

BGE 93 I 369

Bundesgericht (BGE), 1967-07-13, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_93 I 369](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_93_I_369)

FR: ATF 93 I 369

IT: DTF 93 I 369

Regeste

Regeste Bundesgesetz vom 28. September 1923 über das Schiffsregister. Registrierung der Schiffe. 1. Das Gesetz gibt keine Definition des Heimathafens, nach welchem sich das für die Registrierung des Schiffes zuständige Amt bestimmt. Die Umschreibung dieses Begriffs wurde bewusst der Praxis überlassen (Erw. 2). 2. Unter dem Heimathafen eines Schiffes wird grundsätzlich der Ort verstanden, von dem aus die Schifffahrt tatsächlich betrieben wird, d.h. der Ort, von dem aus das Schiff seine Reisen antritt und an den es nach seinen Reisen regelmässig zurückkehrt. Lässt sich ein solcher Ort nicht bestimmen, so ist als Heimathafen der Hafen zu betrachten, mit dem das Schiff oder wenigstens das von ihm befahrene Gewässer eine natürliche Verbindung hat (für schweizerische Schiffe, die von den Meerhäfen aus den Rhein befahren, gilt als solcher der Hafen von Basel) (Erw. 5). Was gilt für Schiffe, die keine natürliche Verbindung mit schweizerischen Wasserläufen haben? (Erw. 6).

Erwägungen

E. 1

Giusta l'art. 4 della legge federale sul registro del naviglio del 28 settembre 1923 (LRN), sono intavolate nel registro tutte le navi d'almeno quindici tonnellate di portata, adibite al trasporto mercantile (di persone o di merci) ed aventi in Svizzera il porto d'attinenza. L'art. 9 della legge dispone che la notificazione va fatta, mediante una dichiarazione scritta firmata dall'istante, all'ufficio competente secondo il porto d'attinenza della nave. Uffici competenti sono, in particolare, per le navi aventi il porto di attinenza nel Cantone di Basilea-Città, l'ufficio cantonale del registro fondiario di Basilea; per le navi aventi il porto d'attinenza nel Cantone di Basilea-Campagna, l'ufficio del registro fondiario di Liestal; per le navi aventi il porto d'attinenza nel Cantone di Argovia, l'ufficio del registro fondiario di Lenzburg; per le navi aventi il porto d'attinenza nel Cantone Ticino, l'ufficio del registro fondiario di Lugano per quanto riguarda il bacino del Ceresio, l'ufficio del registro fondiario di Locarno per quanto riguarda il bacino del Verbano (cfr. art. 1 dell'ordinanza d'esecuzione della LRN, del 24 marzo 1924).

E. 2

La legge non precisa la nozione di porto d'attinenza ("Heimathafen", "port d'attache"). La definizione venne tralasciata volutamente, perchè non fosse risolta in via solo teorica una spinosa questione che involgeva molte considerazioni d'ordine pratico (cfr. Boll. sten., Consiglio nazionale, 1923, p. 178; Consiglio degli Stati, 1923, p. 108). La definizione contenuta all'art. 4 cpv. 2 del progetto di legge del Consiglio federale (e secondo cui porto d'attinenza è il luogo dal quale viene effettivamente esercitato il servizio di navigazione) fu quindi stralciata e la delimitazione del concetto lasciata completamente alla prassi. Questa ha interpretato la nozione di porto d'attinenza in modo estensivo, per rendere possibile

