di mare.....	ivi
»	II ... Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili.	11
»	III .. Delle carte di bordo che servono a far fede della nazionalità	13
»	IV... Dei proprietari e degli armatori delle navi..	17
»	V ... Dei capitani e padroni	19
»	VI... Degli ufficiali di bordo e degli equipaggi....	22
»	VII . Delle visite alle navi e delle partenze.....	26
»	VIII. Del trasporto dei passeggeri.....	29
»	IX .. Della polizia di bordo.....	31
»	X ... Della polizia della navigazione.....	33
»	XI .. Degli arrivi delle navi.....	36
»	XII . Dei naufragi e dei ricuperi.....	38
»	XIII. Della pesca.....	45
»	XIV. Dei depositi della gente di mare	47
»	XV . Disposizioni generali.....	ivi
TITOLO	III ... Del servizio dei porti e delle spiagge.....	48
CAPO	I ... Del lido del mare e delle spiagge.....	ivi
»	II ... Della polizia amministrativa e della sicurezza dei porti	51
»	III .. Della polizia giudiziaria dei porti e delle rade.	55
»	IV... Dei battelli ed altri galleggianti pel servizio dei porti.....	56
»	V ... Dei piloti pratici locali	58
»	VI... Disposizioni generali.....	60

TITOLO	IV...	Del diritto marittimo in tempo di guerra.	Pag. 60
CAPO	I ...	Degli atti di guerra che si possono esercitare dalle navi mercantili	ivi
"	II ...	Delle prede fatte dalle navi da guerra.....	61
"	III ..	Del trattamento delle navi e delle mercanzie neutrali	62
"	IV...	Delle riprese, della legittimità delle prede, delle confische e del relativo giudizio	ivi
"	V ...	Della liquidazione e della ripartizione delle cose predate o confiscate.....	64
"	VI...	Delle rappresaglie.....	67
"	VII .	Della neutralità dello Stato verso le Potenze belligeranti	68

II. — *Disposizioni penali per la marina mercantile.*

TITOLO	I ...	Dei reati marittimi e delle pene	69
CAPO UNICO	..	Disposizioni generali.....	ivi
TITOLO	II ..	Dei reati marittimi	71
CAPO	I ...	Delle diserzioni	ivi
"	II ...	Della disobbedienza, insubordinazione, ammutinamento, complotto e rivolta.....	74
"	III ..	Della baratteria e di altri reati contro la proprietà	77
"	IV...	Della pirateria	81
"	V ...	Della tratta di schiavi.....	84
"	VI...	Delle infrazioni alla polizia marittima.....	87
"	VII .	Delle infrazioni alla polizia dei porti e delle spiagge	96
"	VIII.	Delle infrazioni delle leggi e dei regolamenti sulla pesca	99
"	IX ..	Delle contravvenzioni marittime	ivi
"	X ...	Disposizioni speciali	100
TITOLO	III ..	.....	102
CAPO UNICO	..	Della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza e della procedura..	ivi
TITOLO	IV...	Del potere disciplinare.....	107
CAPO UNICO	..	.....	ivi
TABELLA	che stabilisce la divisione del territorio marittimo.		110

PARTE SECONDA.

REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL TESTO UNICO
DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE.

R. DECRETO	per la pubblicazione del Regolamento.....	117	
TITOLO	I ...	Circoscrizione marittima. — Personale, attribuzioni amministrative e giudiziarie degli uffici di porto	119

CAPO	I	Giurisdizione, doveri ed attribuzioni generali del personale degli uffici di porto. Pag.	119
»	II	Attribuzioni amministrative degli uffici di porto	120
SEZIONE I	. . .	Attribuzioni dei capi di compartimento	ivi
»	II . . .	Attribuzioni dei capi di circondario	122
»	III. . .	Attribuzioni dei capi di un ufficio di porto locale	124
»	IV. . .	Attribuzioni dei delegati di porto	ivi
»	V. . .	Disposizioni comuni alle precedenti sezioni.	125
CAPO	III. . .	Disposizioni riflettenti il personale del corpo delle capitanerie di porto	127
SEZIONE I	. . .	Capitano di porto ispettore	ivi
»	II. . .	Personale amministrativo del corpo delle capitanerie di porto	128
»	III. . .	Bassa forza del corpo delle capitanerie di porto	131
»	IV. . .	Imbarcazioni e spese d'ufficio	134
TITOLO	II. . .	Dei servizi marittimi	136
CAPO	I. . .	Delle matricole della gente di mare	ivi
SEZIONE I	. . .	Gente di mare di 1 ^a categoria	ivi
»	II. . .	Gente di mare di 2 ^a categoria	140
»	III. . .	Disposizioni comuni alla 1 ^a e 2 ^a categoria	143
CAPO	II. . .	Degli esami per il conseguimento dei gradi di capitano superiore e di capitano di lungo corso, di capitano di gran cabotaggio, di padrone e di scrivano, e della qualità di perito stazzatore	146
SEZIONE I	. . .	Sedi e commissioni di esame	ivi
»	II. . .	Concorrenti agli esami	147
»	III. . .	Apertura degli esami	149
»	IV. . .	Esami	150
CAPO	III. . .	Delle patenti dei capitani e padroni, e dei certificati di idoneità per navigare come scrivani, e per abilitazione all'ufficio di perito stazzatore	154
»	IV. . .	Degli esami per il conseguimento del grado di sottoscrittore, dell'autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico, e dell'autorizzazione a dirigere barche alla pesca illimitata e limitata	157
SEZIONE I	. . .	Sedi delle commissioni d'esami	ivi
»	II. . .	Limiti assegnati alla navigazione del piccolo traffico	158
»	III. . .	Ammissione agli esami e concessione dei certificati di idoneità per navigare come sottoscrittore, e di autorizzazione a comandare bastimenti al piccolo traffico o battelli alla pesca illimitata	ivi

