



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

A.C. 2866

Dossier n° 458 - Schede di lettura
14 luglio 2021

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2866
Titolo:	Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Gariglio
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	2
Date:	
presentazione:	19 gennaio 2021
assegnazione:	3 marzo 2021
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze, XI Lavoro e XIV Politiche UE

Contenuto

La proposta di legge [AC 2866](#) si compone di due articoli ed interviene, in funzione di **semplificazione**, sulla materia dell'**ordinamento amministrativo delle navi**, in particolare in relazione alle procedure di iscrizione e trasferimento delle navi tra registri di differenti Paesi, sia dell'Unione europea che di Stati terzi, in relazione alle formalità per la partenza delle navi dagli scali nazionali, sulle ispezioni e visite a cui devono essere sottoposte le navi, nonché sull'impiego dei lavoratori marittimi sulle navi e le relative retribuzioni.

La proposta apporta in tal senso, con l'**articolo 1**, una serie di **modifiche al codice della navigazione**, mentre con l'**articolo 2** si interviene sull'**ordinamento amministrativo della navigazione** e sul **lavoro marittimo**.

Le modifiche sono di seguito descritte.

Art. 1 (Modifiche al codice della navigazione)

L'**articolo 1, comma 1**, apporta le seguenti **modifiche al codice della navigazione marittima** (R.D. 30/03/1942, n. 327):

- **lett. a)** introduce il **nuovo articolo 152-bis "Iscrizione provvisoria"**:

Il nuovo articolo 152-bis viene introdotto per **consentire anche in Italia l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali**, attualmente non prevista, a differenza di altri Paesi. Con tale nuova fattispecie si intende superare l'utilizzo dell'attuale unico e complesso meccanismo previsto, ossia l'iscrizione definitiva nei registri nazionali per le navi provenienti da registri esteri, in modo anche da realizzare una contestualità tra la consegna della nave, l'iscrizione della nave nei registri e la trascrizione dell'eventuale ipoteca (che l'art. 565 del cod. navigazione prevede che possa essere solo volontaria), cosa oggi non possibile per la complessità della procedura ed i tempi ad essa correlati.

La **procedura attualmente vigente** in Italia prevede infatti (art. 315 del Regolamento di esecuzione del codice della navigazione- DPR n. 328/195), un complesso meccanismo per ottenere l'iscrizione nei registri delle navi provenienti dall'estero, che richiede la presentazione da parte del proprietario della nave di una serie di documenti, tra cui:

- il titolo di proprietà;
- il passavanti provvisorio, rilasciato dall'autorità consolare per le navi provenienti dall'estero;
- il certificato di stazza provvisorio;
- il certificato di cancellazione dal registro straniero, che viene peraltro normalmente rilasciato solo in via provvisoria e non definitiva e che consente solo il rilascio del passavanti provvisorio, ma non anche l'iscrizione della nave nei registri, con la conseguenza che la nave non può essere immatricolata fino al rilascio del certificato definitivo di cancellazione dal registro straniero e può solo essere abilitata alla navigazione utilizzando la bandiera italiana;
- il titolo di proprietà della nave tradotto e registrato.

Il **nuovo articolo 152-bis** prevede che dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del codice e dal regolamento, **l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscriva la nave in via provvisoria**, previa consegna della seguente **documentazione, in copia**:

- 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.

Si prevede che **nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perda ogni efficacia** e che il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) siano annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.

- **lett. b), modifica l'art. 153 del codice**, al solo fine di un **coordinamento formale** sostituendo l'espressione "articolo precedente", non più congrua a seguito dell'introduzione del nuovo articolo 152-bis, con l'indicazione esplicita dell'articolo 152.
- **lett. c), modifica l'art. 156 del codice**, che disciplina la dismissione della bandiera e la sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione, per quanto attiene **alla procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero** e della relativa **fideiussione**, richiesta per poter ottenere immediatamente la cancellazione della nave dei registri italiani.