anche l'intavolazione di navi che, pur appartenendo ad armatori svizzeri, solcano esclusivamente acque straniere. Per porto d'attinenza della nave è stato così inteso il luogo ove l'impresa di navigazione che la dirige possiede il suo centro d'attività, vale BGE 93 I 369 S. 372 a dire, in pratica, il domicilio commerciale dell'armatore. Il Tribunale distrettuale di Zurigo, fondandosi su di un parere rilasciatogli dal Dipartimento federale di giustizia e polizia, mediante decisione del 17 novembre 1925, ordinò in tal modo l'intavolazione nel registro del naviglio di Zurigo-Riesbach di due chiatte circolanti solo sul Danubio e appartenenti ad una società zurigana (ZBGR vol. 7 (anno 1926), p. 104 e segg., n. 31). Questa decisione, e la concezione che l'ha determinata, furono criticate da LIMBURG e da LEEMANN (SJZ, vol. 22 (anni 1925-26), p. 257 e segg.). Il Servizio federale del registro fondiario e il Dipartimento federale di giustizia e polizia le condivisero però nei loro pareri del 2 aprile 1935, rispettivamente del 10 giugno 1936 (pubblicati in Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione, anno 1935 n. 90, rispettivamente, anno 1936 n. 86), ove ribadirono il principio secondo il quale per porto d'attinenza dev'essere inteso il luogo dal quale è diretto il servizio commerciale della nave.

E. 3

a) Tale concezione non va aliena da critiche. Come rileva giustamente LIMBURG (loc. cit.), per porto d'attinenza, secondo il senso comune e naturale dell'espressione, non si intende che il luogo dal quale la nave salpa per i suoi viaggi e dove ritorna regolarmente dopo averli compiuti. Ciò è tanto vero che, nella legge, la nozione di porto d'attinenza è sempre usata con riferimento alla nozione di nave. D'altra parte, giusta l'art. 1 dell'ordinanza d'esecuzione della LRN, gli uffici del registro del naviglio sono ordinati tenendo conto dei bacini fluviali e lacuali della Svizzera. L'applicazione del principio secondo cui porto d'attinenza ai sensi della legge dev'essere considerato il domicilio dell'armatore potrebbe inoltre condurre a sorprendenti risultati. Nel caso di una nave facente servizio esclusivamente sul Reno ma appartenente ad una società con sede a Lugano, la nave dovrebbe essere intavolata nel registro del naviglio di Lugano, sebbene questo sia destinato solo ai battelli che compiono servizio sul Ceresio (art. 1 dell'ordinanza d'esecuzione della LRN). Qualora la stessa società avesse invece la propria sede a Coira, la nave dovrebbe essere intavolata nel registro di quella città, sebbene a Coira non ci siano acque navigabili, e sebbene per il Cantone dei Grigioni (come del resto per i due Cantoni d'Appenzello e per il Cantone di Soletta) non sia previsto alcun ufficio del registro del naviglio (art. 1 della citata ordinanza d'esecuzione). (Poichè il Consiglio federale ha promulgato l'ordinanza, tra BGE 93 I 369 S. 373 l'altro, in esecuzione dell'art. 1 della LRN, secondo cui "gli uffici del registro fondiario dichiarati competenti dal Consiglio federale tengono un registro federale del naviglio, nel quale devono essere eseguite tutte le iscrizioni ed annotazioni previste dalla legge", ci si può chiedere se i quattro Cantoni citati non debbano essere senz'altro considerati esclusi dalla tenuta d'un registro del naviglio). Infine, alla pura e semplice intavolazione della nave nel registro della sede della società armatrice sarebbero legati non pochi inconvenienti. Si pensi alle difficoltà di consultare un registro che può trovarsi lontano dal luogo ove è in servizio la nave (anche se è opportuno a questo riguardo osservare che, giusta l'art. 29 LRN, il proprietario della nave dispone d'un certificato d'intavolazione che riproduce esattamente il contenuto del registro, eccetto le restrizioni della facoltà di disporre), o alla difficoltà di procedere al pignoramento, all'amministrazione e alla realizzazione forzata della nave, dovendo queste misure essere eseguite dall'ufficio del porto d'attinenza (art. 55 LRN). b) Anche la tesi di LIMBURG, il quale identifica a titolo esclusivo il porto d'attinenza con il porto di stanza della nave, non è però