SEZIONE IV...	Autorizzazioni a dirigere battelli alla pesca limitata	Pag. 160
CAPO V....	Delle condizioni per esercitare l'arte di macchinista in 1° ed in 2°	161
" VI...	Dei costruttori navali e dei cantieri navali..	163
SEZIONE I. ...	Costruttori navali	ivi
" II. ..	Obblighi dei costruttori che imprendono la costruzione di un bastimento	166
" III. .	Polizia marittima dei cantieri	168
CAPO VII .	Dei bastimenti mercantili	170
SEZIONE I....	Matricole dei bastimenti	ivi
" II. ..	Tipi dei bastimenti mercantili	174
" III. .	Stazzatura	177
" IV...	Periti stazzatori	183
CAPO VIII.	Delle carte di bordo	185
SEZIONE I. ...	Atto di nazionalità	ivi
" II. ..	Ruolo d'equipaggio	190
" III. .	Del giornale nautico	196
CAPO IX..	Della proprietà dei bastimenti	ivi
SEZIONE I. ...	Trapassi di proprietà	ivi
" II. ..	Della trascrizione dei contratti di costruzione di bastimenti, degli atti traslativi o dichiarativi delle proprietà dei medesimi, e dei contratti di pegno e di cambio marittimo.	199
CAPO X. ..	Dei proprietari ed armatori	209
" XI. .	Armamento e disarmamento dei bastimenti.	212
SEZIONE I. ...	Armamento dei bastimenti nello Stato	ivi
" II. ..	Armamento dei bastimenti nazionali all'estero.	214
" III. .	Del disarmo dei bastimenti nello Stato	219
" IV...	Disarmo dei bastimenti nei porti esteri....	ivi
CAPO XII..	Dei bastimenti da diporto, cui è fatto obbligo delle carte di bordo	222
" XIII.	Delle convenzioni d'arruolamento	ivi
" XIV.	Dei rimpatrii	224
SEZIONE I. ...	Indennità di via alle persone congedate dal servizio dei bastimenti nazionali	ivi
" II. ..	Rimpatrii fatti d'ufficio dagli uffiziali consolari col mezzo di bastimenti nazionali a vela ed a vapore	226
" III. .	Discipline speciali relative al mantenimento, vestiario e rimpatrio di naufraghi trovantisi in paese estero	227
" IV...	Rimpatrii fatti per cura degli uffizi di porto nello Stato	229
" V. ..	Liquidazione e rimborso di spese	ivi
CAPO XV..	Della partenza dei bastimenti	230
" XVI.	Delle visite ai bastimenti	232
SEZIONE I. ...	Visite nello Stato	ivi
" IV...	Visite ai bastimenti per parte delle istituzioni di registro marittimo	ivi

CAPO	XVII. Regole per la sicurezza dei bastimenti. — Attrezzi, corredi ed instrumenti di cui devono essere muniti	Pag. 233
*	XVIII. Condizioni speciali richieste nei bastimenti addetti al trasporto passeggeri	ivi
*	XIX.. Della polizia di bordo.....	ivi
SEZIONE I	.... Funzioni di stato civile a bordo dei bastimenti, e incombenze da parte dell'autorità marittima nel regno e degli ufficiali consolari all'estero, relativamente agli atti compiuti o a compiersi nei suddetti bastimenti	ivi
*	II.... Razione normale di bordo	237
*	III .. Effetti, denari e crediti di persone decedute a bordo di bastimenti mercantili	ivi
CAPO	XX .. Disposizioni relative alla polizia della navigazione	244
SEZIONE I	.... Della bandiera	ivi
*	II.... Leggi e regolamenti dei quali devono essere provveduti i bastimenti in corso di navigazione	245
*	III... Delle armi e munizioni da guerra	246
*	IV... Disposizioni per evitare gli abbordi sul mare	247
*	V.... Segnali per chiedere soccorso	ivi
*	VI... Inchieste sui naufragi e altri sinistri marittimi	ivi
*	VII. . Degli arrivi ed approdi dei bastimenti	250
CAPO	XXI. Dei naufragi e dei ricuperi	251
SEZIONE I	.... Provvedimenti che gli uffizi di porto devono dare in caso di naufragio od altro sinistro marittimo sulle coste dello Stato	ivi
*	II. .. Ricuperi provenienti da naufragio geriti dagli interessati	252
*	III... Ricuperi provenienti da sinistri di mare geriti d'uffizio	256
*	IV. .. Liquidazione dei ricuperi provenienti da sinistri di mare	259
*	V. .. Provvedimenti che gli ufficiali consolari devono dare in caso di naufragio o di altro sinistro di bastimenti nazionali avvenuto nei loro distretti	262
*	VI... Ricuperi d'oggetti d'ignota provenienza	266
*	VII... Provvedimenti pel ricupero di bastimenti sommersi fuori dei porti, delle stazioni marittime e dei canali di accesso.....	269
CAPO	XXII. Disposizioni relative alla pesca	270
*	XXIII. Della cassa depositi della gente di mare....	271
TITOLO	III... Disposizioni relative al servizio dei porti e delle spiagge	275

CAPO	I. Disposizioni particolari per la concessione di aree ad uso delle industrie marittime.	Pag. 275
"	II. Disposizioni per la concessione di aree per usi estranei alle industrie marittime	276
"	III. Condizioni generali delle concessioni	283
"	IV. Dell'esecuzione dei contratti	286
"	V. .. Della polizia amministrativa e sicurezza dei porti	287
SEZIONE	I. Disposizioni generali	ivi
"	II. Movimento e stazione dei bastimenti nei porti.	288
"	III. Imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci.	291
"	IV. .. Delle zavorre	293
"	V. .. Dello sbarco e imbarco nei porti di materie esplosive ed infiammabili	294
"	VI. Polizia dei moli, delle calate e di altre opere marittime	296
"	VII. Occupazione dello spazio acqueo dei porti.	298
"	VIII. Dei provvedimenti e delle precauzioni contro gli incendi nei porti	299
"	IX. Disposizioni relative ai canali e rivi che sboccano nei porti	300
CAPO	VI. Dei battelli ed altri galleggianti esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità	304
SEZIONE	I. .. Inscrizione, trapasso di proprietà, passaggio di compartimento e demolizione	ivi
"	II. .. Annuali licenze, di cui devono essere muniti i galleggianti in genere, e condizioni per conseguirle	307
"	III. De' battelli da diporto armati con licenza.	312
"	IV. .. Dei piroscafi e delle barche a vapore addetti al rimorchio dei bastimenti	ivi
"	V. .. Del materiale galleggiante dipendente dall'amministrazione dei lavori pubblici	313
CAPO	VII. Dei piloti pratici	314
TITOLO	IV.	ivi
CAPO	I. .. Della giurisdizione civile contenziosa dei capitani e degli ufficiali di porto, della competenza e della procedura	ivi
SEZIONE	I. Della competenza e dei modi di regolarla in caso di conflitto	ivi
"	II. Della procedura	315
CAPO	II. Della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza e della procedura	319
SEZIONE	I. Delle funzioni di polizia giudiziaria.	ivi
"	II. Da chi e in quali casi si può richiedere la forza pubblica e la forza armata	323
"	III. Delle forme degli atti d'istruttoria preliminare commessi ai capitani ed ufficiali di porto dall'art. 444 del Codice per la marina mercantile	324

SEZIONE IV.	Dei giudizi di competenza dei capitani e degli ufficiali di porto e degli atti d'istruttoria anteriori al dibattimento (art. 434 e 448 del Codice per la marina mercantile)	Pag. 332
TITOLO V.	Del potere disciplinare	349
CAPO UNICO.		ivi
TITOLO VI.	Disposizioni generali e transitorie	351
CAPO UNICO.		ivi
TABELLA N. 1. Divisione del territorio marittimo.		355

PARTE TERZA.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL CODICE
E AL REGOLAMENTO PER LA MARINA MERCANTILE.

