

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2866

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GARIGLIO, CIAMPI, PAGANI, ROSSI, SERRACCHIANI, TOPO

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo

Presentata il 19 gennaio 2021

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge mira a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo, con un intervento che non comporta oneri a carico dello Stato. Si propone di intervenire con specifiche modifiche ad alcuni articoli del codice della navigazione ormai superati nonché ad altre norme legislative con l'obiettivo di allineare le condizioni di operatività delle navi italiane a quella delle navi europee, di superare non poche duplicazioni e di migliorare le condizioni di vita e di lavoro dei naviganti, a partire dalle peculiari situazioni in cui si possono trovare in determinate aree del mondo.

La proposta di legge tiene conto dell'ampio dibattito che si è svolto su tali temi, promosso dalle associazioni degli armatori italiane, con il coinvolgimento di esperti del

settore, di rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e di giuristi.

La proposta di legge si compone di due articoli.

L'articolo 1 introduce diverse modifiche al codice della navigazione.

In primo luogo, il comma 1, lettera *a*), introduce il nuovo articolo 152-*bis*, che disciplina l'iscrizione provvisoria nei registri marittimi. 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 per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, 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 nel 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 fino a quando il certificato definitivo di cancellazione non è rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave. La modifica proposta mira a 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.

Il comma 1, lettera *b*), modifica l'articolo 153, per ragioni di coordinamento formale.

Il comma 1, lettera *c*), prevede modifiche all'articolo 156. Ai sensi del comma 5 di tale articolo, 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 dei trasporti. Tale fideiussione non è, però, valida ai fini della copertura di eventuali crediti di natura previdenziale 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 nulla osta all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, all'Istituto nazionale della previdenza sociale e all'Agenzia delle entrate e alla risposta di tali enti che assicuri 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 sette mesi), rendendo totalmente inefficace la suddetta procedura di urgenza, che non assicura la possibilità all'imprenditore di poter vendere la nave in tempi ragionevoli. Nonostante il disposto dell'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, il quale dovrebbe assicurare tempi di dismissione più brevi attraverso l'emissione di una seconda fideiussione per la copertura anche delle eventuali pendenze a carico degli enti previdenziali, tale articolo prevede 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 modifica proposta al numero 1) della lettera *c*) permetterebbe, nei casi di cancellazione dai registri con procedura di urgenza, il rilascio di un'unica fideiussione o di un'altra garanzia assicurativa, evitando di dover attendere i nulla osta degli enti pubblici interpellati dalla capitaneria di porto di

riferimento e, al contempo, il rilascio della doppia fideiussione.

Con la previsione di cui al numero 2) della lettera *c*) si intendono garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli enti previdenziali che, ai sensi dell'articolo 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'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli enti previdenziali.

Al numero 3) e al numero 4) della lettera *c*) 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 un 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 l'iscrizione in un altro registro europeo rispetto a quella prevista per l'iscrizione in altri registri non europei. Paradossalmente, nei casi di dismissione temporanea dai registri nazionali per l'iscrizione temporanea in un altro registro europeo viene oggi applicata la normativa più rigida prevista per i casi di iscrizione definitiva in un altro registro non europeo.

La lettera *d*) introduce modifiche all'articolo 172-*bis*. 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, 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 di sbarco dei marittimi nella fattispecie indicata, rendendo al contempo tale autorizzazione valida nei porti compresi nella giurisdizione delle autorità marittime coinvolte. Attualmente, essendo tale esenzione valida per gli imbarchi e gli sbarchi nel solo porto dove 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.

La lettera *e*) modifica l'articolo 174, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico, parte seconda (generale e di contabilità), si devono scrivere alcune informazioni che, date 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 modifica di cui al numero 1) è volta a depernare 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, il numero 2) esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di

passengeri (ad esempio, le navi da crociera).

La lettera *f*) modifica l'articolo 175, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. In proposito si deve considerare 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 *global maritime distress and safety system* (GMDSS). La novella proposta dispone quindi, laddove previsto, l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come disposto dalla normativa GMDSS.