soddisfacente. Essa priverebbe, in particolare, armatori domiciliati in Svizzera e proprietari di navi solcanti esclusivamente acque straniere, della possibilità di intavolare le loro navi in un registro svizzero, ciò che può invece essere di grande interesse. LIMBURG, in particolare, sostiene che la disposizione dell'art. 19 LRN (secondo cui la nave iscritta in un registro svizzero ne viene radiata in caso di trasferimento all'estero del porto d'attinenza) avrebbe un senso solo se alla nozione di porto d'attinenza si dà il suo significato letterale: infatti, se viene trasferita all'estero soltanto la sede della società, non si vedrebbe per quale motivo si debba radiare una nave che continua a far servizio esclusivamente su acque svizzere. Questa obiezione non è però convincente, perchè la soluzione dell'art. 19 LRN si concilia con il principio secondo cui, in talune circostanze, il porto d'attinenza della nave significa la sede della società che ne è proprietaria. Anche l'argomentazione secondo cui ad una nave solcante esclusivamente acque straniere non si potrebbe apporre il distintivo esterno prescritto in modo imperativo dall'art. 17 LRN non regge: simile targhetta può benissimo venire applicata dai nostri rappresentanti consolari e diplomatici all'estero (i quali, del resto, possono essere incaricati di BGE 93 I 369 S. 374 esercitare anche le incombenze dell'Ufficio svizzero di navigazione marittima, giusta l'art. 9 della LF sulla navigazione marittima). I diritti dei creditori poi, contrariamente all'opinione di LIMBURG, non sarebbero necessariamente meglio garantiti quando la nave fosse intavolata nel porto in cui è di stanza, anzichè in quello in cui ha sede la società armatrice. L'opinione di LEEMANN (loc. cit.), secondo cui l'intavolazione in Svizzera di navi solcanti esclusivamente acque straniere sarebbe completamente priva di scopo non è d'altra parte sostenibile: essa è già contraddetta dall'esistenza di un registro per le navi svizzere che solcano i mari e che non possono evidentemente attraccare ad un porto elvetico.

E. 4

a) Secondo il Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, del 15 giugno 1895 (§ 6), il quale (insieme con il Reichsgesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, del 22 giugno 1899, sostituito poi dal Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe, dell'8 febbraio 1951), ha servito da modello alla legge federale sul registro del naviglio, il porto d'attinenza d'una nave interna è il luogo dal quale viene effettivamente esercitato il servizio di navigazione (VORTISCH-ZSCHUCKE, Binnenschiffahrts- und Flössereirecht, 2. ed., p. 46; GIERKE, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 7. ed., p. 578, che definisce il porto d'attinenza semplicemente come luogo di servizio della nave). La determinazione di simile luogo è tuttavia sovente legata a molte difficoltà. Solo di rado i viaggi di una nave iniziano regolarmente sempre dallo stesso porto. Di regola, infatti, l'impresa armatrice, a seconda delle occasioni di trasporto e della situazione commerciale, fa partire le proprie navi da luoghi diversi (cfr. VORTISCH-ZSCHUCKE, op.cit., p. 46-47). Per ovviare alle difficoltà che sorgono in questi casi nella determinazione del porto d'attinenza, il § 6 cpv. 2 e 3 della citata legge (tedesca) del 15 giugno 1895 ha stabilito alcune presunzioni legali. Così, quando entrano in linea di conto più luoghi, valgono come porto d'attinenza della nave, anzichè il suo "luogo di servizio", non facilmente determinabile, via via la sede della società, il domicilio dell'armatore o, infine, il luogo dove quest'ultimo viene imposto sul reddito. b) Nella fattispecie, il tratto fluviale coperto dalle due motocisterne (secondo un'affermazione della ricorrente rimasta incontestata) varia continuamente, a seconda della natura, della BGE 93 I 369 S. 375 provenienza e della destinazione dei carichi. Nulla permette di dedurre che il servizio cominci e si concluda sempre ed esclusivamente a Basilea. Ciò tanto meno se si considera che la società armatrice non risiede in quella città,