Art. 1 e seg. del Codice, 5 e seg. del Regolamento.

*Amministrazione della marina mercantile
e personale del corpo delle capitanerie di porto.*

D. L. 26 giugno 1916, n. 830, riguardante la ripartizione dei servizi tra il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ed il Ministero della marina	371
R. D. L. 27 novembre 1919, n. 2349, che trasferisce l'Ispettorato delle Capitanerie di porto dal Ministero della marina al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari	372
D. L. 3 febbraio 1918, n. 161, che, per la durata della guerra e fino a sei mesi successivi alla dichiarazione della pace, provvede alla militarizzazione dei funzionari amministrativi del corpo delle capitanerie di porto	377
D. L. 16 maggio 1918, n. 640, circa il reclutamento e l'avanzamento del corpo delle capitanerie di porto, modificato dal D. L. 8 giugno 1919, n. 640	379
R. D. 7 febbraio 1909, n. 98, che stabilisce le norme per conferimento dei posti di incaricato e di delegato di porto	385
R. D. 18 agosto 1920, n. 1257, che sopprime l'attuale categoria del personale di bassa forza delle capitanerie di porto, istituendo in sua vece quella dei sottufficiali di porto e ne approva le tabelle organiche relative	388

Art. 40-52 e 53 del Codice.

D. L. 5 luglio 1917, n. 1295, relativo alla nazionalità della proprietà navale ed alle concessioni del demanio marittimo	404
--	-----

Art. 345-361 del Regolamento.

R. D. 17 dicembre 1885, n. 3612, serie 3 ^a , che approva il Regolamento per la uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali	406
--	-----

Art. 500-518 del Regolamento.

- R. D. 9 maggio 1895, n. 352, che modifica le disposizioni riguardanti le visite dei bastimenti mercantili 413

Art. 523-528 del Regolamento.

- R. D. 13 luglio 1903, n. 361, che approva il Regolamento sull'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose; modificato dai RR. DD. 24 marzo 1912, n. 279, e 2 aprile 1914, n. 295 424
- R. D. 24 dicembre 1903, n. 546, che porta alcune modificazioni al Regolamento approvato con R. D. 13 luglio 1903, n. 361 442
- R. D. 21 aprile 1904, n. 186, che modifica il Regolamento predetto 444

Art. 529-535 del Regolamento.

- R. D. 14 giugno 1914, n. 625, che apporta alcune modificazioni al Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile 445

Art. 536-542 del Regolamento.

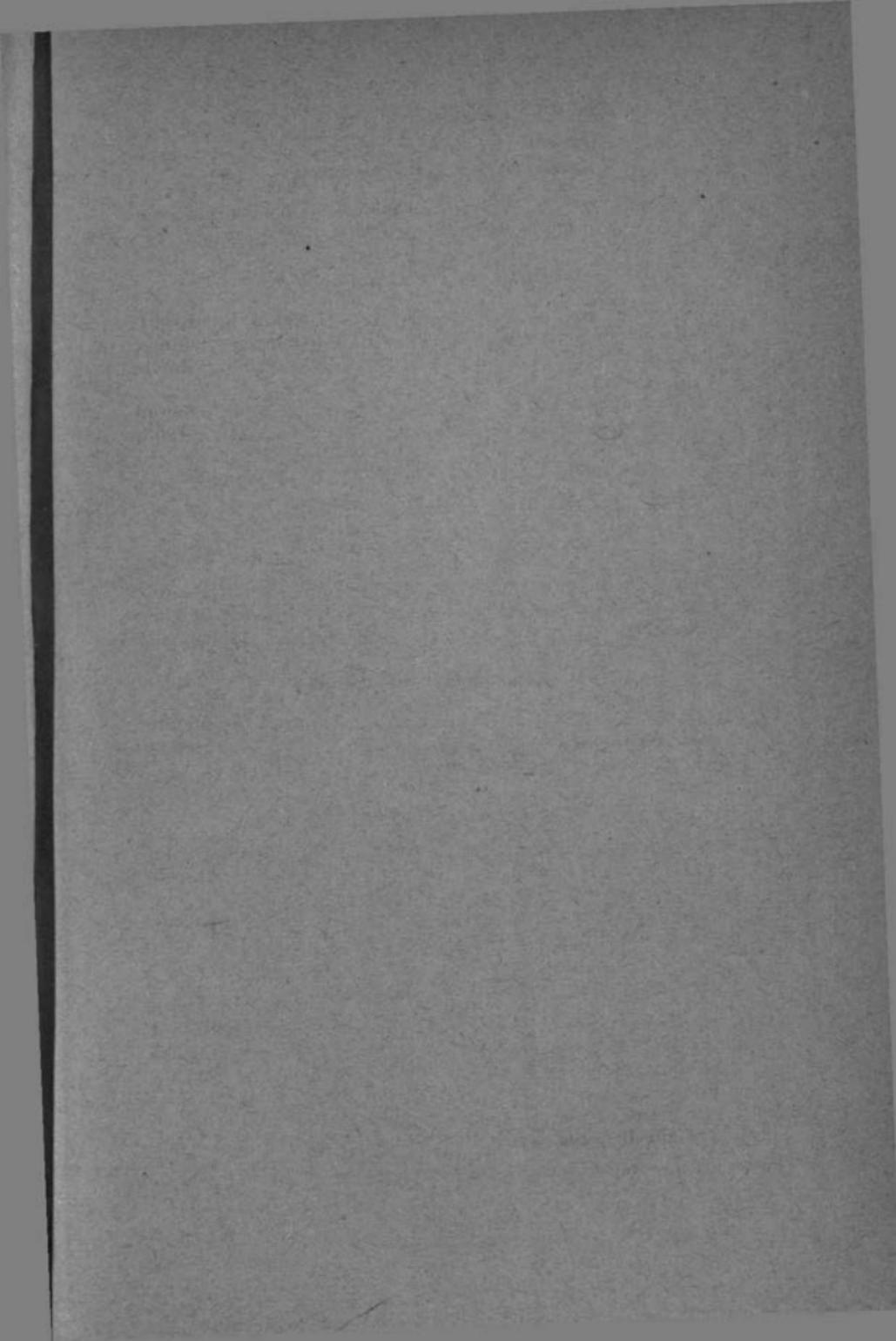
- R. D. 23 ottobre 1895, n. 671, che approva il Regolamento che determina gli attrezzi e corredi di cui debbono essere muniti i bastimenti mercantili 448