La lettera *g*) interviene sull'articolo 179. La modifica si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, in linea con i criteri di celerità, semplificazione e informatizzazione delle procedure connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri dell'Unione europea, in attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, recepita con l'articolo 8, comma 10, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei formulari FAL dell'IMO attraverso l'interfaccia unica costituita dal *port management information system* (PMIS). In tale ottica, la modifica prevede che le formalità previste dall'articolo in questione possano essere effettuate integralmente dal raccomandatorio marittimo o da un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante al fine di alleggerire gli adempimenti che devono essere effettuati da parte della nave. Tale semplificazione è particolarmente utile nel caso di viaggi brevi e frequenti nei quali gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e per l'equipaggio.

La lettera *h*) reca due modifiche al secondo comma dell'articolo 569. La lettera *d*) del secondo comma dell'articolo 569 dispone che la nota di trascrizione dell'i-

poteca 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 la quale, se si consentisse l'iscrizione ipotecaria in moneta estera (ancorando 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 sull'argomento, in caso di finanziamenti espressi in valuta straniera (da garantire con ipoteca di uguale valuta), al fine di evitare il rischio di incorrere nella nullità della 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 l'importo del credito e l'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 e condizioni risolutive eccetera) che incidono sull'esigibi-

lità del credito. Con l'attuale formulazione della lettera *f*) si è diffusa 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, deve essere depositato in copia autentica presso la capitaneria di porto.

La lettera *i*), infine, introduce il nuovo articolo 577-*bis*, avente ad oggetto il consolidamento di ipoteca. In caso di iscrizione nel registro italiano di una nave proveniente da un registro straniero e 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. La 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 un'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 e di iscrivere nel nuovo registro, costituendo su di essa una nuova ipoteca a garanzia degli obblighi assunti nell'originario finanziamento. Ai sensi dell'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 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 (sei o dodici mesi) l'ipoteca si « consolida », cioè non può essere più soggetta ad azione revocatoria ai sensi del citato articolo 67. Alla luce di quanto esposto, è difficile ottenere l'autorizzazione delle banche al cambio di registro di una nave in quanto, in virtù di un'applicazione letterale dell'articolo 67, la nuova ipoteca, sostitutiva di quella già « consolidata », sarebbe soggetta a un nuovo periodo di consolidamento. Lo scopo del nuovo articolo 577-*bis* è appunto quello di prevedere che se, a seguito del cambio di registro di una nave, viene iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza, i termini di consolidamento, di cui all'articolo 67, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria.

L'articolo 2 della presente proposta di legge prevede ulteriori modifiche alla legislazione vigente per garantire la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.

Il comma 1 modifica l'articolo 1, comma 913, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018). Si intende consentire la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate in 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.

Come è noto, la legge n. 205 del 2017, all'articolo 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 tracciabili. 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 in diversi porti del mondo in luoghi sovente « disagiati », presso i quali non è possibile per il marittimo, sceso dalla nave in franchigia, effettuare prelievi tramite bancomat, né utilizzare carte elettroniche (anche prepagate). Durante tale periodo di franchigia i marittimi hanno, quindi, la necessità di avere a disposizione denaro contante; a tale 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 tracciabili. 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'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 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 franchigia, nel corso dell'imbarco. Appare chiaro che le disposizioni 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 tale 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. n. 17034 del 26 giugno 2018, evidenziando i rilevanti problemi che l'applicazione di tale normativa determinerebbe sia per i lavoratori marit-

timi, sia per le compagnie di navigazione, ha auspicato un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi. Il paradosso è che alle imprese armatoriali – le quali hanno ovviamente dovuto adeguarsi alla normativa in parola – vengono imputate delle « non conformità », in sede di ispezione da parte delle capitanerie di porto ai sensi della Convenzione sul lavoro marittimo, fatta a Ginevra il 23 febbraio 2006, per aver privato i marittimi del diritto di ricevere tali anticipi.

Il comma 2 modifica il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. La citata Convenzione sul lavoro marittimo ha introdotto due ulteriori visite ispettive:

la visita per il rilascio del certificato del lavoro marittimo, che è 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 è svolta durante il terzo anno di validità del certificato del lavoro marittimo, per verificare il mantenimento della conformità della nave alla suddetta normativa.

