



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



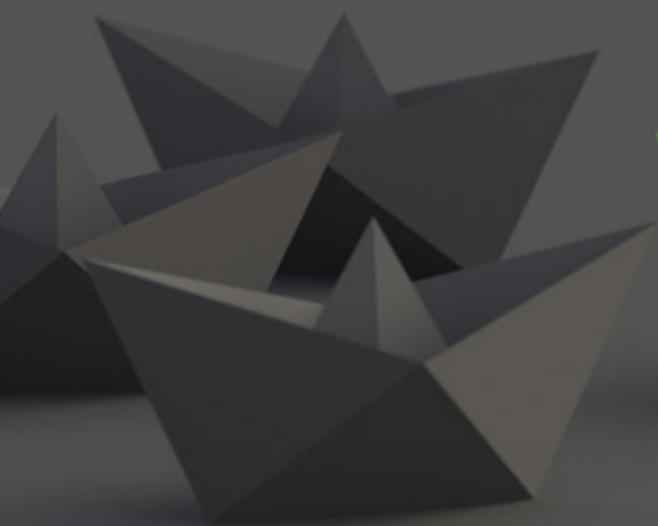
2021



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

PROPOSTE DI
SEMPLIFICAZIONE
NORMATIVA
SENZA ONERI
A CARICO
DELLO STATO
IN MATERIA
DI TRASPORTO
MARITTIMO

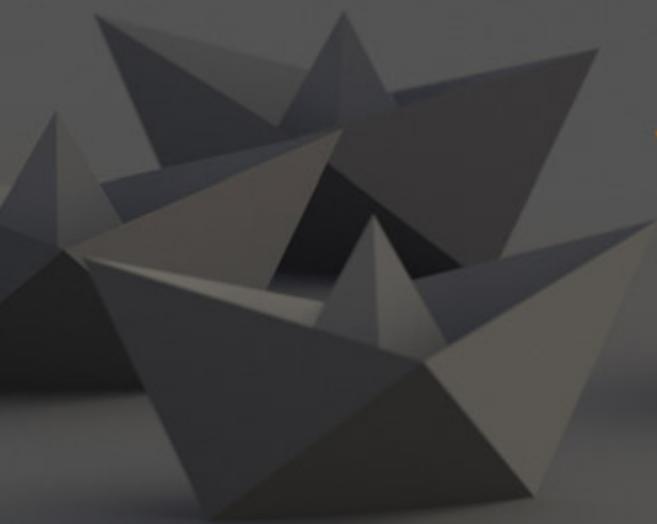
Maggio 2021





SOMMARIO

LETTERA APERTA DEI GIOVANI ARMATORI	5
PREMESSA	9
1. La bandiera italiana e la flotta mondiale	10
2. La bandiera italiana e l'occupazione	12
3. Gli ordinamenti in studio	13
4. Conclusione	15
PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA	17
1. DEL LAVORO MARITTIMO	
1.1 Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)	18
1.2 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali	20
1.3 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio	22
1.4 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi	24
1.5 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore	28
2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO	
2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)	30
2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)	32
2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima)	33
2.4 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)	36
2.5 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero	42
3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE	
3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione)	45
3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)	50
3.3 Consolidamento dell'ipoteca	52
3.4 Iscrizione provvisoria delle navi	53
4. DELLA COMPETITIVITÀ	
4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi	56
4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza	59
5. I RISULTATI GIÀ RAGGIUNTI	
5.1 Semplificazione in materia di formalità di arrivo e partenza delle navi	64
5.2 Iscrizione nel Registro Internazionale Italiano di navi in regime di temporanea dismissione di bandiera comunitaria	64
5.3 Rilascio del Passavanti Provvisorio	66
5.4 Tonnage Tax: obblighi formativi	68
5.5 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza	71
ALLEGATO: STUDIO COMPARATIVO IN MATERIA DI REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI	75
1. Caratteristiche dei registri amministrativi delle navi	76
2. Tipologia di registri	78
3. Cancellazione dal registro internazionale	79
4. Bareboat charter registration	80
5. Iscrizione nel registro internazionale	82
6. Delega agli organismi di classifica	84





CONFITARMA
Gruppo Giovani Armatori

LETTERA
APERTA
DEI GIOVANI
ARMATORI

LETTERA APERTA DEI GIOVANI ARMATORI

Il presente studio comparativo ha avuto un tempo di gestazione piuttosto lungo ma questo, come raramente accade, ne rappresenta un pregio piuttosto che un difetto. Si tratta, infatti, non solo di un'analisi comparativa tra diversi ordinamenti su temi complicati e spesso affrontati dai singoli Stati con filosofie, anche per ragioni socioculturali, differenti tra di loro, ma, altresì, di una sintesi del pensiero e delle esperienze di svariati operatori che rappresentano l'intero *cluster* marittimo nazionale volta a rendere maggiormente competitiva la flotta mercantile italiana. Il Gruppo Giovani Armatori rappresenta, in effetti, tutte le categorie dello *shipping*: dal trasporto marittimo di rinfuse liquide e secche a quello delle navi Ro-Ro, dalle grandi crociere ai traghetti che collegano e uniscono le nostre isole al continente sino agli armatori operanti nei servizi ausiliari.

I Giovani Armatori sono sempre stati attenti ai temi della semplificazione e della modernizzazione dell'ordinamento marittimo. Infatti, già nel 2011 il Gruppo aveva realizzato uno studio comparativo sul Registro Internazionale che analizzava i principali aspetti che influiscono sull'operatività della flotta nazionale nel contesto internazionale. E proprio tale studio, unitamente al documento contenente proposte di interventi normativi a costo zero predisposto da Confitarma nel 2015, ha costituito la base di lavoro che ha portato alla redazione del presente documento nell'ambito del ricostituito Comitato Regole e Competitività della Confederazione.

In particolare, partendo dalle esperienze degli armatori e dalle piccole e grandi battaglie che tutti i giorni affrontiamo sul mercato per preservare non solo la marginalità commerciale delle nostre aziende ma spesso, e specie nell'ultimo periodo, la loro sopravvivenza, abbiamo avuto, e ce ne vogliamo subito scusare, la giovanile sfrontatezza di suggerire soluzioni concrete e *cost free* volte a semplificare e a rendere più attuale la normativa nazionale di settore. Tutte le proposte presentate, da quella più semplice come la modifica del contenuto del giornale nautico alla più complessa come quella relativa al consolidamento di ipoteca, hanno precisamente questo minimo comune denominatore: incrementare la competitività della bandiera italiana.

Con tale obiettivo abbiamo, quindi, operato un confronto in tema di deburocratizzazione ed efficienza della bandiera tra il nostro ordinamento e le eccellenze dell'industria dello *shipping* a livello internazionale: ordinamenti che hanno fatto della celerità e della semplicità amministrativa un elemento caratterizzante e che lo hanno usato come mezzo per attrarre armatori locali e stranieri nel proprio registro navale. E siamo fermamente convinti che la nostra storia, quello che siamo stati, quello che siamo e quello che dobbiamo essere, impone anche a noi di perseguire obiettivi di semplificazione e deburocratizzazione. In questo senso, le tante conquiste ottenute dalla nostra bandiera, frutto di una stretta e produttiva sinergia fra Amministrazione e Confitarma, ci dimostrano chiaramente che l'impresa è ardua ma per nulla impossibile.

Un ultimo doveroso accenno va fatto alla straordinaria situazione attuale dovuta alla diffusione della pandemia da Covid-19. Ci teniamo, infatti, a sottolineare che il presente lavoro, iniziato ben prima dell'insorgere dell'emergenza sanitaria, non è stato influenzato da questa terribile tragedia che ha coinvolto non solo l'Italia ma l'intero pianeta. In realtà, abbiamo consapevolmente deciso di non aggiungere alcuna istanza legata agli effetti drammatici della pandemia sulle imprese armatoriali, perché è nostro fermo convincimento che le problematiche descritte vanno affrontate e risolte per garantire la competitività della nostra bandiera a prescindere dalle condizioni del mercato dettate da un dato momento storico.

Allo stesso tempo, va però rilevato che la crisi innescata dal Covid-19 ha mostrato un lato dello *shipping* spesso sottovalutato da parte dei non addetti ai lavori: la sua strategicità. In un periodo in cui gli approvvigionamenti essenziali erano in serio pericolo, l'Italia, che per estensione di costa e di superficie insulare è tra i principali Paesi in Europa, non ha subito alcun malfunzionamento e la logistica fondamentale per evitare il collasso del Paese è stata garantita (non solo, ma in parte importante) da tutti gli operatori del *cluster* marittimo italiano, nonostante le notevoli difficoltà, non solo economiche, in cui si trovavano e si trovano ancora.

Con ciò - ci teniamo a precisarlo - non stiamo chiedendo qualcosa indietro per gli sforzi profusi in questo periodo difficile. Una tale richiesta potrebbe, infatti, essere avanzata da qualsiasi impresa italiana perché è importante sottolineare che è il "sistema Paese" ad aver dato una straordinaria prova di resilienza collettiva. Va, inoltre, considerato che lo *shipping*, forse più di altre industrie, ha enormi capacità di adattamento, probabilmente grazie al suo carattere intrinsecamente internazionale o magari anche - e ci scuserete la vena poetica - perché le navi, durante ogni tipo di tempesta, pur rallentando di qualche nodo, continuano sempre e comunque a navigare.

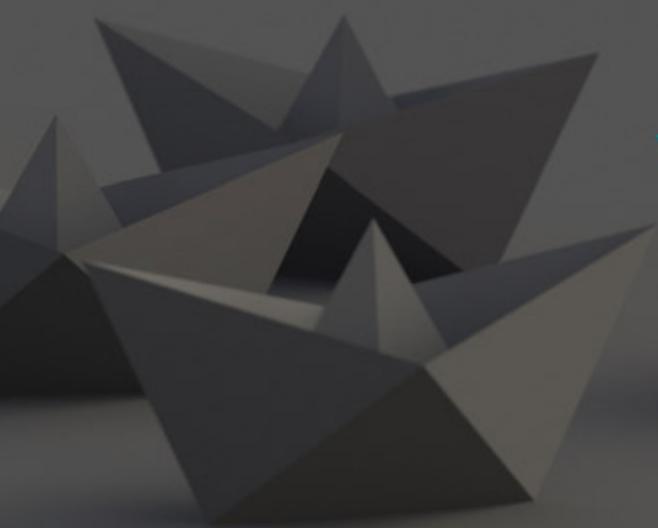
Nondimeno, siamo certi dell'importanza di poter operare all'interno di un quadro normativo che ci permetta di combattere ad armi pari con i nostri competitor internazionali.

A tal proposito, ci preme evidenziare che tutte le proposte contenute nel presente studio sono a costo zero e comportano modifiche normative e/o l'introduzione di virtuosi *modus operandi* di cui beneficerebbero sia gli armatori che la stessa Amministrazione. Inoltre, ed è proprio questo il senso dello studio comparativo, non proponiamo alcunché che non sia già stato introdotto con successo in altri ordinamenti da parte di Stati a vocazione chiaramente marittima appartenenti, nella maggior parte dei casi, all'Unione Europea.

La scelta di inalberare il tricolore, che tanto ci rende orgogliosi ovunque nel mondo, non è e non deve essere una scelta dettata dal cuore, ma sempre e comunque una decisione basata sull'efficienza garantita dal nostro sistema normativo.

I Giovani Armatori
Roma, maggio 2021

A collection of handwritten signatures in blue ink, arranged in several rows. The signatures are of various styles and sizes, representing the 'Giovani Armatori' mentioned in the text above.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

PREMESSA

1. La bandiera italiana e la flotta mondiale
2. La bandiera italiana e l'occupazione
3. Gli ordinamenti in studio
4. Conclusione

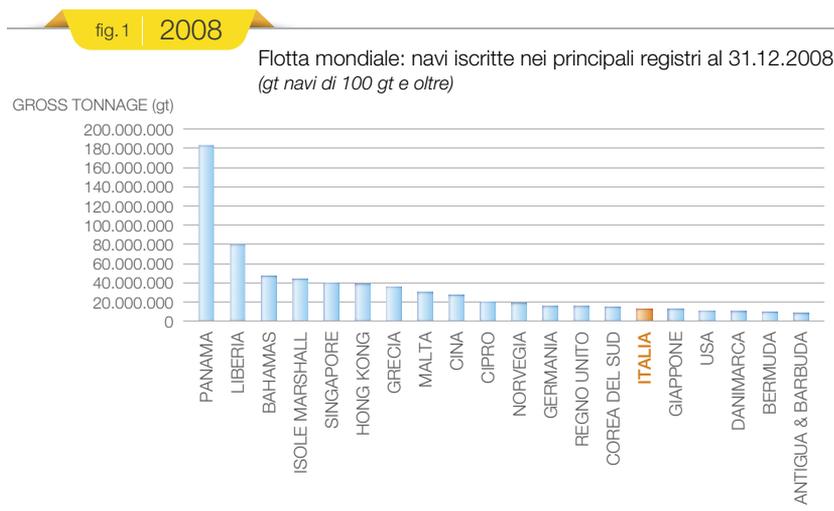
PREMESSA

1. LA BANDIERA ITALIANA E LA FLOTTA MONDIALE

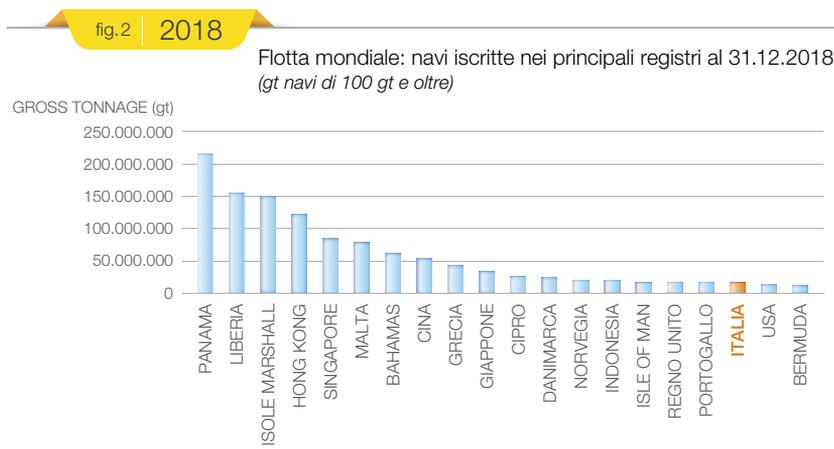
Nel 2008, poco prima della ben nota crisi economica mondiale che ha investito anche lo *shipping*, l'Italia si collocava al 15° posto della classifica mondiale per tonnellate di *gross tonnage*¹ registrate dai principali Paesi marittimi (cfr. Fig. 1).

Dopo 10 anni, l'Italia ricopre oggi solo la 18^a posizione (cfr. Fig. 2).

La crisi mondiale che ha colpito con particolare veemenza lo *shipping* può solo in parte giustificare questa perdita di posizioni nella classifica mondiale. La sfavorevole congiuntura economica può essere infatti una spiegazione necessaria per giustificare la crescita limitata della nostra bandiera ma non tuttavia sufficiente dal momento che altri Paesi europei (Portogallo e Danimarca) in condizioni macroeconomiche del tutto simili alle nostre, ci hanno sorpassato. Infatti, la crisi dello *shipping*, vista la sua natura internazionale, ha colpito al medesimo modo tutti gli ordinamenti e armatori di ogni nazionalità. Questo deve spingerci a cercare le ragioni di questa perdita di terreno, ormai difficilmente colmabile, altrove.

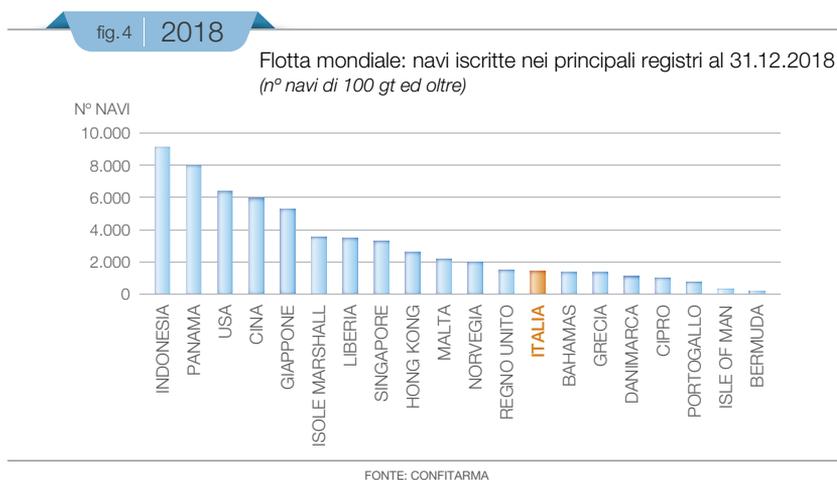


Fonte: CONFITARMA



Fonte: CONFITARMA

In termini assoluti la perdita di navi nei nostri registri si può notare chiaramente se viene preso in considerazione non il *gross tonnage* (aumentato negli ultimi anni anche per cause strettamente “industriali” come, ad esempio, per il c.d. gigantismo navale) ma il numero di unità iscritte nel registro di un determinato Paese. Anche qui, non si può fare a meno di notare la perdita di posizioni importanti rispetto agli registri mondiali ed europei.