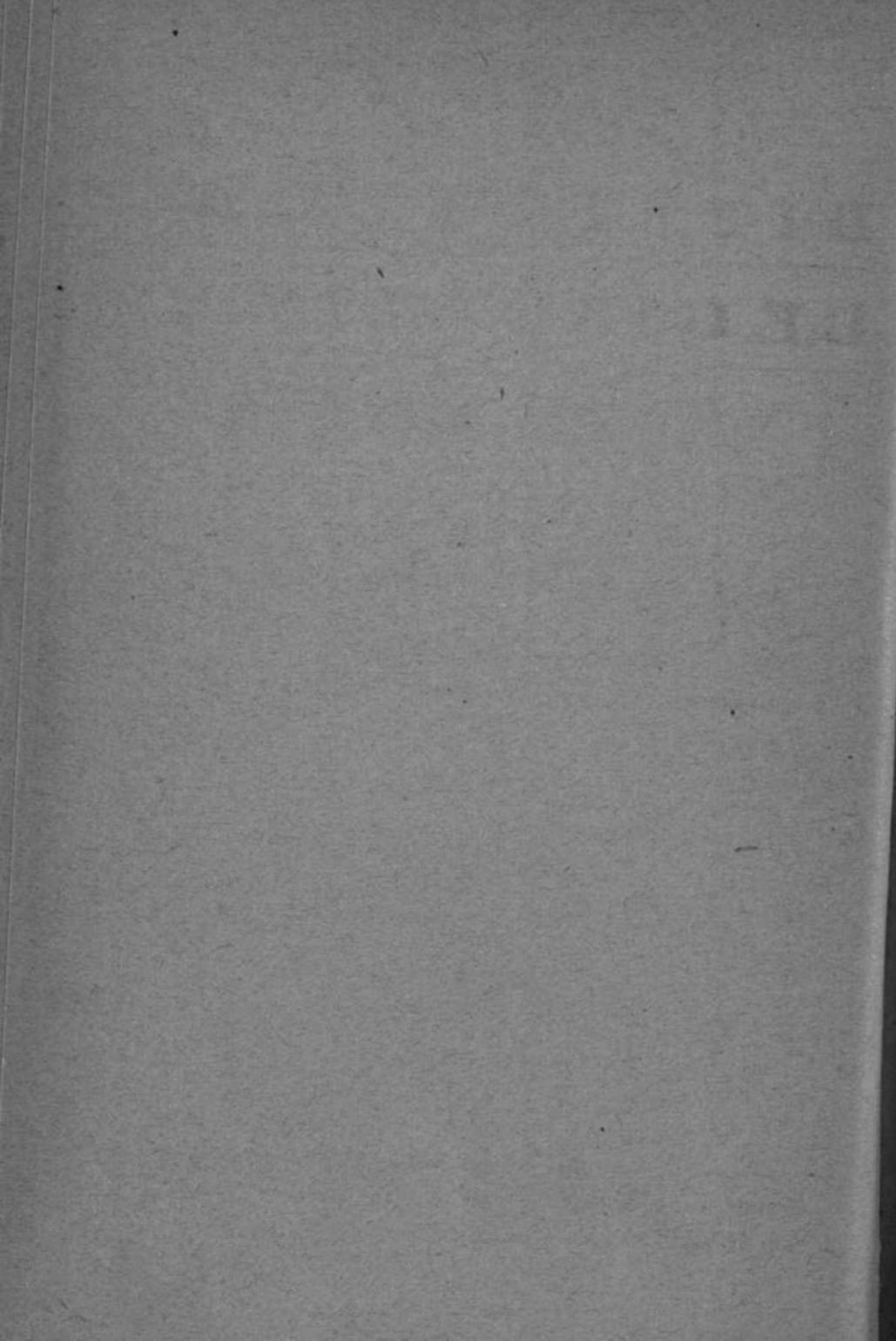
Art. 543-587 del Regolamento.

- D. M. 18 gennaio 1899, che approva il testo coordinato del Regolamento che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri; con le modificazioni apportatevi dai RR. DD. 14 dicembre 1899, n. 486, e 31 dicembre 1911, n. 1462 462

Art. 934-968 del Regolamento.

- R. D. 31 marzo 1895, n. 108, che approva il Regolamento sui piloti pratici in sostituzione del capo VII, titolo III, del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile 492
- R. D. 7 maggio 1914, n. 447, che approva il Regolamento per il servizio di pilotaggio nei porti dello Stato 501
- Indice alfabetico-analitico 513





G. BARBÈRA, EDITORE - FIRENZE.

.....

BIBLIOTECA

LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra").