Tali ispezioni sono effettuate dal servizio ispettivo del lavoro marittimo di cui al decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 13 del 17 giugno 2013 e al decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32.

In occasione di queste ispezioni viene verificata anche la conformità della nave alla normativa nazionale concernente la salute e la sicurezza del lavoro a bordo e l'igiene e l'abitabilità della nave, vale a dire esattamente ciò che viene verificato con le visite ispettive previste dal decreto legislativo n. 271 del 1999 (che hanno cadenza biennale) e dalla legge 16 giugno 1939, n. 1045 (che hanno cadenza semestrale). Alla luce di quanto esposto, il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari per le navi di nessun'altra bandiera al mondo. Al riguardo si segnala che nell'arco di cinque anni, mentre le navi straniere sono soggette a tre visite (ai sensi della citata Convenzione sul lavoro marittimo), una

nave di bandiera italiana deve effettuare quindici o sedici – tre ai sensi della Convenzione, dieci ai sensi della legge n. 1045 del 1939 e due o tre ai sensi del decreto legislativo n. 271 del 1999 – tutte per verificare sostanzialmente le stesse cose.

Pertanto, la modifica proposta intende perseguire obiettivi di semplificazione e di 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.

Si propone, dunque, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal decreto legislativo n. 32 del 2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge n. 1045 del 1939 e all'articolo 18 del decreto legislativo n. 271 del 1999. Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 32 del 2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui ai citati articoli 83 e 84 e 18.

Il comma 3 modifica i criteri di svolgimento delle visite e dei collaudi sugli apparati radioelettrici di bordo 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 comma 4, modificando l'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite ai fini del rilascio e del 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 Ministero dello sviluppo economico. Il minore coinvolgimento degli ispettori del Ministero e l'eliminazione dell'intervento del consolato consentiranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge posti a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo allo stesso Ministero ai fini del rilascio della licenza radio.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

« Art. 152-bis. — *(Iscrizione provvisoria)*
— 1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, 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 di 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 autenticate dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata 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, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

2. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione »;

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: « dell'articolo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 152 »;

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: « bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale »;

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , entro il termine stabilito dall'articolo 67-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

3) al comma 8, dopo le parole: « qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato » sono inserite le seguenti: « non appartenente all'Unione europea »;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'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 dei trasporti, ai sensi delle 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 marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale

della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto »;

d) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: « l'autorità marittima può » sono sostituite dalle seguenti: « le autorità marittime possono, anche congiuntamente, » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata »;

2) al comma 2, le parole: « all'autorità marittima » sono sostituite dalle seguenti: « alle autorità marittime interessate »;

3) al comma 4, le parole: « all'autorità marittima » sono sostituite dalle seguenti: « alle autorità marittime interessate »;

e) all'articolo 174:

1) 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 »;

2) 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 »;

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: « Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) »;

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

2) al quarto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

3) al quinto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

4) al sesto comma, dopo le parole: « Il comandante » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

h) al secondo comma dell'articolo 569:

1) alla lettera *d*, dopo le parole: « 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 »;

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente:

« Art. 577-bis. – (*Consolidamento dell'ipoteca*) – Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria ».

Art. 2.

(Disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo)

1. Dopo il primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è inserito il seguente: « Le disposizioni di cui ai citati commi 910 e 911 non si applicano, inoltre, agli anticipi della re-

tribuzione corrisposti in favore del personale marittimo impiegato a bordo di navi adibite a 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 ».

2. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *4-bis*. Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 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 citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939 ».

3. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: « Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario » sono sostituite dalle seguenti: « 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 »;

2) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183 »;

3) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente:

« *d-bis*) ispezioni straordinarie in caso di necessità »;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: « ordinarie e straordinarie » sono inserite le seguenti: « di cui al comma 2 »;

e) il comma 7 è abrogato.

4. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole. « Fatto salvo quanto disposto dal comma 2, » sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



18PDL0129830