Come si può facilmente notare, l'Italia perde diverse posizioni e questa volta non solo in termini assoluti, ma anche relativamente al numero di navi iscritte che passano da 1.588 a 1.430 unità con una perdita dell'oltre 9%, mentre altri Paesi a noi vicini hanno scalato posizioni.

¹ Il Gross Tonnage è una misura espressa in m³ che indica il volume degli spazi interni (sia quelli chiusi o chiudibili) della nave.

2. LA BANDIERA ITALIANA E L'OCCUPAZIONE

Per quanto riguarda invece i dati sull'occupazione dei marittimi, dobbiamo registrare una tendenza completamente opposta e incoraggiante. Nel mese di agosto 2019, infatti, CNEL e INPS hanno pubblicato uno studio che, per la prima volta nella storia del settore marittimo, fornisce il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il numero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi.

Tali dati confermano che grazie all'istituzione del Registro Internazionale (Legge n.30/1998), la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati (di cui la grande maggioranza sono italiani).

Se quindi nonostante il declino della bandiera italiana in termini di tonnellaggio e di numero di navi iscritte, il Registro Internazionale ha rappresentato una "success story" sotto il profilo occupazionale, è facile immaginare che se si riuscisse a invertire tale tendenza negativa l'occupazione di marittimi comunitari aumenterebbe sicuramente.

Inoltre, considerato che la domanda di personale altamente qualificato da parte delle imprese armatoriali trova sempre più difficoltà ad essere soddisfatta dal mercato del lavoro marittimo, un ulteriore incentivo per consolidare e aumentare l'occupazione marittima italiana si avrebbe sicuramente con l'attuazione di alcune riforme in materia di lavoro marittimo - realizzabili senza oneri per l'Erario - che da tempo attendono il loro compimento.

Tra queste si segnala, *in primis*, la tanto attesa attuazione della riforma del collocamento della gente di mare e l'istituzione dell'Anagrafe Nazionale della gente di mare in formato digitale, ferme dal lontano 2006. L'attuazione di tale riforma consentirebbe finalmente di avere un quadro certo del numero, delle qualifiche e delle certificazioni possedute sia dai marittimi occupati, sia da quelli disoccupati e, più in generale, della situazione del mercato del lavoro marittimo.

In questo modo si garantirebbe finalmente al settore uno strumento efficace di incontro fra la domanda e l'offerta di lavoratori marittimi italiani.

Anche la semplificazione dei requisiti di accesso e aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo potrebbe dare nuovo slancio all'occupazione marittima nazionale.

Ci riferiamo, in particolare, a quelle figure professionali - di cui il cuoco equipaggio (vedasi paragrafo 1.3) rappresenta il caso più eclatante ma certo non l'unico - caratterizzate da un'elevata specializzazione e per le quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è totalmente in grado di soddisfare (ad es. ufficiali elettrotecnici, operai meccanici, tankisti, gasisti, comuni di macchina, comuni elettrotecnici).

Tale carenza è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ampiamente superata, in quanto non rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese o, come nel caso degli ufficiali elettrotecnici, ancora non attuata nel nostro ordinamento.

3. GLI ORDINAMENTI IN STUDIO

Prendendo in esame la flotta appartenente ai Paesi oggetto di analisi sono doverose alcune premesse relative alle ragioni che hanno portato il presente gruppo di lavoro a orientarsi su alcune bandiere specifiche.

In primo luogo, va detto che non sono state prese in considerazione bandiere che, seppur appartenenti a importanti Paesi europei, non rappresentano realtà marittime primarie nel panorama mondiale. È questo il caso di Francia e Spagna che, pur essendo Paesi a vocazione marittima, non figurano nelle prime posizioni del *ranking* mondiale. La ragione del mancato confronto con questi Paesi è semplice: l'Italia è, e lo è soprattutto grazie ad alcune importanti riforme fatte nell'ultimo ventennio (vedi Registro Internazionale), una eccellenza nel panorama mondiale marittimo. Al fine di rimanere tale, abbiamo l'obbligo di confrontarci con chi sta davanti a noi e non con chi sta dietro, tenendo ovviamente in considerazione alcuni minimi comuni denominatori fra i Paesi presi come oggetto di studio.

Fatta questa doverosa premessa, alcune bandiere sono state scelte come esempio di celerità e semplicità delle procedure, in alcuni casi grazie anche a un territorio nazionale limitato e quindi alla coincidenza fra potere centrale e potere periferico. È questo il caso di Gibilterra, Lussemburgo e Malta che hanno fatto di procedure efficienti e a costo zero una vera e propria attrattiva che ha portato i loro registri a crescere esponenzialmente negli ultimi anni.

I Paesi Bassi e la Danimarca rappresentano invece Paesi che per tradizione, posizione geografica, grandezza, appartenenza ad uno stesso sistema economico e vocazione marittima hanno diverse similitudini con l'Italia. Tuttavia, questi Paesi sono riusciti a crescere con un ottimo ritmo nonostante la congiuntura economica particolarmente sfavorevole in generale e per lo *shipping* in particolare.

Infine, la Liberia rappresenta il secondo registro navale al mondo, con 4.400 navi iscritte che rappresentano il 12% della flotta mondiale. Il registro internazionale liberiano è gestito dal LISCR, una società americana con sede principale a Washington e uffici periferici nei più importanti porti mondiali. La bandiera liberiana ha sempre fatto della qualità una prerogativa essenziale del proprio modello di business e, infatti, è stata tra le prime ad entrare nel Qualship21. Inoltre, tra le sue innumerevoli iniziative, già da vent'anni ha attivato un servizio 24/7 per rispondere alle esigenze dei propri armatori.

fig. 5 | 2010-2018

Il tonnellaggio dei Paesi oggetto di studio dal 2010 al 2018

PAESE	2010	2012	2014	2016	2018	var %
LIBERIA	106.700.000	126.017.2303	126.990.680	138.735.562	155.107.651	45%
MALTA	38.737.657	44.168.107	56.238.637	67.315.297	75.346.183	95%
DANIMARCA	12.126.432	11.562.293	14.557.957	15.912.722	20.966.896	73%
ITALIA	17.044.319	18.510.425	16.239.447	16.133.555	14.723.084	-14%
PAESI BASSI	6.737.698	7.470.999	7.616.240	7.024.393	7.092.147	5%
GIBILTERRA	2.064.152	3.251.550	3.218.693	2.519.736	1.922.685	-7%
LUSSEMBURGO	1.030.042	1.209.974	3.094.779	1.935.836	1.287.119	25%
TOTALE	957.900.000	1.081.204.742	1.166.847.462	1.248.583.186	1.333.643.373	39%

FONTE: CONFITARMA

Prendendo in considerazione i medesimi dati analizzati per la flotta mondiale, è ancora più palese la forte difficoltà della nostra bandiera nei confronti degli altri Paesi oggetto di studio.

Questo fenomeno può essere studiato da due diversi punti di vista:

■ **In termini generali:**

la somma delle flotte dei Paesi oggetto dello studio è aumentata di oltre 375.000.000 GT nel giro di 8 anni, pari ad un buon 39%, mentre la flotta italiana è diminuita di oltre 2.300.000 GT pari ad un 13%.

■ **In termini relativi:**

l'Italia è l'unico registro, insieme a Gibilterra (per cui si deve tenere conto dell'impatto negativo della Brexit) che ha visto ridursi la propria "quota di mercato".

Il dato non cambia se si prende in considerazione il numero di navi iscritte nel registro.

fig.6 2010-2018

Il numero di navi dei Paesi oggetto di studio dal 2010 al 2018

PAESE	2010	2012	2014	2016	2018	var %
LIBERIA	2.726	3.098	3.062	3.225	3.481	28%
MALTA	1.724	1.764	1.936	2.180	2.174	26%
DANIMARCA	1.649	1.650	1.573	1.594	1.430	-13%
ITALIA	1.302	1.366	1.352	1.357	1.360	4%
PAESI BASSI	524	813	849	1.044	1.070	104%
GIBILTERRA	300	321	309	265	223	-26%
LUSSEMBURGO	133	157	183	164	161	21%
TOTALE	103.392	105.004	109.627	113.888	118.525	15%

FONTI: CONFITARMA

È pur vero, infatti, che il numero di navi in assoluto non è calato, mentre invece è diminuito in altri Paesi, ma tale dato, apparentemente non negativo, va coordinato con la diminuzione del GT vista nella fig. 5, congiuntamente con la tendenza al gigantismo navale che in questi ultimi anni ha caratterizzato l'industria dello *shipping*. In altre parole, le navi più grosse non scelgono più il registro italiano, ma prediligono altri registri che evidentemente offrono condizioni maggiormente competitive. Prendendo un registro come quello danese, è pur vero che la maggior parte di questi numeri sono composti dalla flotta del colosso connazionale Maersk, ma è altrettanto vero che il registro danese è riuscito a trattenere un armatore così importante poiché in grado di garantirgli di essere competitivo sul mercato mondiale.

4. CONCLUSIONE

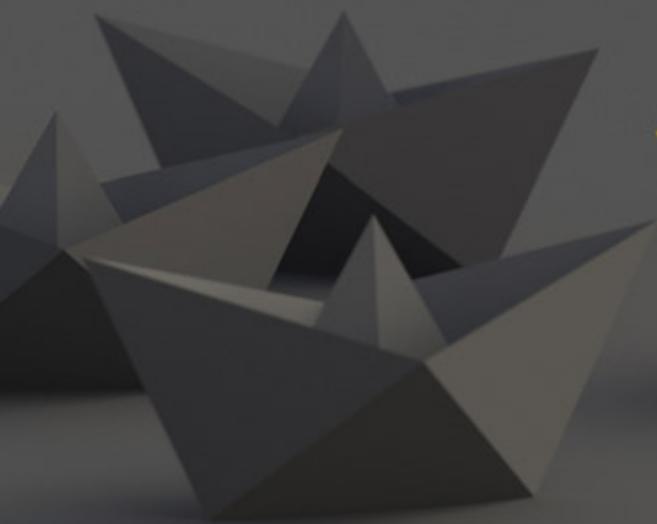
Questi dati sono preoccupanti e devono come minimo indurre a un'indagine più approfondita, di cui il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma ha deciso di farsi carico. La congiuntura economica negativa ha sicuramente contribuito a una riduzione nella crescita dei registri, ma è un fenomeno che è attribuibile in egual misura a tutti i Paesi, in quanto lo *shipping* è il mercato internazionale per eccellenza e - non a caso - il mercato preso come esempio dagli economisti per spiegare la "concorrenza perfetta". È pur vero che in casi specifici (si veda, ad esempio, l'Indonesia) l'incremento costante di alcuni registri, anche a danno di altri, è dovuto a regole interne come strette normative in tema di cabotaggio che di fatto obbligano a inalberare la bandiera del Paese del luogo dove viene svolta l'attività, ma questo non basta a spiegare i numeri ricordati in questa premessa.

Il presente studio si propone come un tentativo di spiegare le ragioni alla base dei dati appena analizzati, partendo però prima dalla domanda corretta per poi trovare una risposta convincente.

"Siamo ancora un registro competitivo, esempio per gli altri Paesi europei e non solo?".

Va da ultimo aggiunto, in quella che è una conclusione ma vuole essere in realtà un inizio, che il presente studio è lavoro in divenire e per sua stessa natura soggetto a doverose integrazioni e nuove proposte. In altre parole, rappresenta nient'altro che una tappa, per quanto importante, di un lungo percorso e di una sempre più stretta collaborazione fra l'associazione di categoria del mondo armatoriale e i Ministeri competenti con il fine ultimo e comune di rendere la bandiera italiana (ancora) più competitiva.







CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

1. Del lavoro marittimo
2. Della semplificazione delle pratiche di bordo
3. Del regime amministrativo della nave
4. Della competitività
5. I risultati già raggiunti

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

1. DEL LAVORO MARITTIMO

1.1 Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 172-bis - Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco

1. Per i marittimi, arruolati con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade, o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale, l'autorità marittima può autorizzare che, in caso di trasbordo, non si faccia luogo alla annotazione di imbarco e sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi.
2. L'armatore deve comunque comunicare giornalmente all'autorità marittima, con apposita nota, la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante e le successive variazioni.
3. L'autorizzazione di cui al comma 1 può essere concessa anche:
 - a) per i marittimi arruolati, a norma di contratto nazionale o con contratto cosiddetto alla parte e con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi o galleggianti appartenenti al medesimo armatore e adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura;
 - b) per i proprietari armatori imbarcati su navi e galleggianti adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura.
4. Nei casi previsti dal comma 3 la comunicazione di cui al comma 2 deve essere effettuata settimanalmente con apposita nota riepilogativa, previa comunicazione giornaliera scritta, anche tramite telefax, all'autorità marittima, dell'effettiva composizione dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante.
5. L'armatore può essere autorizzato dall'istituto assicuratore a tenere un'unica posizione contributiva per tutte le navi ovvero più posizioni contributive per gruppi di navi interessate alla procedura di cui al presente articolo.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

1. Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:
 - dopo le parole "di carattere locale," sostituire le parole "l'autorità marittima può" con le parole "e nazionale, le Autorità Marittime possono, anche congiuntamente,".
 - dopo l'ultimo periodo è aggiunto il seguente periodo: "L'autorizzazione sarà valida in tutti i porti nazionali ricompresi nell'area di competenza delle autorità marittime autorizzanti".
2. Al comma 2 le parole "all'autorità marittima" sono sostituite dalle parole: "alle Autorità Marittime interessate".
3. Al comma 4 sostituire le parole "autorità marittima" con le parole "Autorità Marittime interessate".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con tale emendamento si mira a semplificare le procedure di impiego dei marittimi su mezzi dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore, adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi pubblici di linea o privati a carattere locale e nazionale, anche rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse.

In particolare, si propone di attribuire anche a più autorità marittime congiuntamente la facoltà di autorizzare l'esenzione dalle annotazioni di imbarco e sbarco dei marittimi nella fattispecie sopraindicata, rendendo al contempo tale autorizzazione valevole nei porti ricompresi nella giurisdizione delle autorità marittime coinvolte.

Attualmente, infatti, essendo tale esenzione valevole per gli imbarchi e gli sbarchi nel solo porto ove è stata richiesta, tutti gli imbarchi e gli sbarchi che avvengono negli altri porti toccati dal servizio sono soggetti alla procedura ordinaria. Tale obbligo rende particolarmente gravoso l'avvicendamento del personale da parte dell'armatore che opera servizi regolari nei medesimi porti.

L'intervento proposto mira, pertanto, a rendere più flessibile la rotazione del personale imbarcato sulle navi di una compagnia armatoriale che effettuano il medesimo servizio.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 172-bis - Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco

1. Per i marittimi, arruolati con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade, o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale e nazionale **le Autorità Marittime possono, anche congiuntamente,** autorizzare che, in caso di trasbordo, non si faccia luogo alla annotazione di imbarco e sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi. **L'autorizzazione sarà valida in tutti i porti nazionali ricompresi nell'area di competenza delle autorità marittime autorizzanti.**
2. L'armatore deve comunque comunicare giornalmente **alle Autorità marittime interessate,** con apposita nota, la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante e le successive variazioni.
3. L'autorizzazione di cui al comma 1 può essere concessa anche:
 - a) per i marittimi arruolati, a norma di contratto nazionale o con contratto cosiddetto alla parte e con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327, su navi o galleggianti appartenenti al medesimo armatore e adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura;
 - b) per i proprietari armatori imbarcati su navi e galleggianti adibiti alla pesca costiera locale o ravvicinata o agli impianti di acquacoltura.
4. Nei casi previsti dal comma 3 la comunicazione di cui al comma 2 deve essere effettuata settimanalmente con apposita nota riepilogativa, previa comunicazione giornaliera scritta, anche tramite telefax, alle **Autorità Marittime interessate,** dell'effettiva composizione dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante.
5. L'armatore può essere autorizzato dall'istituto assicuratore a tenere un'unica posizione contributiva per tutte le navi ovvero più posizioni contributive per gruppi di navi interessate alla procedura di cui al presente articolo.