nè vi possiede una filiale o anche solo una rappresentanza. Il fatto che le due motocisterne possono, con i loro propri mezzi, entrare nel porto di Basilea, non sarebbe pertanto decisivo per ciò che riguarda l'intavolazione di esse nel registro del naviglio. L'applicazione a questo caso delle norme del diritto germanico condurrebbe all'iscrizione delle motocisterne presso la sede della società. c) La legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera del 23 settembre 1953 ha stabilito un unico porto d'iscrizione delle navi svizzere, che è Basilea (art. 2). La gestione dell'Ufficio svizzero del registro del naviglio è affidata all'ufficiale del registro fondiario del Cantone di Basilea-Città (art. 2 dell'ordinanza d'esecuzione della legge citata, del 20 novembre 1956). Da ciò non si può tuttavia dedurre nulla che parli contro la determinazione della sede della società come porto d'attinenza: la fissazione di un unico registro per tutte le navi svizzere è stata infatti imposta dalla dichiarazione di Barcellona del 21 aprile 1921, concernente il riconoscimento del diritto di bandiera agli Stati sprovvisti di litorale marittimo (cfr. pure HAAB, Schweizerisches Seerecht, Festgabe der Basler Juristenfakultät zum schweiz. Juristentag, 1942, p. 148). d) L'autorità cantonale di vigilanza è del parere che la sede della società vale quale porto d'attinenza della nave solo quando quest'ultima non può raggiungere un porto svizzero. Quando invece ha la possibilità di raggiungerlo (oppure quando tiene, per via d'acqua, un contatto materiale con esso), è tale porto che dev'essere considerato come porto d'attinenza.

E. 5

La legge federale sul registro del naviglio non lascia trasparire alcuna soluzione chiara ed univoca. Certo, il progetto del Consiglio federale, per quanto riguarda la nozione di porto d'attinenza, seguiva la legislazione germanica. Ma non si può stabilire se, con ciò, il Consiglio federale avesse voluto adottare anche le presunzioni legali sussidiarie del § 6 cpv. 2 e 3 della legge tedesca del 15 giugno 1895 sui rapporti di diritto privato della navigazione interna. Comunque, su questo punto, il progetto non è diventato legge, la definizione di porto d'attinenza presa dalla legislazione germanica essendo stata stralciata. Non si potrebbero del resto sottovalutare i singolari risultati e i numerosi inconvenienti (già in precedenza accennati) cui BGE 93 I 369 S. 376 condurrebbe la soluzione del diritto tedesco. Nel caso di cui si tratta, in particolare, le due motocisterne andrebbero intavolate nel registro del naviglio di Lugano, sebbene questo registro sia destinato solo ai battelli che navigano sul Ceresio. Nel suo rapporto tenuto il 4 dicembre 1921 davanti all'Associazione svizzera per il diritto internazionale ("Die privatrechtlichen Rechtsgrundlagen einer schweizerischen Grossschiffahrt", p. 46), HAAB aveva suggerito di affidare la gestione del registro del naviglio, per ciò che concerne la navigazione sul Reno, ad un organo ufficiale risiedente nella località portuale (ad es. l'ufficio del registro fondiario o l'ufficiale del registro di commercio del Cantone di Basilea-Città). Nell'esempio, menzionato al Consiglio degli Stati, di una nave che può giungere solo fino a Mannheim, era già stato interessantiamente indicato Basilea come porto fittizio d'attinenza. La designazione di Basilea quale porto d'attinenza per le navi svizzere che seguono rotte sul Reno ha indiscutibili vantaggi pratici, e innanzitutto quello di tener conto dei vincoli "naturali" del porto con la nave. Tale designazione si adegua inoltre al modo in cui sono ordinati nel nostro paese gli uffici del registro del naviglio. Naturalmente si deve ammettere, per le navi che (come in concreto) non attraccano regolarmente al porto di Basilea o per le navi che, a causa del loro pescaggio, non vi potrebbero mai attraccare, la necessità di una finzione analoga a quelle stabilite dal diritto germanico. (Per le navi che compiono il loro servizio sul Reno partendo da Basilea, Basilea vale invece come porto d'attinenza già in virtù della tradizionale definizione di porto d'attinenza come luogo di servizio della nave. Del resto, in