Attualmente infatti, la procedura dell'**art. 156 cod. nav.**, prevede che il proprietario di una nave italiana possa ottenere la **cancellazione dal registro italiano** - a seguito di apposita dichiarazione all'ufficio di iscrizione, affissione nel porto del relativo avviso e pubblicazione nel foglio degli annunci legali - **dopo che siano trascorsi 60 giorni**, in modo da dare tempo ai creditori ed agli altri soggetti interessati di fare opposizione per far valere i loro diritti: il quarto comma dell'art. 156 prevede infatti che se entro tale termine sono promosse 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; in base al quinto comma peraltro, **si può ottenere la cancellazione prima del termine dei 60 giorni**, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o di diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e qualora avvenga il **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. Tale fideiussione peraltro **non vale a garanzia degli eventuali crediti previdenziali** del personale imbarcato, per cui occorre attendere, a seguito della relativa richiesta della capitaneria, il nulla osta in tal senso dell'INAIL, dell'INPS e dell'Agenzia delle entrate per eventuali pendenze della società armatoriale. Infatti, in base al sesto comma dell'articolo 156, si applica l'art. 15 della legge n.413 del 1994 (relativa al trattamento pensionistico dei lavoratori marittimi), che prevede che non possa essere accordata dalle autorità marittime l'autorizzazione alla dismissione di bandiera per vendita della nave a stranieri o per demolizione della nave stessa, se non previo accertamento, presso l'Istituto, dell'avvenuto pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave interessata dalle procedure anzidette, assistiti dal privilegio di cui all'articolo 552 del codice, o dell'avvenuta costituzione a favore dell'Istituto stesso di un congruo deposito cauzionale o di idonea garanzia dei crediti stessi nella misura e con le modalità determinate dall'Istituto. Tali nulla osta richiedono tempi che vanificano il carattere di urgenza della procedura di vendita in questione, nonostante l'art. 15 della legge n. 413 del 1984 abbia previsto la possibilità di una seconda fideiussione a garanzia delle pendenze previdenziali, ma prevedendo che per stabilire il valore della fideiussione occorra sempre attendere la pronuncia degli stessi enti.

Con la modifica della **lett. c) n. 1**, si **novella** pertanto il **comma 5 dell'art. 156** del codice, al fine di **consentire**, nei casi di cancellazione della nave dai registri, **il rilascio di un'unica fideiussione o di un'altra garanzia assicurativa** (rilasciata da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private), a garanzia di eventuali **diritti non trascritti anche di**

natura previdenziale e in modo da **evitare il dover attendere il nulla osta** degli enti pubblici interpellati dalla capitaneria di porto competente.

Con la modifica della **lett. c) n. 2**, si **novella il comma 6**, introducendo il rinvio all'applicazione dell'art. 67-bis del DL n. 1/2012, al fine di prevedere **un termine di trenta giorni**, dalla data di richiesta della Capitaneria, per l'accertamento contributivo da parte degli **enti previdenziali**.

Con la modifica della **lett. c) n. 3**, si **novella il comma 8**, relativo all'**ipotesi di locazione della nave a scafo nudo a straniero**, che prevede che la sospensione dell'abilitazione alla navigazione sia consentita solo previa autorizzazione data dal Ministro dei trasporti a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti: tale procedura viene ora riferita, con la novella in commento, alla sola ipotesi di una **nave iscritta nel registro di uno Stato non appartenente all'Unione europea, escludendone pertanto l'applicazione per le navi UE, per le quali**, con la successiva modifica della **lett. c) n. 4**, si introduce il **nuovo comma 8-bis** che **disciplina** appunto tali casi di **locazione della nave a scafo nudo a straniero**, qualora la **nave sia iscritta nel registro** di un altro **Paese dell'Unione europea** che consenta la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione.

Il **nuovo comma 8-bis** consente pertanto la **sospensione dell'abilitazione alla navigazione**, di cui all'articolo 149 del codice, **previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, ai sensi dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, prevedendo che **l'ufficio marittimo di iscrizione della nave**, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, **proceda 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.

L'art. 149 cod. nav. dispone che le navi iscritte nelle matricole e le navi e i galleggianti iscritti nei registri siano abilitati alla navigazione rispettivamente dall'atto di nazionalità e dalla licenza. A tale effetto l'atto di nazionalità può essere temporaneamente sostituito da un passavanti provvisorio, e la licenza da una licenza provvisoria.

L'autorizzazione ai sensi del richiamato art. 145 del codice è quella prevista dal secondo comma di tale articolo, che consente alle navi che risultino già iscritte in un registro straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo di ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali. La lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del codice prevede la cancellazione della nave dal registro di iscrizione quanto sia stata iscritta in un registro straniero, salvo appunto il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo.