1.2 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali

A) QUADRO NORMATIVO

Legge 27 dicembre 2017, n. 205 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020

Art. 1, comma 913 - Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano ai rapporti di lavoro instaurati con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a quelli di cui alla legge 2 aprile 1958, n. 339, né a quelli comunque rientranti nell'ambito di applicazione dei contratti collettivi nazionali per gli addetti a servizi familiari e domestici, stipulati dalle associazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Al datore di lavoro o committente che viola l'obbligo di cui al comma 910 si applica la sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma da 1.000 euro a 5.000 euro.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'art. 1, comma 913 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano agli anticipi della retribuzione corrisposti in favore del personale marittimo a bordo di navi impiegate in traffico internazionale secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con tale emendamento si intende consentire la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate su traffici internazionali, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro di settore stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili, restituendo al marittimo la possibilità di soddisfare le proprie esigenze personali durante un lungo periodo di lavoro lontano dalla propria dimora.

Infatti, come è noto, la Legge 205/2017 (Legge di bilancio 2018), all'art. 1, commi 910 e seguenti, impone l'obbligo ai datori di lavoro, a decorrere dal 1° luglio 2018, di corrispondere ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso mezzi di pagamento tracciati.

La specificità dell'attività svolta a bordo delle navi che effettuano navigazione internazionale è tale per cui la prestazione lavorativa del marittimo si svolge per un periodo normalmente pari a quattro mesi, estendibile al massimo di due mesi (in base alla contrattazione collettiva nazionale di settore), durante il quale, quando la nave approda in un qualsiasi porto, è fisiologico che il marittimo stesso trascorra - previa autorizzazione del Comandante - un periodo di tempo a terra (cosiddetta "franchigia") prima di rientrare a bordo.

Si verifica molto spesso che le navi da carico approdino nei più disparati porti del mondo (quali terminal petroliferi, container, gas liquido, carico secco, etc.) in luoghi sovente

“disagiati”, presso i quali non è possibile per il marittimo, sceso dalla nave in “franchigia”, effettuare prelievi bancomat, né utilizzare carte elettroniche (anche prepagate).

Durante tale periodo di “franchigia” i marittimi hanno, quindi, necessità di avere a disposizione denaro contante; a tal fine, era normale prassi per essi chiedere al Comandante un anticipo in contanti della retribuzione di spettanza, il cui saldo veniva successivamente regolato con mezzi tracciati.

Non a caso, il contratto collettivo nazionale di settore riconosce ai marittimi la facoltà di richiedere acconti in denaro contante, ovviamente entro i limiti fissati dalla normativa antiriciclaggio.

L'applicazione delle disposizioni introdotte con i commi 910 e 914 dell'art. 1 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205 anche ai contratti di arruolamento dei lavoratori marittimi, vietando l'erogazione di anticipi di retribuzione in contanti a bordo delle navi che svolgono traffici internazionali, sta comportando l'impossibilità per i lavoratori marittimi di soddisfare finanche le minime esigenze personali durante il periodo di riposo a terra (franchigia), nel corso dell'imbarco.

Appare chiaro che le disposizioni normative in parola - la cui ratio è naturalmente del tutto condivisibile - siano state concepite per le prestazioni lavorative dei dipendenti “di terra” e non per le prestazioni di lavoro svolte a bordo delle navi.

A tal proposito, è importante sottolineare che, a seguito di una richiesta congiunta delle Organizzazioni sindacali e di Confitarma, anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la nota Prot. nr. 17034 del 26 giugno 2018, evidenziando i rilevanti problemi che l'applicazione di tale normativa determinerebbe sia per i lavoratori marittimi, sia per le compagnie di navigazione, ha auspicato un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi.

E il paradosso è che alle imprese armatoriali - le quali hanno ovviamente dovuto adeguarsi alla normativa in parola - vengono comminate delle “non conformità”, in sede di ispezioni da parte delle Capitanerie di Porto ai sensi della Maritime Labour Convention 2006, per aver privato i marittimi del diritto di ricevere tali anticipi.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Legge 27 dicembre 2017, n. 205 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020.

Art. 1, comma 913 - Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano ai rapporti di lavoro instaurati con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a quelli di cui alla legge 2 aprile 1958, n. 339, né a quelli comunque rientranti nell'ambito di applicazione dei contratti collettivi nazionali per gli addetti a servizi familiari e domestici, stipulati dalle associazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale. **Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano agli anticipi della retribuzione corrisposti in favore del personale marittimo a bordo di navi impiegate in traffico internazionale secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili.** Al datore di lavoro o committente che viola l'obbligo di cui al comma 910 si applica la sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma da 1.000 euro a 5.000 euro.

1.3 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio

A) QUADRO NORMATIVO

- LEGGE 4 agosto 1955, n. 727 - Esecuzione della Convenzione internazionale n. 69, concernente il diploma di capacità professionale dei cuochi di bordo adottata a Seattle il 27 giugno 1946, ratificata e resa esecutiva con la legge 2 agosto 1952, n. 1305.
- DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 14 luglio 1957, n. 1065 - Approvazione del regolamento per l'esecuzione della legge 4 agosto 1955, n. 727 (esecuzione della Convenzione internazionale n. 69 concernente il diploma di capacità professionale dei cuochi di bordo, adottata a Seattle il 27 giugno 1946, ratificata e resa esecutiva con la legge 2 agosto 1952, n. 1305).
- Allegato del DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 18 aprile 2006, n. 231 - Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297.

PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA

(omissis) Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Art. . . .

1. Nell'Allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231, al paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA" sostituire il periodo "Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065." con le seguenti parole:

"Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio (ship's cook) è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) aver compiuto diciotto anni di età;
- b) essere iscritto alla gente di mare di 2° categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base (Basic Training) e il corso di familiarizzazione alla security;
- c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP);
- d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio, al termine del quale riceverà l'attestazione di "cuoco equipaggio" (ship's cook). Il corso di formazione per cuoco equipaggio sarà disciplinato con decreto dell'autorità competente di cui all'art. 3, comma 2 del d.lgs. 12 maggio 2015, n. 71 e sarà svolto presso un istituto, ente o società ritenuto idoneo e autorizzato dalla medesima autorità;

e, inoltre, uno dei seguenti requisiti:

- a) il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alber-

ghiera e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina;

oppure

b) aver effettuato un'esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina;

oppure

c) aver effettuato almeno dodici mesi di navigazione da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina.

2. La legge 4 agosto 1955, n. 727 e il DPR 14 luglio 1957, n. 1065 sono abrogati.

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La normativa che si propone di abrogare, risalente agli anni '50 del secolo scorso, è stata da tempo superata dai mutamenti dei percorsi scolastici per il conseguimento del diploma di scuola alberghiera, il quale viene oggi conseguito dopo un percorso di studi di durata quinquennale seguito da un esame di Stato.

Infatti, la normativa vigente prevede che, per acquisire l'abilitazione di cuoco equipaggio, è necessario superare lo specifico esame in Capitaneria al quale il candidato può essere ammesso soltanto se ha compiuto 22 anni di età e se ha svolto un periodo di navigazione in servizio di cucina pari ad almeno 2 anni, ignorando al contempo le specifiche competenze che il cuoco equipaggio deve possedere ai sensi della Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006.

Il mancato aggiornamento e la notevole complessità dei requisiti per accedere all'abilitazione di cuoco equipaggio ha determinato, ormai da diversi anni, una scarsità di cuochi italiani sul mercato del lavoro marittimo.

Di conseguenza, si sta verificando sempre più spesso la paradossale situazione di imprese armatoriali costrette a imbarcare, a bordo di navi di bandiera italiana, cuochi equipaggio di nazionalità straniera, i cui percorsi formativi - perfettamente conformi agli Standard previsti dalla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 e dunque più attinenti alle competenze effettivamente necessarie a bordo - risultano molto più semplici da effettuare.

L'emendamento in parola - aggiornando e semplificando i requisiti necessari ai marittimi italiani per conseguire il certificato di cuoco equipaggio (*ship's cook*) in conformità alla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 - incoraggerà i diplomati delle scuole alberghiere a intraprendere la carriera marittima, fornendo in breve tempo nuove leve immediatamente disponibili all'imbarco con tale certificazione e incrementando l'occupazione marittima italiana.

Da tale emendamento non deriveranno maggiori o nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Cfr. punto b)

1.4 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 328 Cod. Nav. - Forma del contratto

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

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

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

Art. 329 Cod. Nav. - Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare

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

Art. 223 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) - Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco

Le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco devono essere effettuate sul libretto al momento in cui il marittimo imbarca o sbarca.

Le annotazioni devono indicare il luogo e la data dell'imbarco; la qualifica con la quale il marittimo è arruolato; il tipo, il nome, il tonnellaggio, l'ufficio e il numero di iscrizione della nave; il numero e la serie del ruolo di equipaggio; il luogo e la data di sbarco con l'indicazione del motivo dello sbarco stesso, nonché della specie della navigazione compiuta.

Art. 236 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima) - Imbarco su nave nazionale all'estero

Il marittimo che si reca all'estero per prendere imbarco su nave nazionale deve ottenere il nulla osta dell'autorità marittima e deve stipulare nel territorio dello Stato contratto di arruolamento.

Del rilascio del nulla osta e della stipulazione del contratto è fatta annotazione sul libretto di navigazione.

Quando sia richiesto, il libretto deve essere vistato dall'autorità consolare dello Stato al quale il marittimo è diretto o che deve attraversare.

Art. 357 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) - Annotazioni relative alle persone arruolate

Relativamente all'indicazione di cui al n. 5 dell'articolo 170 del codice, il ruolo di equipaggio deve anche contenere, per ciascuna persona arruolata, il nome, il compartimento

d'iscrizione e il numero di matricola, la data e il luogo di imbarco e sbarco, la firma di chi effettua il movimento e il timbro d'ufficio. Quando la retribuzione è convenuta nelle forme indicate dalle lettere c) e d) del secondo comma dell'articolo 325 del codice si deve indicare sul ruolo la parte spettante all'arruolato in rapporto al numero totale delle parti convenute e specificare gli altri elementi fissi della retribuzione.

Le stesse annotazioni si effettuano sulla licenza delle navi minori ai fini dell'applicazione degli articoli 172, 330 e 1287 del codice.

I contratti di arruolamento stipulati in località estera dove non sia autorità consolare sono annotati sul ruolo di equipaggio dal comandante della nave e convalidati dalla autorità marittima o consolare nel primo porto in cui abbia sede una di tali autorità.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

a. Proposta di modifica dell'Art. 328 del Codice della Navigazione - Forma del contratto

Al titolo dell'art. 328, dopo le parole "Forma del contratto" aggiungere le parole "di arruolamento".

Il comma 1 è sostituito con il seguente:

"Il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico, stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di ricezione, nella Repubblica, dalla Autorità Marittima e, all'estero, dalla autorità consolare, secondo le modalità di cui all'art. 357, comma 3, Reg.nav.mar. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo."

Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:

- Le parole "dalle autorità predette" sono sostituite dalle seguenti: "dal Comandante della nave".

b. Abrogare l'art. 329 del Codice della Navigazione - Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare

c. Art. 223 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) - Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco

Al comma 1 sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo le parole "essere effettuate" aggiungere le seguenti ", ove possibile,".
- Dopo le parole "imbarca o sbarca" aggiungere le seguenti "oppure dopo lo sbarco all'ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare."

d. Abrogare l'art. 236 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima) - Imbarco su nave nazionale all'estero

e. Art. 357 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) - Annotazioni relative alle persone arruolate

Al comma 3 sono apportate le seguenti modifiche:

- Le parole "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare sono annotati sul ruolo di equipaggio dal comandante della nave e" sono sostituite dalle seguenti "stipulati ai sensi dell'art. 328 del Codice della Navigazione sono".
- Alla fine del primo periodo è aggiunto il seguente periodo "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale."

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo scopo degli emendamenti proposti è quello di semplificare le procedure di sottoscrizione delle convenzioni di arruolamento, la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio nonché le annotazioni sul libretto di navigazione relative alla navigazione effettuata.

In particolare, si propone di rendere strutturale la disposizione di cui all'art. 103-bis del D.L. 17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27, uniformando la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero.

Inoltre, si suggeriscono semplificazioni delle procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando la modalità digitale.



D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 328 - Forma del contratto di arruolamento

1. Il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico, stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di ricezione, nella Repubblica, dalla Autorità Marittima e, all'estero, dalla autorità consolare, secondo le modalità di cui all'art. 357, comma 3, Reg.nav.mar. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.
2. Il contratto deve, parimenti a pena di nullità, essere **dal comandante della nave** annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.
3. Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.

Art. 329 - Stipulazione del Contratto in località estera dove non sia autorità consolare Abrogare

Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)

Art. 223 - Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco

1. Le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco devono essere effettuate, ove possibile, sul libretto al momento in cui il marittimo imbarca o sbarca **oppure dopo lo sbarco all'ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare.**
2. Le annotazioni devono indicare il luogo e la data dell'imbarco; la qualifica con la quale il marittimo è arruolato; il tipo, il nome, il tonnellaggio, l'ufficio e il numero di iscrizione della nave; il numero e la serie del ruolo di equipaggio; il luogo e la data di sbarco con l'indicazione del motivo dello sbarco stesso, nonché della specie della navigazione compiuta.

Art. 236 - Imbarco su nave nazionale all'estero Abrogare

Art. 357 - Annotazioni relative alle persone arruolate

1. Relativamente all'indicazione di cui al numero 5 dell'articolo 170 del codice, il ruolo di equipaggio deve anche contenere, per ciascuna persona arruolata, il nome, il compartimento d'iscrizione e il numero di matricola, la data e il luogo di imbarco e sbarco, la firma di chi effettua il movimento e il timbro d'ufficio. Quando la retribuzione è convenuta nelle forme indicate dalle lettere *c* e *d* del secondo comma dell'articolo 325 del codice si deve indicare sul ruolo la parte spettante all'arruolato in rapporto al numero totale delle parti convenute e specificare gli altri elementi fissi della retribuzione.
2. Le stesse annotazioni si effettuano sulla licenza delle navi minori ai fini dell'applicazione degli articoli 172, 330 e 1287 del codice.
3. I contratti di arruolamento **stipulati ai sensi dell'art. 328 del Codice della Navigazione sono** convalidati dalla autorità marittima o consolare nel primo porto in cui abbia sede una di tali autorità. **La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.**

1.5 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore

A) QUADRO NORMATIVO

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

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

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

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Articolo _____

Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- La parola "telegraficamente" è soppressa

Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo le parole "porto d'imbarco" aggiungere le seguenti parole " , anche in via digitale."

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Al fine di semplificare la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante, si propone di modificare l'art. 331 del Codice della Navigazione, prevedendo la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 331 - Arruolamento del Comandante in luogo ove non si trova l'armatore

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

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

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



2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO

2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 174 - Contenuto del giornale nautico

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

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

Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna.

Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'articolo 174 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";
- b) dopo il quarto comma è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'emendamento reca modifiche all'articolo 174 del codice della navigazione, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico, parte seconda (generale e di contabilità), si devono scrivere alcune informazioni che, data la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è possibile effettuare.

Tale obbligo è comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quali le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio e i prestiti contratti. Tutte le operazioni relative alle entrate e alle spese riguardanti la nave e l'equipaggio, nonché ai prestiti contratti, sono attualmente svolte dagli uffici di terra anche delle più piccole compagnie di navigazione, per cui la lettera a) del comma 1 dell'emendamento è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale nautico, parte seconda. Prendendo poi atto che il giornale di carico dovrebbe contenere tutta una serie di informazioni che allo stato attuale risulterebbe impossibile annotare a mano (date le quantità di carico e le caratteristiche particolari che presenta) e che nella prassi sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica, del tipo «carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico» con nessun valore pratico, la lettera b) dello stesso comma 1 esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri (es. navi da crociera).

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 174 - Contenuto del giornale nautico

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

Sul giornale generale e di contabilità **sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione**, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti, nonché gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento.

Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna.

Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico.

2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 175 - Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico

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

Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'articolo 175 del codice della navigazione il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale GMDSS".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente emendamento modifica l'articolo 175 del Codice della Navigazione, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. Va in proposito considerato che, a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione Morse non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti dalle navi, per cui il giornale non ha motivo di esistere essendo in uso quello del sistema GMDSS (*Global maritime distress and safety system*). La novella proposta dispone quindi, laddove previsto, l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come disposto dalla normativa GMDSS.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 175 - Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico

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

Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale GMDSS.

2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima)

A) QUADRO NORMATIVO

Articolo 179 - Nota di informazioni all'autorità marittima.

All'arrivo della nave in porto e prima della partenza, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante fanno pervenire, anche in formato elettronico, all'autorità marittima i formulari in seguito indicati, di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell'ambito dell'Unione europea:

- formulario FAL n. 1 dichiarazione generale;
- formulario FAL n. 2 dichiarazione di carico;
- formulario FAL n. 3 dichiarazione delle provviste di bordo;
- formulario FAL n. 4 dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio;
- formulario FAL n. 5 ruolo dell'equipaggio;
- formulario FAL n. 6 elenco dei passeggeri;
- formulario FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose a bordo;
- dichiarazione sanitaria marittima.