DIRETTORE ONORARIO
LODOVICO MORTARA

SENATORE DEL REGNO
PRIMO PRESIDENTE DELLA CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA.

~~~~~

DIRETTORI DEI GRUPPI

Avv. VINCENZO DE FICCHY, — Dott. ATTILIO BRUNO.

Avv. Prof. ALFREDO JANNITTI DI GUYANGA.



---

Grande e novissima Collezione di circa 90 volumi  
in 16° (formato 11 × 17) elegantemente legati.

# BIBLIOTECA LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra").

---

Grande e novissima Collezione di circa 90 volumi in 16° (formato 11×17), elegantemente legati, **eminentemente pratica**, indispensabile per tutti coloro che hanno bisogno di conoscere il diritto positivo sopra una determinata materia, sparso, per solito, in molteplici e frammentarie disposizioni.

Esatta e completa riproduzione delle leggi in vigore, riscontrate sui testi ufficiali; indicazione, articolo per articolo, delle disposizioni abrogate e di quelle « correlate » delle altre parti del testo e delle altre leggi, e « complementari » (normali, circolari, istruzioni, ecc.) di utile consultazione per un più profondo studio od una ulteriore elaborazione; richiami bibliografici recenti e cospicui; corredo di massime giurisprudenziali illustrative, selezionate e riassunte, esposte sistematicamente. Queste le caratteristiche essenziali della nostra BIBLIOTECA LEGISLATIVA, rese fin d'ora evidenti dal 'Saggio' unito al presente manifesto-programma.

Salvo casi di forza maggiore, si pubblicherà, in misura media approssimativa, un volume al mese.

Si accettano prenotazioni per la intera BIBLIOTECA LEGISLATIVA o per i singoli gruppi.

I volumi si vendono anche separatamente.

# BIBLIOTECA LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei " Manuali Barbèra ").

---

**Primo gruppo :** DIRITTO PRIVATO, CIVILE, COMMERCIALE, ECCLESIASTICO E SOCIALE.

Diretto dall'Avv. VINCENZO DE FICCHY.

**Secondo gruppo :** DIRITTO AMMINISTRATIVO, COSTITUZIONALE E INTERNAZIONALE.

Diretto dal Dott. ATTILIO BRUNO.

**Terzo gruppo :** DIRITTO PENALE, FINANZIARIO E COLONIALE.

Diretto dall'Avv. Prof. ALFREDO JANNITTI DI GUYANGA.

I **Manuali Barbèra**, dopo un trentennio di continue e sodisfacenti affermazioni nella doppia serie teorica e pratica, rappresentano ormai, può dirsi, una *istituzione*, alla quale si ricorre senza esitare, con la sicurezza assoluta di trovare comunque il fatto proprio, in ogni parte del campo giuridico e sociale, dall'inizio degli studi alle quotidiane vicende della vita professionale.

Noi siamo lieti e orgogliosi di questo successo, dovuto agli sforzi compiuti per mantenere sempre alla iniziale altezza scientifica ed alla perfezionata tecnica i lavori della doppia serie; ma sentiamo, nel tempo stesso, che il posto conquistato impone alla nostra Casa editrice una grave responsabilità: quella di conservarglielo degnamente. E ciò in ispecial modo oggi, quando già si delinea, e per molteplici manifestazioni si afferma,

una trasformazione radicalmente innovatrice nelle concezioni scientifiche, giuridiche e sociali, nella legislazione e nei bisogni della vita pratica.

Dopo maturo e ponderato esame, in base alla esperienza del passato ed ai consigli di cultori delle varie discipline, tecnicamente competenti, presentiamo oggi al pubblico italiano, col titolo di *Biblioteca Legislativa*, una *Nuova Serie pratica dei « Manuali Barbèra »*. Essa, in relazione a quanto innanzi si diceva, tien conto del passato soltanto come punto di partenza, ma sostanzialmente mira a uno scopo che, fino ad oggi, non è stato preso in considerazione per nessuna collezione o serie di leggi.

È noto a tutti che cosa rappresenti, purtroppo, nel suo complesso e nelle singole parti il *corpus* delle leggi vigenti: una selva selvaggia di disposizioni, fatte e disfatte come tela di Penelope, sovente non coordinate in testi unici, tal altra contraddittorie o abrogate. E la deficienza o l'errore determina, per di più, una vera gragnuola di norme complementari ed esplicative, di circolari, normali, interpretazioni, decisioni di massima e giurisprudenziali che, nel loro insieme, portano al risultato di mantenere la norma positiva come in una nebulosa, attraverso la quale pochi fortunati veggono e i più s'illudono soltanto d'aver visto!

Che questo sia un male, tanto più grave in quanto contraddice alle limpide e pure tradizioni legislative italiane, tutti riconoscono e ripetono. Non si è trovato però, fino ad ora, salvo tentativi frammentari, non sempre ben riusciti, la via per eliminarlo, nè, per molteplici segni, è dato sperare che sarà per essere raggiunta. Donde la opportunità di un *mezzo* che per lo meno attenui il grave danno derivante da questo stato di cose. A tale fine mira la nostra *Biblioteca Legislativa*, che vuole alleviare lo studioso, il magistrato, il