tali casi, luogo di servizio e sede della società armatrice - o almeno di una sua filiale - generalmente coincidono). Una differenziazione operata nel senso che Basilea valga come porto d'attinenza solo per quelle navi che lo raggiungono (non importa se regolarmente o non), mentre per le altre continuerebbe ad essere determinante la sede della società armatrice, non condurrebbe ad una soluzione migliore o più semplice di quelle, opinabili, che risulterebbero dalla applicazione delle norme di diritto germanico. Anche se bisogna riconoscere che, con la designazione d'un porto di attinenza, si vuole per lo più conseguire lo scopo di stabilire e disciplinare determinate competenze, le quali non dipendono, di massima, dalla presenza della nave, tanto che non BGE 93 I 369 S. 377 è assolutamente necessaria la possibilità di questa di raggiungere il porto d'attinenza (MAX HUBER, Die rechtlichen Verhältnisse einer schweiz. Meerschiffahrt unter Schweizerflagge, p. 15), si impone tuttavia di dare, nella misura in cui ne esista la possibilità, la preferenza ad un porto d'attinenza fittizio il quale abbia con la nave o con le acque da essa solcate un vincolo naturale. Esso è, nella fattispecie Basilea che, per definizione, è già porto d'attinenza per quelle navi che da lì iniziano le loro rotte ed i loro servizi sul Reno. Questa soluzione trova il suo fondamento giuridico nell'art. 7 della LF sulla navigazione marittima che, giusta l'art. 127 cpv. 4 della stessa, è applicabile per analogia alla navigazione interna. Secondo tale norma, la quale si rifà all'art. 1 CC, quando non esiste nella legge alcuna disposizione applicabile, il giudice deve decidere secondo i principi generali del diritto marittimo e, in mancanza di tali principi, secondo le norme che egli adotterebbe come legislatore, tenendo conto della legislazione, degli usi, della dottrina e della giurisprudenza degli Stati marittimi.

E. 6

Il quesito relativo all'intavolazione di navi che non hanno alcun contatto naturale con corsi d'acqua svizzeri può per ora essere lasciato aperto. L'autorità zurigana di vigilanza sul registro del naviglio e il Dipartimento federale di giustizia e polizia, per una nave che percorreva solo rotte sul Danubio, avevano fissato il porto d'attinenza alla sede della società armatrice, che era Zurigo (ZBGR vol. 7 (anno 1926), p. 104 n. 31). Una simile soluzione comporterebbe alcuni svantaggi, in particolare quando l'intavolazione dovrebbe avvenire in una località che non dispone d'un registro del naviglio. Ci si può chiedere se non sarebbe opportuno designare, per navi che solcano esclusivamente corsi d'acqua stranieri senza alcun contatto con le acque svizzere, un unico porto (fittizio) d'attinenza, analogamente a quanto è stato fatto, in virtù di una prescrizione internazionale, in materia di navigazione marittima svizzera.

E. 7

Dal momento che, per le considerazioni fatte, il ricorso dev'essere respinto, il Tribunale federale, che nella materia non è autorità di vigilanza, non ha alcuna possibilità di ordinare all'ufficio del registro del naviglio di Basilea l'intavolazione delle motocisterne in esame (art. 109 OG). Dispositiv Il Tribunale federale pronuncia: Il ricorso è respinto.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.