Il formulario FAL n. 6, elenco dei passeggeri, reca, per i passeggeri che non siano cittadini di Stati membri dell'Unione europea, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato.

La comunicazione delle informazioni di cui al primo comma avviene con un anticipo di almeno ventiquattro ore o al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la navigazione sia di durata inferiore alle ventiquattro ore. Qualora, alla partenza della nave, non è noto il porto di scalo o esso cambi nel corso del viaggio, il comandante della nave invia le informazioni di cui al primo comma senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.

All'arrivo in porto, il comandante della nave comunica all'Autorità marittima eventuali ulteriori dati richiesti in base alla normativa vigente in ambito UE ed ogni altra informazione da rendersi in ottemperanza ad altre disposizioni legislative o regolamentari di carattere speciale.

Prima della partenza, il comandante della nave inoltra all'autorità marittima una dichiarazione integrativa relativa all'avvenuto adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico.

Il comandante di una nave diretta in un porto estero inoltra le informazioni di cui al primo comma all'autorità consolare. In caso di inesistenza di uffici consolari presso il porto di destinazione, le informazioni vengono rese presso l'autorità consolare più prossima al porto di arrivo.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Al quarto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al quinto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al sesto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al settimo paragrafo dopo le parole: “...il comandante di una nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La modifica si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che scalano i porti nazionali, in linea con i criteri di celerità, semplificazione ed informatizzazione delle procedure connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri, in attuazione della direttiva 2010/65/UE, recepita con il D.L. 18 ottobre 2012, n.179, convertito in legge 17 dicembre 2012, n.221, che all’articolo 8 sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei di cui ai formulari FAL con l’implementazione dell’interfaccia unica costituita dal sistema PMIS. In tale ottica, la modifica prevede che le formalità previste dall’articolo in questione possano essere effettuate integralmente dal raccomandatario marittimo o da altro funzionario o persona autorizzata dal comandante al fine di alleggerire gli adempimenti da parte della nave. Tale semplificazione è particolarmente utile nel caso di viaggi brevi e frequenti in cui gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e l’equipaggio.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Articolo 179 - Nota di informazioni all’autorità marittima

All’arrivo della nave in porto e prima della partenza, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante fanno pervenire, anche in formato elettronico, all’autorità marittima i formulari in appresso indicati, di cui alla Convenzione FAL dell’IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell’ambito dell’Unione europea:

- formulario FAL n. 1 dichiarazione generale;
- formulario FAL n. 2 dichiarazione di carico;
- formulario FAL n. 3 dichiarazione delle provviste di bordo;
- formulario FAL n. 4 dichiarazione degli effetti personali dell’equipaggio;
- formulario FAL n. 5 ruolo dell’equipaggio;
- formulario FAL n. 6 elenco dei passeggeri;
- formulario FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose a bordo;
- dichiarazione sanitaria marittima.

Il formulario FAL n. 6, elenco dei passeggeri, reca, per i passeggeri che non siano cittadini di Stati membri dell'Unione europea, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato.

La comunicazione delle informazioni di cui al primo comma avviene con un anticipo di almeno ventiquattro ore o al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la navigazione sia di durata inferiore alle ventiquattro ore.

Qualora, alla partenza della nave, non è noto il porto di scalo o esso cambi nel corso del viaggio, il comandante della nave **o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante** invia le informazioni di cui al primo comma senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.

All'arrivo in porto, il comandante della nave **o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante** comunica all'Autorità marittima eventuali ulteriori dati richiesti in base alla normativa vigente in ambito UE ed ogni altra informazione da rendersi in ottemperanza ad altre disposizioni legislative o regolamentari di carattere speciale.

Prima della partenza, il comandante della nave **o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante** inoltra all'autorità marittima una dichiarazione integrativa relativa all'avvenuto adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico.

Il comandante di una nave **o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante** diretta in un porto estero, inoltra le informazioni di cui al primo comma all'autorità consolare.

In caso di inesistenza di uffici consolari presso il porto di destinazione, le informazioni vengono rese presso l'autorità consolare più prossima al porto di arrivo.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.



2.4 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 315 - Documenti per l'iscrizione

Per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, oltre quanto è disposto dall'articolo 303, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione i seguenti documenti:

1. il titolo di proprietà in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata costruita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;
2. il certificato di stazza.

Per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al ministero dei trasporti e della navigazione:

1. il titolo di proprietà in originale o in copia autentica;
2. la copia autentica del passavanti provvisorio o della licenza provvisoria rilasciati a termini dell'articolo 146 del codice;
3. il certificato di stazza, se la stazzatura è stata eseguita all'estero a norma dell'articolo 139 del codice;
4. il certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, ove sia richiesto dalle convenzioni internazionali;
5. una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave.

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano il proprietario deve versare la somma e presentare i documenti indicati nel comma precedente, ad eccezione di quelli di cui ai numeri 2 e 3.

Oltre ai documenti suddetti devono essere presentati i certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi.

L'iscrizione di navi maggiori non può essere effettuata se il proprietario non ha inoltre ottenuto l'approvazione del nome ai sensi dell'articolo 140 del codice.

Art. 362 - Forma e vidimazione

I libri di bordo sono conformi ai modelli approvati dal ministro per la marina mercantile e prima di essere posti in uso devono essere numerati, firmati e bollati col timbro d'ufficio, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante del porto o dall'autorità consolare.

Nella prima pagina di ciascun libro deve essere inserita dichiarazione firmata dal comandante del porto attestante il numero delle pagine di cui il libro si compone, il nome, il tipo, l'ufficio d'iscrizione e il numero di matricola della nave, il nome del comandante e la data di rilascio.

Art. 363 - Tenuta

I libri di bordo devono essere tenuti per ordine di data, di seguito, senza spazi in bianco, senza interlinee e senza trasporti in margine. Non vi si possono fare abrasioni e, ove sia necessaria qualche cancellazione, questa deve eseguirsi in modo che le parole cancellate siano leggibili. Gli spazi vuoti devono essere riempiti con linee a penna.

Art. 365 - Ritiro e custodia

1. Quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163 del codice, l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio d'iscrizione della nave.
2. Quando i libri siano esauriti o resi inservibili l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette per la custodia all'ufficio d'iscrizione della nave.

Art. 374 - Giornale radiotelegrafico

1. Il giornale radiotelegrafico è scritto dal marconista ed è vistato dal comandante.
2. In esso devono essere annotati i nomi degli operatori e degli ascoltatori, qualora siano presenti a bordo, nonché qualsiasi avvenimento o incidente che riguardi il servizio radiotelegrafico o che interessi la sicurezza della vita umana in mare e, in particolare, tutti i dispacci scambiati o intercettati.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Al regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

a. all'articolo 315:

1. il numero 5 del secondo comma è abrogato;
2. al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;
3. al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse.

b. All'articolo 362 è aggiunto, infine, il seguente comma:

Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, i libri di bordo non sono soggetti a rigoroso rendiconto e possono essere stampati su normale supporto cartaceo o, alternativamente, su supporto elettronico conformemente alle disposizioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

c. all'articolo 363 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Fatte salve le disposizioni derivanti da obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di bordo potrà essere effettuata in italiano o nella lingua parlata a bordo ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana".

d. all'articolo 365:

1. al primo comma, le parole:

“l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave” sono sostituite dalle seguenti: “l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi”;

2. il secondo comma è sostituito dal seguente:

“Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave”.

e. l'articolo 374 è abrogato.



C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente emendamento reca talune modifiche a disposizioni recate dal Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

La lettera a) introduce alcune modifiche di adeguamento del Codice alle normative successivamente entrate in vigore ed ha pertanto un obiettivo chiarificatorio.

Modifica di cui alla lettera b) dell'emendamento: attualmente la stampa dei libri di bordo è soggetta a rigoroso rendiconto sebbene tale procedura non sia contemplata dal Codice della Navigazione e dal Regolamento di attuazione che però peraltro già prevedono procedure adeguate alla corretta circolazione dei libri di bordo. L'obbligo del rigoroso rendiconto non fornisce oggi maggiori garanzie alla corretta gestione dei libri di bordo rispetto a quanto previsto dal Codice ma ne complica notevolmente l'utilizzo e ne rende difficile il reperimento a causa della rigida procedura prevista per la stampa e la distribuzione. La modifica dell'articolo 362 qui proposta mira a ripristinare la procedura originariamente prevista dal codice per l'utilizzo dei libri di bordo (conformità degli stampati ai modelli approvati dal Ministero, procedure di vidimazione e controllo da parte dell'Autorità marittima).

La presente modifica abroga implicitamente il punto 55 dell'allegato A al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 4 agosto 2003, successivamente modificato dal Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 5 marzo 2004.

La disposizione di cui alla lettera c) tiene invece conto della circostanza che, pur non esistendo nel codice della navigazione e nel regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, una specifica disposizione che indichi che i giornali devono essere scritti in italiano, data la natura pubblicistica di alcune annotazioni fatte nei giornali nautici e la nazionalità italiana di molti equipaggi, era fatto naturale che fossero scritti in italiano.

Tuttavia, le modifiche avvenute nella composizione per nazionalità degli equipaggi hanno fatto sì che su molte navi solo il comandante sia italiano e gli ufficiali siano stranieri.

Molte compagnie di navigazione hanno segnalato i problemi che incontrano gli ufficiali stranieri a scrivere i giornali nautici in italiano. A causa della presenza di equipaggi multilingue a bordo è necessario, infatti, che i libri di bordo possano essere scritti in inglese. Di tale esigenza si fa pertanto carico la proposta di legge apportando una modifica all'articolo 363 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima).

La lettera d) reca modifiche all'articolo 365 dello stesso regolamento, che allo stato prevede che, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Nella realtà le cose si svolgono in maniera diversa, in quanto il comandante o un suo delegato deve recarsi presso l'autorità, portare con sé i nuovi giornali che dovranno essere vidimati secondo le modalità di cui sopra, e i giornali esauriti non sono ritirati e rimangono a bordo, accumulandosi in maniera abnorme. Questo comporta che, nel caso di cancellazione della nave dal registro di iscrizione, la consegna dei libri di bordo diventa ancora più complicata in quanto, considerando la grande quantità di giornali nautici, i consolati o le autorità marittime si rifiutano di accettare i suddetti giornali e le compagnie di navigazione devono farsi carico del loro trasferimento all'ufficio di iscrizione della nave, con costi molto elevati. Per ridurre le spese sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si propone quindi che il comandante consegni al proprio armatore i giornali nautici esauriti, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. L'armatore avrà a sua volta l'incarico di custodire

i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni. Trascorso tale termine i giornali nautici saranno distrutti e ne sarà data comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.

La lettera e) abroga l'articolo 374 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

In conclusione, si tratta di innovazioni molto utili alle imprese e allo Stato, che consentono all'Italia di uniformarsi alla normativa vigente in altri Paesi concorrenti e di semplificare le procedure, fermi restando tutti i requisiti di sicurezza della navigazione; pertanto, si spera in un tempestivo esame e nell'approvazione della presente proposta di legge.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 315 - Documenti per l'iscrizione

Per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, oltre quanto è disposto dall'articolo 303, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione i seguenti documenti:

1. il titolo di proprietà in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata costruita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;
2. il certificato di stazza.

Per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al ministero dei trasporti e della navigazione:

1. il titolo di proprietà in originale o in copia autentica;
2. la copia autentica del passavanti provvisorio o della licenza provvisoria rilasciati a termini dell'articolo 146 del codice;
3. il certificato di stazza, se la stazzatura è stata eseguita all'estero a norma dell'articolo 139 del codice;
4. il certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, ove sia richiesto dalle convenzioni internazionali;
5. ~~una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave.~~

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano il proprietario deve ~~versare la somma~~ e presentare i documenti indicati nel comma precedente, ad eccezione di quelli di cui ai numeri 2 e 3.

Oltre ai documenti suddetti devono essere presentati i certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti ~~e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione,~~ di cui agli articoli stessi.

L'iscrizione di navi maggiori non può essere effettuata se il proprietario non ha inoltre ottenuto l'approvazione del nome ai sensi dell'articolo 140 del codice.

Art. 362 - Forma e vidimazione

I libri di bordo sono conformi ai modelli approvati dal ministro per la marina mercantile e prima di essere posti in uso devono essere numerati, firmati e bollati col timbro d'ufficio, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante del porto o dall'autorità consolare.

Nella prima pagina di ciascun libro deve essere inserita dichiarazione firmata dal comandante del porto attestante il numero delle pagine di cui il libro si compone, il nome, il tipo, l'ufficio d'iscrizione e il numero di matricola della nave, il nome del comandante e la data di rilascio.

Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, i libri di bordo non sono soggetti a rigoroso rendiconto e possono essere stampati su normale supporto cartaceo o, alternativamente, su supporto elettronico conformemente alle disposizioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Art. 363 - Tenuta

I libri di bordo devono essere tenuti per ordine di data, di seguito, senza spazi in bianco, senza interlinee e senza trasporti in margine. Non vi si possono fare abrasioni e, ove sia necessaria qualche cancellazione, questa deve eseguirsi in modo che le parole cancellate siano leggibili. Gli spazi vuoti devono essere riempiti con linee a penna.

Fatte salve le disposizioni derivanti da obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di bordo potrà essere effettuata in italiano o nella lingua parlata a bordo ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana.

Art. 365 - Ritiro e custodia

1. Quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163 del codice, **l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi**
2. **Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.**

Art. 374 – Giornale radiotelegrafico

1. ~~Il giornale radiotelegrafico è scritto dal marconista ed è vistato dal comandante.~~
2. ~~In esso devono essere annotati i nomi degli operatori e degli ascoltatori, qualora siano presenti a bordo, nonché qualsiasi avvenimento o incidente che riguardi il servizio radiotelegrafico o che interessi la sicurezza della vita umana in mare e, in particolare, tutti i dispacci scambiati o intercettati.~~

2.5 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero

A) QUADRO NORMATIVO

D.M. 12 marzo 1962. Norme per il rilascio dell'autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero

Art. 3. L'autorizzazione dovrà essere concessa viaggio per viaggio, con la indicazione sia dell'itinerario da seguire sia del periodo entro il quale il viaggio stesso dovrà effettuarsi. Al naviglio iscritto nei registri dei Compartimenti marittimi di confine che sia interessato in traffici di natura locale con la costa della Nazione confinante, ove sia necessario, l'autorizzazione potrà essere rilasciata, anziché a viaggi, per un periodo di tempo determinato, non superiore a sei mesi, rinnovabile, e dovrà precisare l'itinerario da seguire.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'articolo 3 del Decreto Ministeriale del Ministero della Marina Mercantile del 12 marzo 1962 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale del 22 marzo 1962, n. 75, sostituire le parole: *“non superiore a sei mesi”* con le parole: *“non superiore alla data di scadenza del certificato di classe o di navigabilità, ovvero alla scadenza delle visite da essi previste”*.

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'art. 304 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione prevede che le navi minori e i galleggianti iscritti nei registri nazionali, per compiere viaggi all'estero, debbano essere munite di autorizzazione dell'autorità marittima secondo le norme stabilite dal Ministro dei Trasporti.

Quest'ultimo ha disciplinato la materia mediante il DM 12 marzo 1962, ai sensi del quale tale autorizzazione per il naviglio iscritto nei registri dei compartimenti marittimi di confine che sia interessato in traffici di natura locale con la costa della nazione confinante può essere rilasciata, ove necessario, per un periodo non superiore a sei mesi.

Considerato che nella prassi tale autorizzazione viene alla scadenza rinnovata più volte, si ritiene che tale norma sia eccessivamente onerosa, soprattutto per quanto riguarda l'aggravio amministrativo cui l'armatore e l'autorità marittima sono soggetti.

Destinatari della semplificazione sono peraltro prevalentemente di unità che, in quanto gravitanti in un'area geografica limitata, sono ben conosciute dall'Autorità marittima locale concedente l'autorizzazione.

Si propone di elevare la durata massima di validità della predetta autorizzazione ad un periodo determinato che tenga conto della validità del certificato di classe dell'unità o di navigabilità dell'unità, ovvero della scadenza delle visite da essi previste.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

D.M. 12 marzo 1962. Norme per il rilascio dell'autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero

Art. 3. L'autorizzazione dovrà essere concessa viaggio per viaggio, con la indicazione sia dell'itinerario da seguire sia del periodo entro il quale il viaggio stesso dovrà effettuarsi. Al naviglio iscritto nei registri dei Compartimenti marittimi di confine che sia interessato in traffici di natura locale con la costa della Nazione confinante, ove sia necessario, l'autorizzazione potrà essere rilasciata, anziché a viaggi, per un periodo di tempo determinato, **non superiore alla data di scadenza del certificato di classe o di navigabilità, ovvero alla scadenza delle visite da essi previste**, rinnovabile, e dovrà precisare l'itinerario da seguire.