funzionario, il professionista, il privato ricercatore, del penoso e spesso impossibile lavoro occorrente per raccogliere in gruppi più o meno organici, o almeno omogenei, le varie disposizioni riguardanti una determinata materia, per servirsene nel modo più sicuro con l'ausilio di tutte le norme complementari e modificatrici, nonchè della giurisprudenza di tutte le magistrature ordinarie e speciali, e di cospicui richiami bibliografici, che agevolino un più profondo studio o la elaborazione ulteriore.

Il nostro proposito, riteniamo, sarà per riuscire tanto più apprezzabile in quanto manca in Italia, e forse anche all'Estero, una trattazione condotta con gli esposti criteri organici e pratici. E siamo sicuri che sarà reso ancora più proficuo dal metodo adottato e dalla speciale competenza tecnica e scrupolosità dei collaboratori e di coloro ai quali è affidata la direzione della Serie.

Si è divisa tutta la legislazione nei seguenti gruppi :

DIRITTO PRIVATO, CIVILE, COMMERCIALE, ECCLESIASTICO,  
SOCIALE ;

DIRITTO AMMINISTRATIVO, COSTITUZIONALE, INTERNA-  
ZIONALE ;

DIRITTO PENALE, FINANZIARIO, COLONIALE.

Ciascuna delle materie contenute in tali gruppi risponde alle precise distinzioni dell'attività legislativa dello Stato.

Ciascun gruppo è stato a sua volta suddiviso in *Codici* o *Manuali* comprendenti uno specifico complesso di leggi particolari, tenuto conto soprattutto dei bisogni della pratica professionale. E ciascuna legge è completata, articolo per articolo, con tutte le disposi-

zioni *correlative* delle altre parti del testo o delle altre leggi, e *complementari* (normali, circolari, istruzioni, ecc.), con i richiami bibliografici e con la giurisprudenza selezionata e riassunta, esposta sistematicamente: considerato che il metodo sistematico ha il pregio di porre in evidenza la massima, di coordinarla prontamente alle altre, di mostrare come la giurisprudenza si rinnovi, di facilitare le ricerche, di indirizzare subito il lettore alle fonti scientifiche del principio applicato nella decisione, di agevolare la elaborazione della dottrina su basi sperimentali.

Se a tutto ciò, che ha l'innegabile valore della originalità in rapporto ai nuovi bisogni ed ai nuovi orientamenti, si aggiunga la più assoluta garanzia di completezza ed esattezza nella raccolta e nei controlli, è lecito sperare che il pubblico sarà per accogliere la nuova nostra cospicua pubblicazione con quel favore che è nei nostri voti dopo averne pienamente assicurate le sorti, offrendo altresì ogni maggiore affidamento preventivo di serietà, di regolarità di esecuzione, di rigore scientifico e di pratica utilità; attributi tutti riaffermati dall'alta autorità di quell'insigne giurista e magistrato che ne ha accettata la direzione onoraria — LODOVICO MORTARA —, non che dalla ben nota diligenza di quanti sono stati chiamati a portare un personale contributo di organizzazione o di lavoro effettivo alla grandiosa impresa.

G. B. RBÈRA.

---

Codici e Manuali organici e pratici di **assoluta necessità** per ogni magistrato, funzionario, professionista, studioso e privato ricercatore.

# BIBLIOTECA LEGISLATIVA

(Nuova Serie pratica dei "Manuali Barbèra").

.....

Primo gruppo:

## DIRITTO PRIVATO, CIVILE, COMMERCIALE, ECCLESIASTICO E SOCIALE,

diretto dall'Avv. **VINCENZO DE FICCHY**

**S.to Procuratore del Re applicato alla Procura Generale  
della Corte di Cassazione di Roma.**

---

I. MANUALE DELLE LEGGI COMPLEMENTARI AL  
CODICE CIVILE per cura dell'avv. **Enrico Pa-  
serio**, *S.to Avvocato Erariale in Roma.*

II. MANUALE DELLE LEGGI COMPLEMENTARI AL  
CODICE DI PROCEDURA CIVILE per cura del-  
l'avv. prof. **Arturo Rispoli**, *Docente di Procedura  
Civile nella R. Università di Roma.*

III. MANUALE DELLE LEGGI COMPLEMENTARI  
AL CODICE DI COMMERCIO per cura dell'avv.  
**Enrico Paserio**, *predetto.*

IV-1. CODICE ECCLESIASTICO, vol. I: GIURISDIZIONE  
E POLIZIA ECCLESIASTICA.

IV-2. — — vol. II: PATRIMONIO, per cura dell'avv. **Gaetano  
Varcasia**, *S.to procuratore del Re in funzione di Capo  
Sezione nel Ministero della Giustizia e dei Culti.*

V. CODICE DEL TRIBUNALE DELLE ACQUE PUB-  
BLICHE per cura dell'avv. **Giuseppe De Feo**, *Giu-  
dice del Tribunale di Roma.*

VI. CODICE DEL CREDITO FONDIARIO per cura del-  
l'avv. **Michele Battista**, *Consigliere d'Appello in Roma.*

VII-1. CODICE DEL CREDITO AGRARIO, vol. I.

VII-2. — — vol. II, per cura dell'avv. **Michele Battista**,  
*predetto.*

- VIII. CODICE DEGLI USI CIVICI E DEMANI COMUNALI per cura dell'avv. **Giuseppe De Feo**, *predetto*.