3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 156 (Cod. Nav.) - Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione

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

ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative.

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro Paese dell'Unione europea deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.
10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'articolo 156 del Codice della Navigazione sono apportate le seguenti modifiche:

- Al comma 5, primo periodo, dell'articolo 156 del codice della navigazione, la frase: "bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti" è sostituita dalla seguente: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del D.lgs. n. 209/05 a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale".
- Al comma 6 dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" aggiungere le seguenti parole: "entro il termine stabilito dall'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'art. 17-bis, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241".
- Al comma 8 dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato", aggiungere le seguenti parole: "non comunitario".
- Dopo il comma 8 è aggiunto il seguente comma: "8-bis. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione Europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Ai sensi del comma 5, dell'articolo 156 CdN il proprietario di una nave italiana, se vuole venderla all'estero con conseguente cancellazione dal registro, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione per attivare la procedura ivi prevista e, con l'affissione nell'ufficio del porto e la pubblicazione nel foglio degli annunci legali, i creditori e ogni altro interessato possono fare valere i loro diritti entro sessanta giorni. La norma consente, tuttavia, al proprietario di ottenere la cancellazione senza attendere la scadenza dei termini pubblicitari depositando una fideiussione bancaria di importo pari al valore della nave come determinato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Tale fideiussione non è però valida a copertura di eventuali crediti di natura previdenziali per il personale imbarcato. Pertanto, la cosiddetta procedura di urgenza soggiace comunque all'invio da parte della Capitaneria di Porto di riferimento di una richiesta di nullaosta ad INAIL, INPS e Agenzia delle Entrate e alla risposta di tali enti che assicurino l'assenza di pendenze della Società Armatoriale nei loro confronti. Le risposte di questi enti possono pervenire in un lasso di tempo molto ampio (in alcuni casi hanno superato i 7 mesi!), rendendo totalmente inefficace la suddetta procedura di urgenza, che non assicura la possibilità all'imprenditore di poter vendere la nave in tempi ragionevoli.

Per quanto esista l'art. 15 della Legge 26 luglio 1984, n. 413, il quale dovrebbe assicurare una tempistica di dismissione più breve attraverso l'emissione di una seconda fideiussione a copertura anche delle eventuali pendenze a carico degli enti previdenziali, tale articolo cita espressamente che il valore di tale seconda fideiussione deve essere definito dallo stesso ente e quindi di nuovo ci troviamo in attesa di un riscontro da parte dell'ente stesso che dovrebbe comunicare il valore della seconda fideiussione.

La finalità della modifica proposta nel primo alinea permetterebbe nei casi di cancellazione dai registri con procedura d'urgenza il rilascio di una unica fideiussione o altra garanzia assicurativa evitando di dover attendere i nullaosta degli Enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di Porto di riferimento ed al contempo il rilascio della doppia fideiussione.

Con il secondo alinea si intende garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli Enti previdenziali che, ai sensi dell'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, si deve concludere entro trenta giorni dalla data della richiesta da parte della Capitaneria di Porto competente. Infatti, mentre alcune Capitanerie di Porto, in caso di mancata risposta da parte degli Enti entro il suddetto termine, intendono l'accertamento acquisito in conformità all'art. 17-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli Enti previdenziali.

Al terzo e quarto alinea si propone invece di uniformare la procedura di tutela dei creditori ipotecari e di altri diritti reali di garanzia non trascritti prevista nel caso di dismissione temporanea della bandiera italiana per iscrizione in altro registro dell'Unione Europea a quella applicata alla dismissione definitiva per iscrizione in tali registri. Infatti, la norma attuale prevede una procedura semplificata nel caso di cancellazione dai registri nazionali di una nave per iscrizione in altro registro comunitario rispetto a quella prevista per l'iscrizione in altri registri extracomunitari. Paradossalmente nei casi di dismissione temporanea dai registri nazionali per iscrizione temporanea in un altro registro comunitario viene oggi applicata la normativa più rigida prevista per i casi di iscrizione definitiva in altro registro extracomunitario.

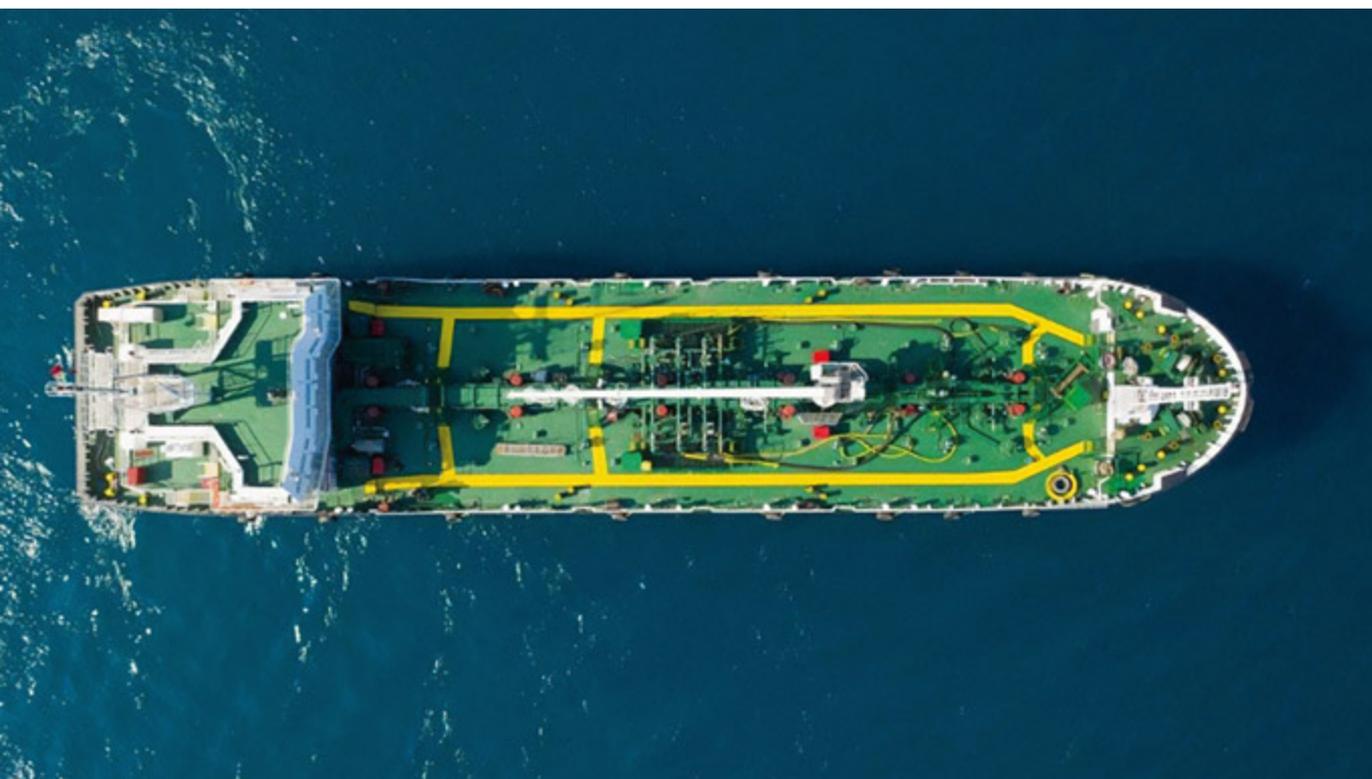
D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 156 (Cod. Nav.) - Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione

1. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.
2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.
3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.
4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.
5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione **rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del D.lgs. n. 209/05 a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale**, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4 del presente articolo. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fideiussione.
6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413 **entro il termine stabilito dall'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'art. 17-bis, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241.**
7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.
8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato **non comunitario** che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché del-

l'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. **8-bis - Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione Europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.**

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro Paese dell'Unione europea deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.
10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità.



3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)

A) QUADRO NORMATIVO

Art. 569 - Documenti per la pubblicità dell'ipoteca

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del Codice civile.

La nota deve enunciare:

- a) il nome, il luogo e la data di nascita, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 2831, 2839, n. 1, del codice civile;
- b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;
- c) la indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;
- d) l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione;
- e) gli interessi e le annualità che il credito produce;
- f) il tempo dell'esigibilità;
- g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perché la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

1. alla lettera d), dopo la parola: "l'importo" sono inserite le seguenti: "e la valuta";
2. alla lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo".

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'emendamento reca due modifiche al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione.

La lettera d) del secondo comma dell'articolo 569 dispone che la nota di trascrizione dell'ipoteca navale deve prevedere l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo la legge impone nell'iscrizione ipotecaria, l'individuazione dei beni oggetto di garanzia reale e inoltre sancisce che al momento dell'iscrizione deve essere definito l'ammontare della stessa.

Alcune interpretazioni hanno portato a ritenere che il termine "somma" vada inteso come "somma determinata in ambito nazionale" e ciò in virtù: 1) del principio nominalistico vigente nell'ambito del nostro ordinamento (articolo 1277 del codice civile); 2) della considerazione secondo cui se si consentisse l'iscrizione ipotecaria in moneta

estera (ancorandosi alla stessa il valore della garanzia reale al momento della “*solutio*”) si legittimerebbe, per implicito, una trascrizione ipotecaria per un valore indeterminato. Stante un quasi totale silenzio della giurisprudenza in argomento, in casi di finanziamenti espressi in valuta straniera (da garantire con ipoteca di eguale valuta) al fine di evitare di incorrere in una nullità di trascrizione si è diffusa la prassi di indicare nella nota di trascrizione sia l'ammontare dell'ipoteca in valuta estera sia il suo equivalente in euro.

Tale prassi ha comportato che gli istituti finanziari, al fine di cautelarsi per l'eventuale variazione di cambi tra valuta estera e moneta nazionale, hanno incrementato il rapporto tra importo del credito e ammontare dell'ipoteca. La modifica alla citata lettera d) specifica che nella nota devono essere indicati l'importo e la valuta per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo si chiarisce definitivamente la legittimità della determinazione dell'importo dell'ipoteca in valuta estera.

In merito alla seconda modifica, la lettera f) dello stesso secondo comma dispone che la nota di trascrizione deve prevedere il tempo di esigibilità del credito. Tale prescrizione non crea problemi nel momento in cui il credito garantito dall'ipoteca abbia un tempo di esigibilità certo, determinato, o comunque facilmente determinabile. Purtroppo, i testi dei contratti di finanziamento navale divengono sempre più articolati, prevedendo numerose ipotesi (clausole risolutive, condizioni risolutive eccetera) che incidono sull'esigibilità del credito.

L'attuale formulazione della lettera f) ha diffuso la prassi di indicare nella nota di iscrizione dell'ipoteca tutti gli elementi che incidono (o che possono incidere) sull'esigibilità del credito. Tale prassi ha comportato che le note di trascrizione depositate nella capitaneria di porto sono sempre più voluminose con conseguente oneroso impegno delle capitanerie di porto nella loro trascrizione nei registri. La modifica proposta chiarisce che il tempo dell'esigibilità del credito può essere indicato direttamente nella nota ovvero mediante richiamo al titolo costitutivo dell'ipoteca che, obbligatoriamente, ai sensi dell'articolo 2839 del codice civile, va depositato in copia autentica presso la capitaneria di porto.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 569 - Documenti per la pubblicità dell'ipoteca

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del Codice civile.

La nota deve enunciare:

- a) il nome, il luogo e la data di nascita, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 2831, 2839, n. 1, del Codice civile;
- b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;
- c) la indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;
- d) l'importo **e la valuta** della somma per la quale è fatta la trascrizione;
- e) gli interessi e le annualità che il credito produce;
- f) il tempo dell'esigibilità **del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo**;
- g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perché la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

3.3 Consolidamento dell'ipoteca

A) QUADRO NORMATIVO

Non applicabile

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Dopo l'articolo 577 del Codice della Navigazione è aggiunto il seguente articolo:

Art. 577-bis Consolidamento Ipoteca

Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini, di cui all'art. 67 del RD 16 marzo 1942 n. 267, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.



C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

In caso di iscrizione: i) nel Registro Italiano, di una nave proveniente da un registro straniero; e ii) in un Registro Straniero, di una nave proveniente dal Registro Italiano, è necessario, tra l'altro, cancellare la nave dal registro di provenienza depositando, presso il nuovo registro di iscrizione, il relativo certificato di cancellazione. Condizione per cancellare la nave dal Registro di provenienza è la preventiva cancellazione di tutte le ipoteche su di essa iscritte.

Pertanto, nell'ipotesi in cui il cambio di registro sia effettuato direttamente dal proprietario della nave e su di essa sia iscritta una ipoteca a garanzia di un finanziamento navale che non viene estinto in occasione del cambio di registro, il proprietario/finanziato dovrà chiedere alla banca finanziatrice l'autorizzazione a cancellare la preesistente ipoteca, in modo da cancellare la nave, iscriverla nel nuovo registro costituendo su di essa una nuova ipoteca a garanzia degli obblighi assunti nell'originario finanziamento.

Ai sensi dell'art. 67 del RD 1942/267 possono essere oggetto di azione revocatoria le ipoteche volontarie costituite nell'anno anteriore alla dichiarazione di fallimento per debiti preesistenti non scaduti, nonché le ipoteche costituite entro i sei mesi anteriori alla dichiarazione di fallimento per debiti scaduti.

Trascorso tale periodo (6/12 mesi) l'ipoteca si "consolida" ovvero non può essere più soggetta ad azione revocatoria ex art. 67.

Alla luce di quanto sopra, consegue che è difficile ottenere l'autorizzazione delle banche al cambio di registro di una nave in quanto, in virtù di una applicazione letterale dell'art. 67, la nuova ipoteca, sostitutiva di quella già "consolidata", sarebbe soggetta ad un nuovo periodo di consolido.

Lo scopo del nuovo art. 577-bis è appunto quello di prevedere che se, a seguito del cambio di registro di una nave, viene iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza, i termini, di consolido, di cui all'art. 67, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Cfr. punto b)

3.4 Iscrizione provvisoria delle navi

A) QUADRO NORMATIVO

Istituto non presente nel nostro ordinamento.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

Dopo l'articolo 152 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

Art. 152-bis - Iscrizione Provvisoria

Una volta rilasciato il Passavanti Provvisorio secondo quanto previsto dall'art. 152 e dal

Regolamento [art. 315 r.m], l'ufficio di iscrizione su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle precedenti lett. a), b), c), d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, la iscrizione provvisoria perderà ogni efficacia.

La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla precedente lettera f) vanno annotati, nelle matricole o nei registri, dall'ufficio di iscrizione.

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A differenza di molti registri marittimi di altri paesi, in Italia non è prevista l'iscrizione provvisoria nei registri nazionali. Attualmente, ai sensi dell'articolo 315 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione, ai fini dell'iscrizione di navi provenienti dall'estero, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione della nave, tra l'altro: il titolo di proprietà, il passavanti provvisorio (rilasciato dall'autorità consolare per le navi costruite all'estero o provenienti da registro estero), il certificato di stazza provvisoria e il certificato di cancellazione dal registro straniero. Il titolo di proprietà (*bill of sale* o verbale di consegna della nave e di trasferimento della proprietà dal cantiere al committente) deve inoltre essere tradotto e registrato. La procedura si complica ulteriormente in caso di una nave proveniente da un registro straniero il quale, non potendo emettere immediatamente il certificato definitivo di cancellazione, rilascia il cosiddetto "certificato di cancellazione provvisorio". In tale ultima ipotesi, l'articolo 152 del codice della navigazione consente l'emissione del passavanti provvisorio anche in presenza del certificato di cancellazione provvisorio. Stante l'attuale formulazione dell'articolo 315 del Regolamento, il certificato di cancellazione provvisorio non è tuttavia sufficiente per l'iscrizione della nave. Ne consegue che la stessa in virtù del passavanti provvisorio è abilitata alla navigazione e all'uso della bandiera italiana ma non può essere immatricolata sino a quando il certificato definitivo di cancellazione non è rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave.

L'emendamento proposto mira ad introdurre anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca.

In riferimento a quest'ultima tenuto conto che, ai sensi dell'articolo 565 del Codice della Navigazione, essa può essere solo volontaria, l'eventuale mancata iscrizione definitiva non presenta rischi maggiori sotto il profilo della tutela di creditori rispetto alla procedura oggi esistente.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Cfr. punto b)



d'AMICO

4. DELLA COMPETITIVITÀ

4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi

A) QUADRO NORMATIVO

DECRETO LEGISLATIVO 27 luglio 1999, n. 271 - Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485.

Art. 18 - Tipi di Visite

1. Ai fini di verificare l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente decreto, le navi di cui all'articolo 2, sono sottoposte alle seguenti visite:
 - a) visita iniziale:
 1. per le navi o unità mercantili nazionali nuove;
 2. per le navi da pesca nuove di lunghezza superiore ai 24 m;
 - b) visita periodica:
 1. per le navi o unità mercantili nazionali esistenti di stazza lorda superiore a 200;
 2. per le navi da pesca esistenti di lunghezza superiore a 24 m;
 - c) visita occasionale:
 1. per le navi o unità mercantili nazionali nuove ed esistenti;
 2. per le navi da pesca nuove ed esistenti;
 3. per le navi adibite al servizio di pilotaggio e per quelle adibite a servizio di rimorchio in ambito portuale;
 4. per le navi in regime di sospensione temporanea di bandiera;
 5. per le navi o unità mercantili straniere.
2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 21, comma 1, le visite di cui al comma 1 sono disposte dall'Autorità marittima del compartimento marittimo di iscrizione della nave su richiesta dell'Azienda unità sanitaria locale competente, dell'armatore o di un suo rappresentante.
3. Le visite sono eseguite dalla Commissione territoriale per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza del lavoro di cui all'articolo 31, di seguito denominata Commissione territoriale.
4. Le risultanze delle visite sono annotate in apposito documento conforme a modello approvato dal Ministero. Copia del documento è conservata tra i documenti di bordo, a disposizione degli organi di vigilanza.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

All'art. 18 del d.lgs. 271/99 dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma:

“5. Le navi rientranti nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della Legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali sarà effettuata anche la vigilanza sul rispetto della Legge 16 giugno 1939, n. 1045.”

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'entrata in vigore della Maritime Labour Convention 2006 ha introdotto due ulteriori visite ispettive:

- la visita per il rilascio del Certificato del Lavoro Marittimo, che viene svolta ogni cinque anni e ha lo scopo di verificare la conformità della nave alla normativa nazionale attuativa della citata Convenzione;
- la visita intermedia, che viene svolta nel terzo anno di validità del Certificato del Lavoro Marittimo, per verificare il mantenimento della conformità della nave alla suddetta normativa.

Dette ispezioni vengono effettuate dal Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 13/2013 e al D.lgs. n. 32/2016.

In occasione di queste ispezioni viene verificata anche la conformità della nave alla normativa nazionale concernente la salute e sicurezza del lavoro a bordo e l'igiene e abitabilità della nave, vale a dire esattamente ciò che viene verificato con le visite ispettive previste dal D.lgs. n. 271/99 (che ha cadenza biennale) e dalla Legge n. 1045/1939 (che ha cadenza semestrale).

Alla luce di quanto sopra esposto, il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo.

Al riguardo si segnala che nell'arco di 5 anni, mentre le navi straniere sono soggette a 3 visite (in forza della MLC 2006), una stessa nave di bandiera italiana deve effettuarne 15 o 16 - tre ai sensi della MLC, dieci ai sensi della Legge 1045/1939 e due o tre ai sensi del D.lgs. 271/99 - tutte per verificare sostanzialmente le stesse cose.

Pertanto, l'emendamento proposto si colloca nell'ottica del perseguimento degli obiettivi di semplificazione e razionalizzazione di risorse economiche, energie e tempo - sia per la Pubblica Amministrazione, sia per le imprese di navigazione - anche in considerazione del fatto che l'attuale alta frequenza di tali visite non produce alcun valore aggiunto ai fini della tutela dei lavoratori marittimi, rappresentando una mera moltiplicazione del medesimo adempimento.

Con il presente emendamento si propone, dunque, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal D.lgs. n. 32/2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99.

Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. n. 32/2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99, mantenendo soltanto queste ultime.

D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

Art. 18 - Tipi di Visite

1. Ai fini di verificare l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente decreto, le navi di cui all'articolo 2, sono sottoposte alle seguenti visite:
 - a) visita iniziale:
 1. per le navi o unità mercantili nazionali nuove;
 2. per le navi da pesca nuove di lunghezza superiore ai 24 m;
 - b) visita periodica:
 1. per le navi o unità mercantili nazionali esistenti di stazza lorda superiore a 200;
 2. per le navi da pesca esistenti di lunghezza superiore a 24 m;

- c) visita occasionale:
1. per le navi o unità mercantili nazionali nuove ed esistenti;
 2. per le navi da pesca nuove ed esistenti;
 3. per le navi adibite al servizio di pilotaggio e per quelle adibite a servizio di rimorchio in ambito portuale;
 4. per le navi in regime di sospensione temporanea di bandiera;
 5. per le navi o unità mercantili straniere.
2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 21, comma 1, le visite di cui al comma 1 sono disposte dall'Autorità marittima del compartimento marittimo di iscrizione della nave su richiesta dell'Azienda unità sanitaria locale competente, dell'armatore o di un suo rappresentante.
3. Le visite sono eseguite dalla Commissione territoriale per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza del lavoro di cui all'articolo 31, di seguito denominata Commissione territoriale.
4. Le risultanze delle visite sono annotate in apposito documento conforme a modello approvato dal Ministero. Copia del documento è conservata tra i documenti di bordo, a disposizione degli organi di vigilanza.
- 5. Le navi rientranti nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della Legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali sarà effettuata anche la vigilanza sul rispetto della Legge 16 giugno 1939, n. 1045.**



4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

A) QUADRO NORMATIVO

CODICE DELLE COMUNICAZIONI (D.lgs. 1° agosto 2003, n.259)

Art. 176 - Collaudi e ispezioni

1. Il Ministero effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante:
 - a) collaudi ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica;
 - b) un'ispezione ordinaria ogni dodici mesi;
 - c) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità.
2. Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario nei seguenti casi:
 - a) attivazione della stazione radioelettrica;
 - b) modifica o aggiunta alla stazione di apparati radioelettrici obbligatori;
 - c) richiesta dell'armatore, in caso di cambio dello stesso;
 - d) richiesta della società di gestione, di cui all'articolo 183, comma 2, in caso di cambio della stessa.
3. Le ispezioni ordinarie sono effettuate da un funzionario del Ministero, sia per il servizio di sicurezza che di corrispondenza pubblica.
4. I collaudi e le ispezioni ordinarie dovranno essere richiesti all'autorità marittima portuale dalla società che gestisce il servizio radioelettrico a norma dell'articolo 183, comma 2, o dall'armatore, dal proprietario o da chi li rappresenta nei casi di cui all'articolo 183, comma 3.
5. Il Ministro dello sviluppo economico ha facoltà, con proprio decreto motivato, di esonerare dall'obbligo del collaudo e della ispezione ordinaria categorie di navi per le quali non sia fatto obbligo della installazione radioelettrica da norme internazionali.
6. Durante le ispezioni ordinarie e straordinarie potranno essere effettuati tutti gli accertamenti e le indagini ritenuti necessari, anche in merito all'andamento del servizio ed al possesso del titolo di qualificazione da parte del personale addetto.
7. Il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente, può affidare i compiti d'ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, con eccezione delle navi da carico.

D.lgs. 104/2011 - Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime.

Art. 5 (Affidamento)

1. Fatto salvo quanto disposto dal comma 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili di competenza, ove non provveda ad effettuare diretta-

mente le ispezioni e i controlli relativi al rilascio dei certificati statuari, affida i suddetti compiti di ispezione e controllo ai fini del rilascio dei certificati statuari agli organismi riconosciuti che ne fanno domanda e che sono in possesso dei requisiti fissati in materia dal presente decreto, riservandosi il potere di rilascio dei certificati stessi.

2. Il Ministero dello sviluppo economico effettua le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio del certificato di sicurezza passeggeri.
3. I certificati statuari per i quali i compiti di ispezione e controllo sono stati dati in affidamento ai sensi del comma 1 sono rilasciati in Italia direttamente dall'Amministrazione, per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari.
4. L'organismo riconosciuto affidato ai sensi del comma 1 fornisce i dati relativi agli accertamenti tecnici effettuati all'Amministrazione che, ai sensi del comma 3, provvede al rilascio dei relativi certificati statuari, previa verifica delle risultanze degli accertamenti stessi e ferma restando la possibilità di ispezione.

B) EMENDAMENTO PROPOSTO

1. All'articolo 176 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modifiche:
 - il comma 1 è abrogato
 - al comma 2, le parole: "Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario" sono sostituite dalle seguenti parole: "Il Ministero dello Sviluppo Economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica"
 - al medesimo comma, alla fine della lettera a) sono aggiunte di seguito le parole: "ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183"
 - al medesimo comma, dopo la lettera "d)" sono aggiunte le seguenti parole: "e) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità".
 - i commi 3 e 5 sono abrogati.
 - al comma 6, dopo le parole: "ordinarie e straordinarie", sono aggiunte le seguenti parole: "di cui al comma 2".
 - il comma 7 è abrogato.
2. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 sono apportate le seguenti modifiche:
 - al comma 1, le parole. "Fatto salvo quanto disposto dal comma 2" sono eliminate.
 - al medesimo comma, le parole: "dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti parole: "della mobilità sostenibili"
 - al medesimo comma, le parole: "dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" sono sostituite dalle seguenti parole: "della transizione ecologica"
 - il comma 2 è abrogato.

C) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il primo comma modifica i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni ora Ministero dello sviluppo economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

Il secondo comma, attraverso una modifica al d.lgs. 104 del 2011, consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite ai fini del rilascio e rinnovo del certificato radio e delle relative ispezioni annuali. In questo modo, quando la nave si trova all'estero, non sarà più necessario recarsi al consolato competente per apporre le vidimazioni previste dal codice della navigazione e richiedere l'intervento di un ispettore del MISE.

Il minor coinvolgimento degli ispettori del MISE e il venir meno dell'intervento del consolato consentiranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo al MISE ai fini del rilascio della licenza radio.



D) NUOVA NORMATIVA MODIFICATA

CODICE DELLE COMUNICAZIONI

(D.lgs. 1° agosto 2003, n.259)

Art. 176 - Collaudi e ispezioni

1. **Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici a bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica, nei seguenti casi:**
 - a) attivazione della stazione radioelettrica **ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183.**
 - b) modifica o aggiunta alla stazione di apparati radioelettrici obbligatori;
 - c) richiesta dell'armatore, in caso di cambio dello stesso;
 - d) richiesta della società di gestione, di cui all'articolo 183, comma 2, in caso di cambio della stessa.
 - e) **ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità**
2. I collaudi e le ispezioni ordinarie dovranno essere richiesti all'autorità marittima portuale dalla società che gestisce il servizio radioelettrico a norma dell'articolo 183, comma 2, o dall'armatore, dal proprietario o da chi li rappresenta nei casi di cui all'articolo 183, comma 3.
3. Durante le ispezioni ordinarie e straordinarie **di cui al comma 2** potranno essere effettuati tutti gli accertamenti e le indagini ritenuti necessari, anche in merito all'andamento del servizio ed al possesso del titolo di qualificazione da parte del personale addetto.

D.lgs. 104/2011 - Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime.

Art. 5 (Affidamento)

1. ~~Fatto salvo quanto disposto dal comma 2,~~ il Ministero delle infrastrutture e **della mobilità sostenibili**, con proprio decreto, di concerto con il Ministero **della transizione ecologica** per i profili di competenza, ove non provveda ad effettuare direttamente le ispezioni e i controlli relativi al rilascio dei certificati statuari, affida i suddetti compiti di ispezione e controllo ai fini del rilascio dei certificati statuari agli organismi riconosciuti che ne fanno domanda e che sono in possesso dei requisiti fissati in materia dal presente decreto, riservandosi il potere di rilascio dei certificati stessi.
2. ~~Il Ministero dello sviluppo economico effettua le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio del certificato di sicurezza passeggeri.~~
2. I certificati statuari per i quali i compiti di ispezione e controllo sono stati dati in affidamento ai sensi del comma 1 sono rilasciati in Italia direttamente dall'Amministrazione, per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari.
3. L'organismo riconosciuto affidato ai sensi del comma 1 fornisce i dati relativi agli accertamenti tecnici effettuati all'Amministrazione che, ai sensi del comma 3, provvede al rilascio dei relativi certificati statuari, previa verifica delle risultanze degli accertamenti stessi e ferma restando la possibilità di ispezione.



GRIMALDI LINES

5. I RISULTATI GIÀ RAGGIUNTI

5.1 Semplificazione in materia di formalità di arrivo e partenza delle navi

A) BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento è stato finalizzato a semplificare gli adempimenti amministrativi connessi all'arrivo e partenza delle navi che effettuano servizi di cabotaggio nazionale ed intra-comunitario.

La semplificazione in parola ha consentito per tali navi di semplificare le procedure amministrative connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri, in attuazione della direttiva 2010/65/UE, recepita con il D.L. 18 ottobre 2012, n.179, convertito in legge 17 dicembre 2012, n.221, riducendo il numero di documenti da trasmettere alla National Single Window ad ogni approdo.

B) LA NUOVA NORMATIVA

Il DECRETO LEGISLATIVO 4 agosto 2016, n. 169 (in G.U. 31/08/2016, n.203) ha disposto (con l'art. 21, comma 1) l'introduzione del comma 15-bis all'art. 8.

Art. 21 - Semplificazioni formalità arrivo e partenza delle navi

1. Al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alle navi assoggettate alla direttiva 2010/65/UE circa l'obbligo di trasmettere i formulari IMO FAL riguardo le dichiarazioni delle provviste di bordo, degli effetti personali dell'equipaggio, dell'elenco dei passeggeri e delle merci pericolose a bordo, all'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, dopo il comma 15 è inserito il seguente: "15-bis. Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale che operano tra porti situati nel territorio doganale dell'Unione europea, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO FAL numeri 3, 4 e 6. Le medesime navi che dichiarano nel formulario IMO FAL numero 1 di non trasportare merci pericolose sono esentate dalla presentazione del formulario IMO FAL numero".

5.2 Iscrizione nel Registro Internazionale Italiano di navi in regime di temporanea dismissione di bandiera comunitaria

A) BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La modifica di legge ha fornito chiarezza interpretativa circa l'iscrivibilità nel Registro

Internazionale italiano delle navi di bandiera comunitaria in regime di temporanea dismissione a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti italiani o europei.

L'intervento, concordato con la Direzione Generale competente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è reso necessario per evitare possibili discriminazioni tra navi di bandiera extracomunitaria e navi di bandiera comunitaria a scapito di queste ultime.

Infatti, in precedenza il testo della lettera c) del comma 2 del citato articolo 1, non consentiva l'iscrizione nel registro internazionale alle navi in regime di sospensione temporanea da un registro comunitario, ai sensi dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione Europea.

Si trattava evidentemente di una lacuna, considerando che il medesimo comma consentiva invece tale modalità di iscrizione alle navi in sospensione da registro extracomunitario e che lo stesso articolo 145 CdN, cui l'articolo 1 della legge 30/1998 fa espresso rinvio, non opera alcuna distinzione tra bandiere comunitarie ed extracomunitarie riferendosi genericamente a "navi che risultino già iscritte in un regime straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo".

B) LA NUOVA NORMATIVA

<p>Decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457</p> <p>Comma 2, Articolo 1 - Istituzione del Registro internazionale</p> <p>2. Il Registro internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7; b) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione; c) le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea. 	<p>La LEGGE 7 luglio 2016, n. 122 (in G.U. 08/07/2016, n.158) ha disposto (con l'art. 17, comma 1) la modifica dell'art. 1, comma 2, lettera c).</p> <p>Comma 2, Articolo 1 - Istituzione del Registro internazionale</p> <p>2. Il Registro internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7; b) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione; c) le navi che appartengono a soggetti comunitari o non comunitari, in regime di sospensione da un registro comunitario o non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea.
---	---

5.3 Rilascio del Passavanti Provvisorio

A) BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento ha reso possibile il rilascio del passavanti provvisorio per le navi provenienti da registri di iscrizione stranieri, nei casi in cui non è possibile acquisire espressa dichiarazione da parte dell'autorità marittima o consolare straniera dell'avvenuta presa in consegna da parte di quest'ultima dell'atto di nazionalità, o altro documento equipollente.

In tal caso, la durata del passavanti è limitata a 60 giorni.

Infatti, come è noto, per la consegna del passavanti provvisorio alle navi provenienti da registro straniero l'art. 152 CdN prevedeva l'obbligo del rilascio di una espressa dichiarazione dell'autorità marittima (o consolare) straniera che il venditore avesse presentato richiesta di cancellazione dalle proprie matricole e che l'atto di nazionalità (o documento equipollente) fosse stato ritirato.