- IX. CODICE DELL'IMPIEGO PRIVATO, con *Appendice di Contratti-tipo e di Concordati*, per cura dell'avv. **Michele Battista**, *predetto*.
- X. CODICE DELLA COOPERAZIONE, e relativo *Formulario*, per cura dell'avv. **Francesco Coppola D'Anna**, *Segretario nel Ministero dell'Industria, Direzione generale del Credito*.
- XI. CODICE DELLE SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO, e relativo *Formulario*, per cura dell'avv. **Francesco Coppola D'Anna**, *predetto*.
- XII. CODICE DEL LAVORO per cura dell'avv. **Umberto Foà**, *Capo Ufficio nella Cassa Nazionale Infortuni in Roma*.
- XIII. CODICE DELLA PREVIDENZA SOCIALE per cura dell'avv. **Umberto Foà**, *predetto*.
- XIV. CODICE DELLE INDUSTRIE per cura dell'avv. **Michele Battista**, *predetto*.
- XV-1. CODICE DELL'EMIGRAZIONE, vol. I.
- XV-2. — — vol. II, per cura dell'avv. **Michele Battista**, *predetto*.
- XVI. CODICE DELLA PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA per cura dell'avv. prof. **Nicola Stolfi**, *Docente nella R. Università di Torino, Vice Avvocato Erariale in Genova*.
- XVII. CODICE DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE per cura dell'avv. prof. **Nicola Stolfi**, *predetto*.
- XVIII-1. CODICE FERROVIARIO, vol. I: PERSONALE FERROVIARIO.
- XVIII-2. — — vol. II: TRASPORTI.
- XIX. CODICE DEL NOTARIATO.
- XX. MANUALE DELL'ORDINAMENTO GIUDIZIARIO E DELLE CANCELLERIE E SEGRETERIE GIUDIZIARIE per cura dell'avv. prof. **Arturo Rispoli**, *predetto*.
- XXI. CODICE DEI PROBIVIRI.

- XXII. MANUALE DELLE PROCEDURE GIUDIZIARIE E AMMINISTRATIVE.
- XXIII. MANUALE DEL CURATORE DEI FALLIMENTI per cura dell'avv. **Tito Carruccio**, *Giudice nel Tribunale di Roma.*
- XXIV. CODICE DELLE SOCIETÀ E ASSOCIAZIONI COMMERCIALI per cura dell'avv. **Enrico Paserio**, *predetto.*
- XXV. MANUALE DEL GIUDICE CONCILIATORE per cura dell'avv. **Raffaele Majetti**, *Consigliere d'Appello in Roma.*

---

Secondo gruppo:

**DIRITTO AMMINISTRATIVO, COSTITUZIONALE  
E INTERNAZIONALE.**

diretto dal Dott. **ATTILIO BRUNO**

Capo Sezione nel Ministero della Guerra.

---

- I. CODICE COSTITUZIONALE per cura dell'avv. **Adolfo Parpagliolo**, *Consigliere nel Ministero delle Colonie.*
- II. CODICE DIPLOMATICO-CONSOLARE.
- III-1. CODICE DELLE AMMINISTRAZIONI COMUNALI E PROVINCIALI, vol. I: TESTO UNICO DELLA LEGGE COMUNALE E PROVINCIALE.
- III-2. — — vol. II: REGOLAMENTO COMUNALE E PROVINCIALE E DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI, per cura dell'avv. prof. **Carlo Frasca**, *Docente di Diritto amministrativo e Scienza dell'amministrazione nella R. Università di Roma.*
- IV. CODICE ELETTORALE POLITICO E AMMINISTRATIVO per cura del dott. **Domenico Barone**, *Consigliere di Stato.*
- V. CODICE DELLA MUNICIPALIZZAZIONE DEI PUBBLICI SERVIZI per cura dell'avv. prof. **Carlo Frasca**, *predetto.*

- VI. CODICE DELLA GIUSTIZIA AMMINISTRATIVA per cura dell'avv. prof. **Carlo Frasca**, *predetto*.
- VII. CODICE DELLA PUBBLICA BENEFICENZA per cura del dott. **Alberto Pironti**, *Direttore generale dell'Amministrazione Civile nel Ministero dell'Interno*, e dell'avv. **Attilio Lo Monaco**, *Segretario del Consiglio Superiore di Assistenza e pubblica Beneficenza*.
- VIII. CODICE DELL'ASSISTENZA NEL DOPO GUERRA per cura del dott. **Salvatore Veca**, *Capo Sezione nel Sottosegretariato per l'Assistenza militare*.
- IX. CODICE DEL PUBBLICO IMPIEGO per cura del dott. **Giuseppe Poma**, *Primo Segretario nel Ministero della Guerra*.
- X. CODICE DELLA MARINA MERCANTILE per cura del dott. **Michele Vocino**, *Capo Sezione nel Ministero della Marina*.
- XI-1. CODICE POSTALE, vol. I: SERVIZI BANCARI.
- XI-2. — — vol. II: SERVIZI DEI TRASPORTI, per cura dell'avv. prof. **Torquato Giannini**, *Docente di Diritto commerciale nella R. Università di Roma, Capo dei Servizi bancari nel Ministero delle Poste*.
- XII. CODICE DEI LAVORI PUBBLICI per cura dell'avv. **Stefano Alessio**, *Primo Segretario nel Ministero dei Lavori Pubblici*.
- XIII. CODICE DELLE STRADE ORDINARIE per cura dell'avv. **Carlo Isacco**, *Direttore generale nel Ministero dei Lavori Pubblici*.
- XIV. CODICE DELLE OPERE IDRAULICHE per cura dell'avv. **Vittorio Mezzatesta**, *Primo Segretario nel Ministero dei Lavori Pubblici*.
- XV. CODICE AGRARIO.
- XVI. CODICE FORESTALE per cura del dott. **Dino Siniscalchi**, *Capo Sezione nel Ministero di Agricoltura, Segretario del Comitato tecnico dell'Agricoltura*.
- XVII. CODICE SANITARIO.

- XVIII. CODICE DELL'ISTRUZIONE PRIMARIA E POPOLARE per cura del prof. **Giacomo Tauro**,  
*Docente di Pedagogia nella R. Università di Roma.*
- XIX. CODICE DELL'ISTRUZIONE MEDIA E NORMALE.
- XX. CODICE DELL'ISTRUZIONE SUPERIORE.