Tuttavia, nella quasi totalità degli acquisti di nave usata, laddove nel porto di consegna non era presente oltre al consolato italiano anche l'autorità del porto di registro del venditore, non era possibile procedere alla presa in consegna della nave perché, senza la predetta "espressa dichiarazione", l'autorità marittima italiana non poteva rilasciare il passavanti provvisorio e conseguentemente nazionalizzare l'unità.

Inoltre, anche nei casi in cui l'autorità consolare del paese estero era presente, quasi mai era possibile ottenere che il rappresentante dell'una si spostasse nella sede dell'altra ed altrettanto spesso capitava che le autorità di alcuni Paesi svolgessero attività solo per poche ore e non tutti i giorni della settimana.

B) LA NUOVA NORMATIVA

<p>Codice della Navigazione (RD n.327/1942)</p> <p>Art. 152 - Rilascio del passavanti provvisorio</p> <p>Il passavanti provvisorio è rilasciato, in caso di urgenza, alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le pro-</p>	<p>IL DECRETO LEGISLATIVO 29 ottobre 2016, n. 221 (in G.U. 26/11/2016, n. 277) ha disposto (con l'art. 1, comma 1) la modifica dell'art. 152, comma 1.</p> <p>Art. 152 - Rilascio del passavanti provvisorio</p> <p>Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le pro-</p>
---	--

cedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna.

Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto.

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

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

cedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto.

Qualora non sia possibile acquisire espressa dichiarazione da parte dell'autorità marittima o consolare straniera dell'avvenuta presa in consegna da parte di quest'ultima dell'atto di nazionalità, o altro documento equipollente, la durata del passavanti provvisorio non potrà essere superiore a sessanta giorni e dovrà riportare i motivi della mancata acquisizione della dichiarazione di cui sopra. Il passavanti provvisorio sarà rinnovabile secondo quanto previsto ai periodi dal primo al terzo previo ottenimento del rilascio del relativo certificato di cancellazione dalle matricole dell'autorità marittima straniera ai fini dell'immatricolazione nei registri nazionali.

Il passavanti è rilasciato nella Repubblica dagli uffici marittimi presso i quali sono tenute le matricole, e all'estero dagli uffici consolari. Le autorità predette fissano la durata della validità del passavanti, in rapporto al tempo necessario per il rilascio dell'atto di nazionalità. In ogni caso la durata non può essere superiore ad un anno.

5.4 Tonnage Tax: obblighi formativi

A) BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento correttivo ha previsto una sorta di "ravvedimento operoso" relativo a violazioni in materia di adempimento formativo in ambito Tonnage Tax.

In particolare, l'art. 24 della legge 122/2016, commi da 6 a 10, prevede, una volta emanato il previsto decreto MIT di concerto col MEF, la possibilità di regolarizzare le predette violazioni mediante il pagamento di una sanzione pecuniaria. È venuta così meno la precedente sanzione (palesamente sproporzionata rispetto all'entità della violazione commessa) rappresentata dal venir meno dell'opzione per il regime forfetario.

B) LA NUOVA NORMATIVA

LEGGE 7 luglio 2016, n. 122 - Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2015-2016.

Art. 24 - Modifiche al regime di determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime. Decisione C (2015) 2457 del 13 aprile 2015. Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di incentivi in favore delle imprese marittime.

1. Al testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'articolo 157, comma 5, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e, comunque, non prima del quinto periodo d'imposta successivo a quello in cui è venuta meno l'opzione di cui all'articolo 155»;
 - b) all'articolo 158:
 - 1) al comma 1, le parole da: «; tuttavia,» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «Tuttavia, qualora la cessione abbia ad oggetto un'unità già in proprietà dell'utilizzatore in un periodo d'imposta precedente a quello nel quale è esercitata l'opzione per l'applicazione del presente regime, all'imponibile determinato ai sensi dell'articolo 156 deve essere aggiunto un ammontare pari al minore importo tra la plusvalenza latente, data dalla differenza tra il valore normale della nave e il costo non ammortizzato della stessa rilevati nell'ultimo giorno dell'esercizio precedente a quello in cui l'opzione è esercitata, e la plusvalenza realizzata ai sensi dell'articolo 86, e, comunque, non inferiore alla plusvalenza latente diminuita dei redditi relativi alla nave oggetto di cessione determinati ai sensi del presente capo in ciascun periodo d'imposta di efficacia dell'opzione fino a concorrenza della stessa plusvalenza latente. Ai fini della determinazione della plusvalenza realizzata ai sensi dell'articolo 86, il costo non ammortizzato è determinato secondo i valori fiscali individuati sulla base delle disposizioni vigenti in assenza dell'esercizio dell'opzione di cui all'articolo 155»;
 - 2) al comma 2, le parole: «la differenza di cui al comma precedente è aggiunta» sono sostituite dalle seguenti: «l'importo determinato ai sensi del comma 1, secondo periodo, è aggiunto».

2. La disposizione di cui al comma 1, lettera a), si applica per le cause di decadenza verificatesi a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.
3. Le disposizioni di cui al comma 1, lettera b), si applicano con riferimento alle opzioni esercitate a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge; a tale fine non rilevano i rinnovi delle opzioni esercitate nei periodi d'imposta precedenti a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.
4. Per i rinnovi delle opzioni esercitate nei periodi d'imposta precedenti a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, nel caso di cessione di navi già in proprietà dell'utilizzatore in un periodo d'imposta in cui lo stesso non applicava le disposizioni del capo VI del titolo II del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, all'imponibile determinato secondo le disposizioni dell'articolo 156 del medesimo testo unico deve essere aggiunta la plusvalenza determinata ai sensi dell'articolo 158 comma 1, terzo periodo. Le disposizioni del presente comma si applicano anche alle cessioni di navi che costituiscono un complesso aziendale ai sensi dell'articolo 158, comma 3, del medesimo testo unico delle imposte sui redditi.
5. Per le opzioni esercitate nei periodi d'imposta precedenti a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, si applicano le disposizioni dell'articolo 158 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge.
6. **L'articolo 157, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, non si applica nel caso in cui l'omesso versamento dell'importo annuo ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 giugno 2005, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 153 del 4 luglio 2005, è inferiore al 10 per cento di quanto dovuto e, in ogni caso, non superiore all'importo di euro 10.000. Sull'importo dell'omesso versamento si applica la sanzione del 50 per cento.**
7. **È in ogni caso possibile regolarizzare l'omesso versamento, totale o parziale, dell'importo annuo ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del citato decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 giugno 2005, sempre che la violazione non sia stata già constatata e comunque non siano iniziati accessi, ispezioni, verifiche o altre attività amministrative di accertamento, entro un anno dal termine fissato dall'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2009. Sull'importo del versamento omesso si applica la sanzione del 20 per cento. Il pagamento della sanzione deve essere eseguito contestualmente alla regolarizzazione del versamento dovuto, nonché al pagamento degli interessi moratori calcolati al tasso legale con maturazione giorno per giorno.**
8. **Le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi 6 e 7 sono definite, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.**
9. **Le disposizioni di cui ai commi da 6 a 8 si applicano ai versamenti dovuti a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.**

10. Gli omessi o tardivi versamenti risultanti alla data di entrata in vigore della presente legge possono essere regolarizzati entro novanta giorni dalla medesima data con le modalità definite ai sensi del comma 8.

11. Il Governo è delegato ad adottare, entro il 31 luglio 2016, un decreto legislativo recante il riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime finalizzato alla definizione di un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti nel settore marittimo e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale.
12. Fermo restando il rispetto dei principi fondamentali dell'Unione europea e, in particolare, delle disposizioni sugli aiuti di Stato e sulla concorrenza, il decreto legislativo di cui al comma 11 è adottato nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:
 - a) semplificazione e accelerazione dei procedimenti amministrativi per l'accesso e la fruizione dei benefici fiscali da parte delle imprese e dei lavoratori di settore;
 - b) per quanto attiene alle navi traghetto ro-ro e ro-ro/pax adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, attribuzione dei benefici fiscali e degli sgravi contributivi di cui agli articoli 4 e 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ed all'articolo 157 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, alle sole imprese che imbarcano sulle stesse esclusivamente personale italiano o comunitario;
 - c) semplificazione e riordino della normativa di settore, assicurandone la coerenza logica e sistematica.
13. Il decreto legislativo di cui al comma 11 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere delle Commissioni parlamentari competenti anche per i profili finanziari, da esprimere entro trenta giorni dalla data di trasmissione del relativo schema, decorsi i quali il decreto legislativo può essere comunque emanato. Qualora il termine per l'espressione dei pareri parlamentari di cui al presente comma scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di cui al comma 11 o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi.
14. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 11, il Governo può adottare disposizioni integrative e correttive del medesimo decreto legislativo nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 12 e con la procedura di cui al comma 13.
15. Dall'attuazione della delega di cui al comma 11 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora il decreto legislativo di cui al comma 11 determini nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, il decreto stesso è emanato solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

5.5 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

A) BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento ha consentito l'allineamento della tipologia dei certificati sicurezza radio per le navi da carico a quella prevista dalla normativa internazionale (Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare).

È stata inoltre uniformata la durata del certificato sicurezza radio e del certificato sicurezza dotazioni navi da carico (*safety equipment certificate*) ai limiti consentiti dalla predetta normativa internazionale, ossia a cinque anni. (Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare) prevedendo altresì la finestra temporale dei tre mesi per quanto riguarda i relativi controlli annuali.

B) LA NUOVA NORMATIVA

<p>LEGGE n. 616/1962</p> <p>Art. 4 (Documenti relativi alla sicurezza della navigazione)</p> <p>I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) certificato di sicurezza: per le navi da passeggeri in viaggi internazionali; b) certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali; c) certificato di sicurezza radiotelegrafica: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali; d) certificato di sicurezza radiotelefonica: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 1.600 e uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali; e) certificato di esenzione: per le navi indicate nelle lettere precedenti, per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge; 	<p>LEGGE n. 616/1962</p> <p>Art. 4 (Documenti relativi alla sicurezza della navigazione)</p> <p>I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) certificato di sicurezza: per le navi da passeggeri in viaggi internazionali; b) certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali; c) certificato di sicurezza radioelettrica: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali; d) ((LETTERA ABROGATA DAL D.L. 16 LUGLIO 2020, N. 76, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 11 SETTEMBRE 2020, N. 120)); e) certificato di esenzione: per le navi indicate nelle lettere precedenti, per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge;
---	---

f) certificato di idoneità: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonché per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi nazionali. Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti radioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura dell'autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) certificato di bordo libero: rilasciato a norma del Capo II della presente legge.

Art. 6 (Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità)

I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge. Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o di idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorché deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la proce-

f) certificato di idoneità: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonché per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi nazionali. Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti radioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura dell'autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) certificato di bordo libero: rilasciato a norma del Capo II della presente legge.

Art. 6 (Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità)

I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge. Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o di idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorché deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la proce-

dura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge.

Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel primo porto di no Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione.

La validità del verbale non potrà comunque superare i tre mesi.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere a), c), d) ed e) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera b) e del certificato di idoneità di cui alla lettera f) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni ad eccezione delle unità da pesca la cui durata è fissata in tre anni.

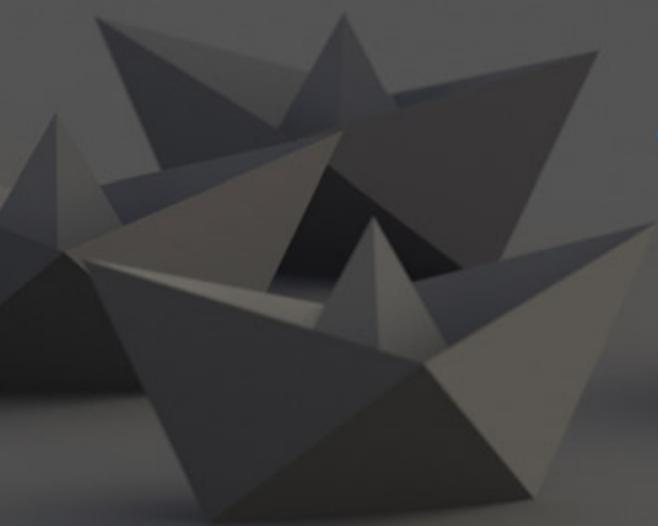
dura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge.

Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel primo porto di no Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione.

La validità del verbale non potrà comunque superare i tre mesi.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere a) **((...))** ed e) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata dei certificati di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 4 è fissata in cinque anni, soggetta a collaudi intermedi da effettuare annualmente entro i tre mesi precedenti o successivi rispetto alla data di rilascio dei certificati stessi. La durata del certificato di idoneità di cui alla lettera f) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni, ad eccezione delle unità da pesca la cui durata è fissata in tre anni.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

**ALLEGATO:
STUDIO
COMPARATIVO
IN MATERIA
DI REGIME
AMMINISTRATIVO
DELLE NAVI**

1. Caratteristiche dei registri amministrativi delle navi
2. Tipologia di registri
3. Cancellazione dal registro internazionale
4. Bareboat charter registration
5. Iscrizione nel registro internazionale
6. Delega agli organismi di classifica

STUDIO COMPARATIVO IN MATERIA DI REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

1. CARATTERISTICHE DEI REGISTRI AMMINISTRATIVI DELLE NAVI

PROCEDURA	Amministrazione Centrale
Iscrizione / cancellazione nave	
Assegnazione / cambio nome nave	
Assegnazione nominativo internazionale	

Dalla tabella riportata sopra emerge chiaramente come la bandiera italiana sia quella che coinvolge il maggior numero di Amministrazioni nell'intero processo di iscrizione/cancellazione delle navi. In particolare, le Amministrazioni coinvolte nell'intero processo di iscrizione sono 5. Si rileva poi che il nostro Paese è l'unico a coinvolgere sia l'Amministrazione civile che quella militare.

Per contro, il numero di Amministrazioni coinvolte dalle altre bandiere oggetto di studio è nettamente inferiore.

- 
Danimarca 1 Amministrazione = Danish Maritime Authority (DMA);
- 
Gibilterra 2 Amministrazioni = Gibraltar Maritime Administration (GMA)
+ Autorità locale per assegnazione nominativo internazionale;
- 
Liberia 1 Amministrazione = Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR);
- 
Lussemburgo 2 Amministrazioni = Commissariat aux affaires maritimes (CAM)
+ Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR);
- 
Malta 1 Amministrazione = Transport Malta (TM)
+ Organismo di classifica;
- 
Paesi Bassi 2 Amministrazioni = Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
+ Agentschapp Telecom
(dipendente dal Ministero dell'Economia e del Clima).

Amministrazione locale (Autorità marittima etc)	Guardia Costiera	Altre amministrazioni (es. enti previdenziali nazionali)	Organismi di classifica o altri enti privati
		 INPS - Agenzia delle Entrate	
			
		 Marina Militare  ILR  Agentschapp Telecom	

Inoltre, si evidenzia come in Italia il coinvolgimento dell'amministrazione periferica nelle diverse fasi delle procedure amministrative della nave sia maggiore rispetto alle altre bandiere oggetto di studio.

È evidente che più sono le Amministrazioni coinvolte, più lunghi saranno i tempi per completare i processi e maggiore sarà la burocrazia, aspetti che, come avremo modo di vedere nel prosieguo dello studio, influiscono molto sulla operatività degli armatori italiani rispetto ai competitor internazionali presi in considerazione.

2. TIPOLOGIA DI REGISTRI



In Italia esistono il registro ordinario e quello delle navi minori e dei galleggianti, nei quali sono iscritte rispettivamente le navi maggiori e minori adibite a traffici nazionali, nonché il Registro Internazionale nel quale sono iscritte le navi maggiori adibite a traffici commerciali internazionali.



In Danimarca esiste il registro ordinario, nel quale sono iscritte le navi mercantili e le imbarcazioni da diporto di stazza lorda pari o superiore a 20, nonché il Registro Internazionale nel quale sono iscritte le navi con stazza lorda superiore a 20 adibite a traffici internazionali.



Esiste un solo registro marittimo a livello nazionale



La Liberia ha
(i) registro nazionale;
(ii) Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR);
e (iii) registro navi minori e da diporto - yachts.



Esiste un solo registro marittimo a livello nazionale.



Esiste un solo registro marittimo a livello nazionale.



Esiste un solo registro marittimo a livello nazionale.

3. CANCELLAZIONE DAL REGISTRO INTERNAZIONALE

							
Tempo necessario (con o senza cambio di proprietà)	1-90 giorni	Qualche ora ¹	1 ora	Istantaneo	1 giorno	Stesso giorno della richiesta di cancellazione	1 giorno
Procedure differenti se il compratore è UE/extra UE	sì	no	no	no	no	no	no
Procedure differenti se il registro di destinazione è UE/extra UE	sì	no	no	no	no	no	no
Richiesta di fideiussione bancaria o assicurativa (oltre alla protezione dei crediti registrati)	sì ²	no	no	no	no	no	no

¹ In presenza di diritti registrati sulla nave, la cancellazione non può aver luogo prima che la stessa sia stata notificata ai titolari di tali diritti e che sia trascorso un periodo di 30 giorni dall'emissione della notifica, a meno che i titolari dei diritti notificati non acconsentano per iscritto alla cancellazione. La cancellazione non può essere conclusa se un titolare di un diritto registrato sulla nave avvia un procedimento giudiziario. Infine, la cancellazione non può avvenire se ci sono privilegi o ipoteche registrati sulla nave, a meno che i detentori di tali privilegi o ipoteche forniscano il consenso scritto alla cancellazione.

² Solo nel caso di iscrizione in altro registro non comunitario con procedura d'urgenza.

4. BAREBOAT CHARTER REGISTRATION

	SOGGETTI / AMMINISTRAZIONE COINVOLTE	DURATA	DIFFERENTI PROCEDURE SE SONO COINVOLTI SOGGETTI UE / EXTRA UE
	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Capitanerie di Porto Marina Militare	2 anni, rinnovabile	No
	Danish Maritime Authority (DMA)	Fino a 5 anni, successivamente rinnovabile di anno in anno	No, ma il BB OUT è consentito solo nei Paesi approvati dalla DMA ¹
	Gibraltar Maritime Administration (GMA)	2 anni	Sì
	Qualsiasi amministrazione che acconsenta per iscritto alla parallela registrazione.	2 anni, rinnovabile	No
	Commissariat aux affaires maritimes (CAM)	2 anni, rinnovabile	BB OUT: la proprietà deve essere UE BB IN: la gestione della nave deve avvenire dall'UE
	Malta Ship Registry at Transport Malta (TM)	2 anni, rinnovabile	No
	ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)	Durata del contratto di bareboat charter ma al massimo 4 anni	No, ma è richiesta la prova dell'incorporazione nell'UE del noleggiatore per il BB IN

¹ Tale lista, al 15 aprile 2020, include tutti i Paesi UE e SEE, nonché Australia, Azerbaijan (per viaggi nel Mar Caspio in territorio azero), Bahamas, Barbados, Canada, Hong Kong, Isola di Man, Kazakistan (per viaggi in territorio kazako), Liberia, Russia, Singapore, Svizzera, Isole Marshall, Brasile (per commercio costiero tra porti brasiliani).

CANCELLAZIONE DELLA NAVE AL TERMINE DEL PERIODO DI BAREBOAT	PARTICOLARI GARANZIE/CLAUSOLE RICHIESTE
Stessa procedura della cancellazione della nave dal registro	BB OUT: qualora ricorrano i motivi d'urgenza è sempre richiesta la fideiussione sia per iscrizione temporanea in altro registro UE che extra UE
Al termine del contratto di bareboat la cancellazione della nave avviene automaticamente. In ogni caso, il proprietario della nave deve darne notizia alla DMA entro 30 giorni dalla scadenza del contratto. La cancellazione non richiede la notifica a titolari di diritti/creditori.	No
Stessa procedura della cancellazione della nave dal registro	No
Simile alla procedura di cancellazione dal registro. L'insieme dei documenti richiesti è leggermente differente: i noleggiatori sono coinvolti; non è richiesta la cancellazione di ipoteche. Sono richiesti documenti di supporto / consensi e il regolamento di imposte arretrate.	No
Simile alla procedura di cancellazione. Sono richiesti alcuni documenti aggiuntivi in considerazione del coinvolgimento dei noleggiatori.	No
Richiesta di cancellazione e copia dell'accordo di risoluzione se la nave è in BB IN	No
Simile alla procedura di cancellazione	No

5. ISCRIZIONE NEL REGISTRO INTERNAZIONALE

			
Esistenza dell'istituto dell'iscrizione provvisoria e tempo richiesto per consegnare la documentazione per l'iscrizione definitiva	N.A.	7 giorni lavorativi	3 mesi ma può essere esteso
Tempo necessario per iscrivere una nave nel registro nazionale e relativi costi	5-30 giorni lavorativi dalla presentazione della documentazione completa. In alcuni casi urgenti ed eccezionali il Ministero riesce ad evadere la procedura anche in un paio di giorni lavorativi, ma, in linea generale, la complessità dell'iter e il coinvolgimento di più Amministrazioni, può richiedere anche un mese. Costi amministrativi pari a circa 100 euro.	1-3 giorni lavorativi. Non ci sono costi di registrazione ma un canone annuale che può variare dalle 300 alle 2.400 corone danesi in base al tonnellaggio della nave.	2 ore
Soggetti / amministrazione coinvolte (a livello centrale o locale)	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Capitaneria di Porto (Consolato se la nave è all'estero) Maritele (Marina Militare) Associazioni Sindacali	Danish Maritime Authority (DMA)	Centralmente. Gibraltar Maritime Administration (GMA), Gibraltar Regulatory Authority (GRA), Maritime and Coast Guard Agency (MCA)
Informatizzazione delle procedure	Dal 2017 è possibile presentare al Ministero le istanze di iscrizione nel Registro Internazionale anche via PEC, dando prova, nell'istanza stessa, di aver assolto all'imposta di bollo.	Il 28 febbraio 2019 il Parlamento danese ha approvato una legge sulla registrazione digitale delle navi. Di conseguenza, la DMA sta sviluppando il nuovo registro digitale, che dovrebbe essere operativo entro la fine del 2020 e consentirà la registrazione delle navi e la comunicazione dei relativi dati per via informatica.	Tutte le procedure sono informatizzate ma non vengono, per il momento, rilasciati provvedimenti online (si sta lavorando per consentire anche questa opzione)

1 A breve verrà presentato un disegno di legge per consolidare tutte le funzioni all'interno del CAM

			
6 mesi	3 mesi	6 mesi estesi al massimo a 1 anno	3 mesi
<p>Immediatamente dopo la registrazione del proprietario registrato nel Liberian Corporate Registry e la presentazione dei documenti richiesti. I costi sono calcolati sulla base del Tonnage Tax System (dimensioni nave/stazza netta). Si applicano alcune fees sul rilascio dei certificati della nave e degli equipaggi.</p>	<p>Si suggerisce di trasmettere tutta la documentazione 5 giorni prima della data di iscrizione. L'operazione stessa può essere completata in 1 giorno.</p>	1-2 giorni lavorativi	?
<p>Tutte le procedure di iscrizione sono gestite dal Liberian Registry attraverso uno dei 28 uffici regionali del LISCR nel mondo o attraverso la sede centrale negli USA.</p>	<p>Commissioner of Maritime Affairs (CAM) e Luxembourg Mortgage Registrar¹. Tutte le pratiche sono gestite in Lussemburgo, senza la necessità di incorporare un'entità lussemburghese, tutte le entità dell'UE sono ammissibili alla registrazione.</p>	<p>Centralmente attraverso il Malta Ship Registry di Transport Malta (TM)</p>	<p>Centralmente attraverso ILENT Kadaster</p>
<p>LISCR/Liberian Registry impiega i propri portali di interfaccia interni e client (LIS - per procedure di iscrizione navi, Waypoint per questioni operative, SEA System for Seafarer Certification e eCorp per attività aziendali). Tutti i certificati di bandiera liberiana sono rilasciati elettronicamente con la possibilità di verificarne l'autenticità online. È possibile presentare la richiesta e ottenere il rilascio online del Wreck Removal Certificate, Bunker CLC e CLC sia da parte di proprietari liberiani che non liberiani. Anche le CRA sono rilasciate elettronicamente.</p>	<p>Certificati elettronici navi e presentazione delle domande dei marittimi, CRA rilasciata elettronicamente per i marittimi, software per il detention prevention support.</p>	<p>Transport Malta invia / riceve documenti via e-mail con l'originale da seguire. Il registro maltese non è ancora digitalizzato (lavori in corso).</p>	<p>Quasi tutti i moduli di domanda e le linee guida sono accessibili online. È possibile la corrispondenza tramite e-mail.</p>

6. DELEGA AGLI ORGANISMI DI CLASSIFICA

CERTIFICATO / ISPEZIONE		
SOLAS ¹	Cargo Ship Safety Construction Certificate	F
	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	P
	Cargo Ship Safety Radio Certificate	FS
	Passenger Ship Safety Certificate	P
ISM Code ²	Document of Compliance (DOC)	P
	Safety Management Certificate (SMC)	P
MARPOL 73/78 ³	International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP) MARPOL Annex I	F
	International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances (NLS) MARPOL Annex II	F
	International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP) MARPOL Annex IV	F
	International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP) MARPOL Annex VI	F
International Load Lines Certificate (LL66) ⁴		F
International Tonnage Certificate (TC69) ⁵		P ⁶
International Anti-fouling System Certificate (AFS Certificate)		F
Ballast Water Management Certificate (IBWMC)		N.A.
International Ship Security Certificate (ISSC) - ISPS Code ⁷		FS
MLC 2006 ⁸		FS
PARTIAL AUTHORIZATION		42%

Ai fini dell'applicazione delle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione (SOLAS, MARPOL, LL66), lo Stato di bandiera ha il compito di effettuare le ispezioni sulle navi e rilasciare le certificazioni di sicurezza e ambientali corrispondenti. Lo Stato ha la facoltà di delegare la prima o entrambe le funzioni (cosiddetti "compiti statutarî") agli Organismi di classificazione riconosciuti (RO).

Lo Stato di bandiera può quindi autorizzare gli Organismi di classifica riconosciuti all'ispezione e controllo delle navi rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali, nonché al rilascio dei relativi certificati (o "full authorization" in tabella indicata con la lettera "F").

Quando invece lo Stato di bandiera delega agli RO esclusivamente i compiti di ispezione e controllo delle navi registrate rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali riservandosi l'emissione - direttamente da parte dell'Amministrazione per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari - dei relativi certificati si parla di affidamento (o "partial authorization" in tabella indicata con la lettera "P").

					
F	F	F	F	F	F
F	F	F	F	F	F
F	F	F	F	F	F
P	P	F	F	F	F
P (*)	(**)	F	F	P	F
P (*)	P	F	F	P	F
P	F	F	F	F	F
F	F	F	F	F	F
P	F	F	F	F	F
P	F	F	F	F	F
F	F	F	F	F	F
F	F	F	F	(**)	F
F	F	F	F	F	F
F	F	F	F	F	F
F	P	F	F	P	F
P (*)	(**)	F	F	F	F
44%	21%	0%	0%	20%	0%

FONTE: Elaborazione GGA su dati "RINA Accreditation & Recognitions 2020"
(integrata con dati Bureau Veritas e Amministrazioni)

- 1 *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*
- 2 *International Safety Management (ISM) Code*
- 3 *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*
- 4 *LL66: 1966 International Convention on Load Lines*
- 5 *TC69: 1969 International Convention on Tonnage Measurement*
- 6 *Il certificato viene rilasciato dall'Amministrazione italiana sulla base di misurazioni e calcoli condotti dall'OR*
- 7 *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*
- 8 *Maritime Labour Convention 2006*

LEGENDA TABELLA

- **FS** Flag State
- **N.A.** L'Italia non ha ancora ratificato la Ballast Water Management Convention (BMW)
- **(*)** Esame caso per caso
- **(**)** Autorizzazione limitata alle navi da carico

NOTA

In Italia gli Organismi di classifica riconosciuti dall'Amministrazione sono i seguenti:
ABS, Bureau Veritas, DNV GL AS, Lloyd's Register Group LTD e RINA.

Dalla tabella sopra riportata emerge chiaramente che la bandiera italiana è quella che autorizza/affida meno compiti statuari agli RO. Inoltre, al contrario delle altre bandiere prese in considerazione, Italia e Danimarca si caratterizzano per una maggiore presenza dell'Amministrazione per quanto riguarda l'emissione dei certificati (rispettivamente con il 42% e il 44% delle visite delegate parzialmente).

In particolare, a differenza di tutte le altre bandiere oggetto di studio, in Italia il compito di effettuare le ispezioni sulle navi e rilasciare il Safety Radio Certificate, l'ISSC e la certificazione MLC, 2006 spetta all'Amministrazione.

Nello specifico, per quanto riguarda il rilascio del *Safety Radio Certificate*, la normativa italiana prevede che un tecnico del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) si rechi a bordo per il collaudo degli apparati radio, tenuto anche conto del fatto che vi sono controlli aggiuntivi rispetto agli standard internazionali. Nel caso in cui la nave si trovi all'estero, il costo dell'invio dell'ispettore del MISE è totalmente a carico dell'armatore. Inoltre, a seguito del collaudo è comunque necessario l'intervento dell'ufficio consolare competente per il rilascio dei certificati con tutti i problemi logistici e di tempo che ciò comporta. Al fine di accelerare questa procedura e per abbatterne i costi, Confitarma da tempo chiede all'Amministrazione di delegare un RO all'effettuazione del collaudo e al rilascio del *Safety Radio Certificate*, come peraltro avviene sotto tutte le bandiere oggetto di studio (cfr. Proposta 4.2).

Le visite e il rilascio delle certificazioni ISSC e MLC, 2006 sono invece di competenza del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e, anche in questi casi, qualora la nave si trovi all'estero, si riscontrano le medesime problematiche legate agli aspetti logistici, alle tempistiche e ai costi elevati derivanti dall'invio di ispettori CP a bordo. Peraltro, con particolare riferimento alla certificazione MLC, 2006, va inoltre rilevato che la bandiera italiana è l'unica a richiedere ulteriori ispezioni necessarie per verificare la conformità delle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi con la normativa nazionale, in aggiunta a quelle previste dallo Standard A5.1.3 of MLC, 2006. In particolare, la legge n. 1045/1939 prevede infatti che venga effettuata un'ispezione ogni 6 mesi e il d.lgs. n. 271/99 richiede una ispezione ogni 2 anni. Tutte queste visite ispettive sono volte a verificare le condizioni di vita e lavoro dei marittimi a bordo delle navi. Pertanto, in Italia, le navi sono attualmente sottoposte a 15 o 16 ispezioni in un periodo di 5 anni.

Al riguardo, come si è avuto modo di osservare in precedenza, Confitarma ha predisposto una proposta emendativa volta all'unificazione di tali visite, anche tenuto conto del fatto che l'attuale alta frequenza delle stesse non produce alcun valore aggiunto ai fini della tutela dei lavoratori marittimi, rappresentando una mera moltiplicazione del medesimo adempimento (cfr. Proposta 4.1).

Alla luce di quanto sopra, ferme restando le competenze dell'Amministrazione italiana per quanto attiene agli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, l'eventuale delega, anche parziale, di compiti agli RO consentirebbe di mitigare le problematiche suddette. Infatti, gli Organismi di classifica sono presenti in maniera capillare all'estero e hanno tempistiche maggiormente compatibili con l'operatività delle compagnie di navigazione. Si consideri a tal proposito che, oltre ai costi che derivano dall'invio degli ispettori all'estero e dei tempi di attesa dovuti dalla necessità di organizzare tali visite, alcune procedure richiedono la finalizzazione presso gli uffici consolari italiani che, come noto, si trovano spesso molto lontani dal porto estero dove si trova la nave.

A titolo esemplificativo, si riporta di seguito un prospetto di costi che l'armatore è tenuto a sostenere per ottenere il rilascio delle certificazioni sopra citate per singola nave italiana all'estero. L'eliminazione/riduzione di tali costi attraverso la delega di compiti agli RO, analogamente a quanto già oggi avviene sotto molte bandiere (incluse quelle oggetto di studio), accrescerebbe la competitività della bandiera italiana a livello internazionale.

CERTIFICATO / VISITA / ISPEZIONE	ENTI COINVOLTI	VALIDITÀ DOCUMENTO	CADENZA ADEMPIMENTO	ANALOGA PRESENZA IN ALTRE BANDIERE DI RIFERIMENTO	ESEMPIO DI COSTO ANNUO PER NAVE ALL'ESTERO
Cargo Ship Safety Radio Certificate	MISE, CP, Consolato	5 anni	1 anno	Sì	€ 4.000
International Ship Security Certificate (ISSC)	CP	5 anni	2,5 anni	Sì	€ 1.600
MLC 2006	CP	5 anni	2,5 anni	Sì	€ 5.000
Sopralluogo d.lgs. 271/99	Medico Competente	6 mesi	6 mesi	NO	€ 4.000
Visite mediche marittimi d.lgs.271/99	Medico Competente	1 anno	1 anno	NO	€ 2.000
Riunione annuale a bordo d.lgs. 271/99	Medico Competente	1 anno	1 anno	NO	€ 2.000
TOTALE					€ 18.600



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 ROMA
Tel. (+39) 06.674.811
confitarma@confitarma.it

Progetto creativo: Creattiva - Genova
Stampa: Erredi Grafiche Editoriali - Genova
Finito di stampare a maggio 2021

© CONFITARMA 2021



www.confitarma.it