- XXI. CODICE MINERARIO per cura dell'avv. **Sebastiano Lo Verde** e dell'ing. **Lodovico Messina**,  
*Membro del Consiglio Superiore del Lavoro.*
- XXII. CODICE DELL'ORDINAMENTO MILITARE per cura del dott. **Attilio Bruno**, *Capo Sezione nel Ministero della Guerra.*
- XXIII. CODICE DEL RECLUTAMENTO DELL'ESERCITO per cura del dott. **Adolfo Balboni**, *Ispettore nel Ministero della Guerra.*
- XXIV. CODICE DELL'AVANZAMENTO E STATO DEGLI UFFICIALI per cura del dott. **Lapo Lapponi**, *Capo Sezione nel Ministero della Guerra.*
- XXV. CODICE DELLA CACCIA per cura del dott. **Giuseppe Urbani**, *Segretario nel Ministero di Agricoltura.*
- XXVI. CODICE DELLA PESCA per cura del dott. **Carlo Pini**, *Capo Divisione nel Ministero di Agricoltura.*

---

Terzo gruppo :

**DIRITTO PENALE, FINANZIARIO E COLONIALE,**

diretto

dall'Avv. Prof. **ALFREDO JANNITTI DI GUYANGA**

*Docente di Diritto e Procedura penale  
nella R. Università di Roma.*

---

- I. MANUALE DELLE LEGGI COMPLEMENTARI AL CODICE PENALE per cura dell'avv. prof. **Eugenio Jannitti di Guyanga**, *Docente di Diritto e Procedura penale nella R. Università di Pisa.*•

- XXVII. CODICE DELLE TASSE IN SURROGAZIONE  
DEL BOLLO E REGISTRO per cura dell'avv.  
**Giovanni Zappalà**, *predetto*.
- XXVIII-1. CODICE DELLE IMPOSTE DIRETTE, vol. I:  
TERRENI E FABBRICATI; CATASTO.
- XXVIII-2. — — vol. II: RICCHEZZA MOBILE E IMPO-  
STA SUL REDDITO.
- XXVIII-3. — — vol. III: RISCOSSIONE, per cura del-  
l'avv. prof. **Iosto Satta**, *Docente di Scienza delle  
finanze e Diritto finanziario nella R. Università di  
Roma*.
- XXIX-1. CODICE DEI MONOPOLII INDUSTRIALI E  
COMMERCIALI, vol. I: SALI E TABACCHI.
- XXIX-2. — — vol. II: LOTTO E LOTTERIE.
- XXIX-3. — — vol. III: FIAMMIFERI, CHININO E MO-  
NOPOLII COMMERCIALI.
-

# I "CODICI BARBÈRA"

(Nuova Serie).

---

I. CODICE CIVILE.

II. CODICE DI PROCEDURA CIVILE.

III. CODICE DI COMMERCIO.-IV. CODICE PENALE.

V. CODICE DI PROCEDURA PENALE.

Il favore, ormai tradizionale, che da oltre trent'anni accompagna, nelle successive edizioni, i nostri **Codici annotati**, se da un lato ci lusinga, dall'altro c'impone il dovere di perfezionarli ancora affinché possano sempre più corrispondere alle esigenze degli studi e della vita professionale e giudiziaria.

Chi ricorre a un Manuale pratico contenente un Codice già in vigore da anni ha interesse, soprattutto, di trovarvi esposte nel modo più chiaro, completo e preciso le norme positive *attuali* considerate dal duplice punto di vista: statico e dinamico. È necessario, cioè, che egli abbia presenti il testo ufficiale in vigore, con tutte le aggiunte, modificazioni, correlazioni legislative, dirette e indirette; la indicazione bibliografica di tutti gli studi esegetici, che diano modo di approfondire, se del caso, una determinata questione; lo stato della giurisprudenza, elaborazione incessante, progressiva del diritto nei suoi aspetti molteplici e spesso contrastanti, adattamento della regola sostanziale alla realtà dei bisogni umani, attraverso la formula rigida del legislatore.

La nuova serie dei **Codici Barbèra** si propone appunto di soddisfare tale bisogno.

Noti cultori di ciascuna disciplina, infatti, preparano i nuovi **Codici**, riassumendo ed esponendo, con

metodo e criteri rispondenti alla maggiore precisione e completezza, sotto ogni articolo, sistematicamente, quasi in un quadro sinottico, preferibile al sistema delle note a piè di pagina per maggiore prontezza e facilità di consultazione, le disposizioni correlative, i cenni bibliografici e tutta la giurisprudenza, selezionata e riassunta, sui vari oggetti di una data norma positiva.

Onde a noi sembra che magistrati, professionisti, studiosi potranno dai nostri Codici trarre il maggiore ausilio per i loro studi e lavori.

E come tutti, siamo sicuri, si goveranno moltissimo dei nuovi Codici, così tutti egualmente, vogliamo sperarlo, saranno prodighi di benevolenza sempre maggiore verso la Casa Barbèra; la quale inizia pure, contemporaneamente, con una grande Biblioteca legislativa, una nuova Serie pratica di Codici e di Manuali comprendenti tutta la legislazione italiana, con fine e sistemi sino ad oggi non ancora tentati.

G. BARBÈRA.

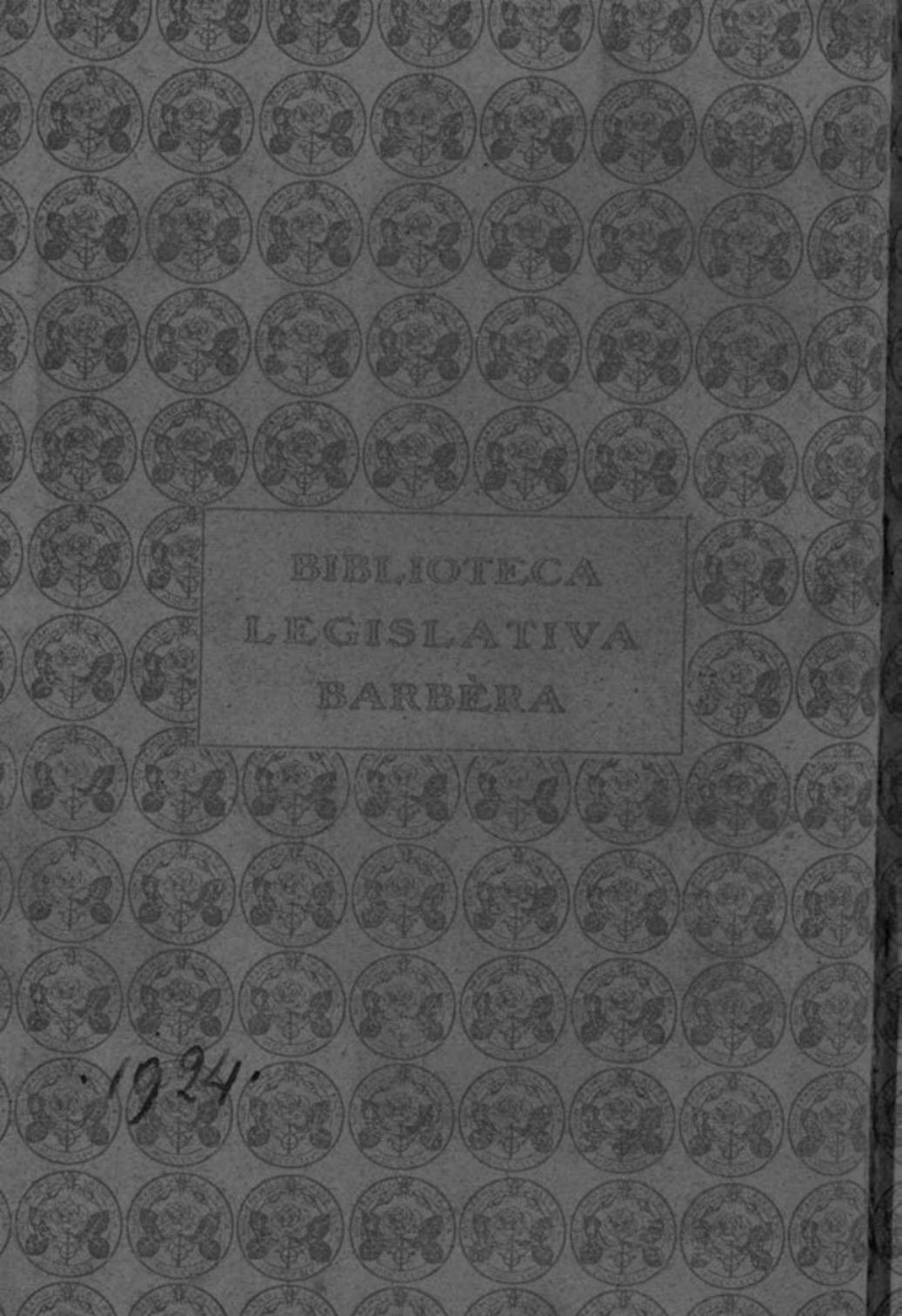
CODICE DI PROCEDURA PENALE per cura dell'avv.  
prof. **Alfredo Jannitti di Guyanga**, *Docente nella  
R. Università di Roma.*

CODICE DI PROCEDURA CIVILE per cura dell'avv.  
prof. **Arturo Rispoli**, *Docente nella R. Università di  
Roma.*

CODICE DI COMMERCIO per cura dell'avv. **Carlo Pel-  
lizzi**.

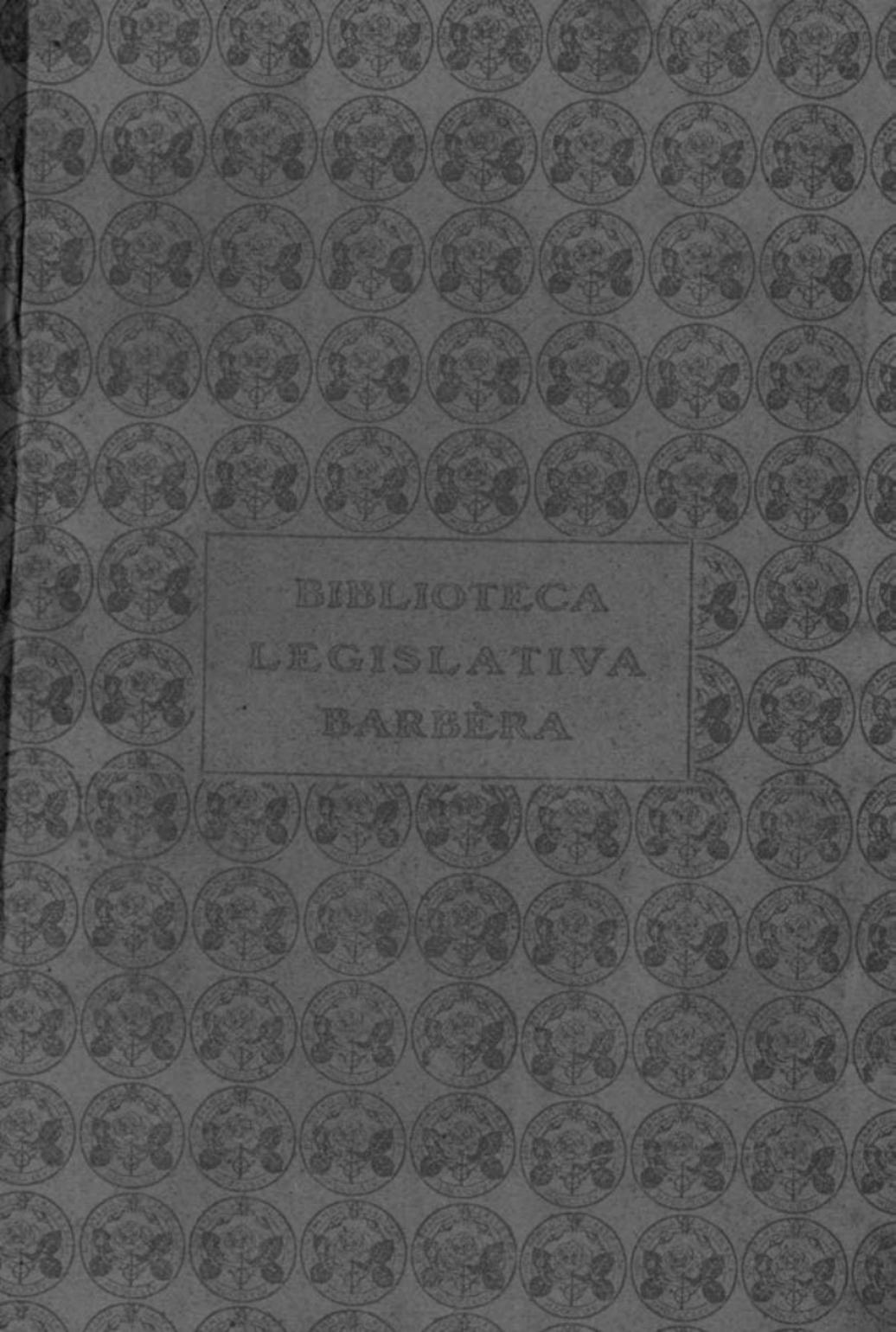
---





BIBLIOTECA  
LEGISLATIVA  
BARBERA

1924



BIBLIOTECA  
LEGISLATIVA  
BARBERA

Lire 30.