Il richiamato **articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234** dispone che le richiamate disposizioni del codice relative all'ipotesi di locazione a scafo nudo siano applicabili alle navi per le quali viene chiesta l'autorizzazione a dismettere temporaneamente la bandiera da parte del Ministro della marina mercantile. Sulla richiesta viene sentito il parere di una commissione paritetica composta da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano nazionale e da un dirigente del Ministero della marina mercantile che la presiede. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'accertamento da parte del Ministero della marina mercantile che il contratto di locazione a scafo nudo a straniero preveda l'obbligo, a carico del locatario straniero, di applicare al personale marittimo imbarcato le condizioni economiche e normative di cui al comma 3 dello stesso art. 29, le quali dispongono che le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori di settore, maggiormente rappresentative sul piano nazionale, stipulino appositi contratti collettivi nazionali con i quali sono stabilite le condizioni economiche e formative che il locatario dovrà applicare. I trattamenti previdenziali dei marittimi italiani sono quelli previsti dalle norme nazionali, mentre per quanto attiene alla copertura assicurativa contro gli infortuni e le malattie possono essere stipulate assicurazioni che garantiscano trattamenti equivalenti a quelli derivanti dalle norme italiane presso enti assicurativi pubblici o privati italiani o stranieri. I trattamenti previdenziali per i marittimi stranieri sono quelli della nazionalità del marittimo. I trattamenti assistenziali sono garantiti, su basi concordate tra le organizzazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale, tramite apposite assicurazioni da stipularsi con istituti pubblici o privati nazionali o stranieri. In base al comma 4 inoltre, l'ingaggio del marittimo sul territorio italiano avviene tramite una stabile rappresentanza in Italia del locatario o a mezzo di raccomandatario marittimo. L'autorità marittima competente o quella consolare italiana qualora l'ingaggio avvenga all'estero, accerterà, che le singole convenzioni di imbarco stipulate con i marittimi interessati siano conformi alle condizioni previste dai contratti collettivi di cui al comma 3. In caso di difformità l'Autorità marittima o consolare informa l'Amministrazione marittima italiana. Nel caso in cui il locatario non si uniformi agli obblighi di cui al comma 3 l'Amministrazione italiana provvede a revocare l'autorizzazione. I crediti di lavoro e previdenziali derivanti dal contratto di arruolamento dei componenti dell'equipaggio sono garantiti con privilegio speciale sulla nave e sulle sue pertinenze.

- **lett. d)**, **modifica l'art. 172-bis**, che disciplina le ipotesi di "*Esenzione dalla annotazione di imbarco e sbarco*", al fine di **semplificare le procedure di impiego dei lavoratori marittimi su navi appartenenti allo stesso armatore**, anche qualora rientrino **sotto la competenza di autorità marittime diverse**.

Attualmente l'art. 172-bis prevede, al primo comma, che la singola autorità marittima possa 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.

Con la modifica proposta al primo comma dell'art. 172-bis, **si consente alle autorità marittime, anche congiuntamente, di autorizzare l'esenzione delle annotazioni di imbarco e sbarco del personale.** Viene aggiunto inoltre un periodo che specifica che **l'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime** che l'hanno rilasciata.

Analogo riferimento alle autorità marittime congiuntamente, anziché alla singola autorità, viene inserito nel secondo e quarto comma dell'art. 172-bis.

- **lett. e) , modifica l'art. 174**, in materia di **voci da inserire nel giornale nautico, in senso di semplificazione**, al fine di eliminare l'obbligo desueto di annotare alcune voci, in considerazione delle procedure più moderne attualmente utilizzate.

L'attuale formulazione dell'art. 174 prevede infatti che sul giornale generale e di contabilità vadano 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.

In tal senso, la **lett. e) n. 1** dispone la sostituzione del secondo comma dell'art. 174, con una nuova formulazione in base alla quale **devono essere annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione**

La **lett. e) n. 2**, inserisce un **nuovo comma**, dopo il quarto, all'art. 174, che **esclude le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri dall'obbligo della tenuta del giornale di carico.**

Attualmente, il quarto comma dell'art. 174 prevede che sul giornale di carico siano annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con la 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. In pratica però, attesa l'impossibilità di annotare tali complesse informazioni relative al carico, sul giornale di carico viene normalmente riportata, per prassi, una dicitura generica che fa rinvio al carico imbarcato quale risultante dalle polizze di carico.

- **lett. f), modifica l'art. 175**, disponendo che l'obbligo di tenere a bordo il giornale telegrafico, sia sostituito dall'**obbligo, per le navi munite di impianto radiotelegrafico, di essere provviste** o del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del più moderno **giornale del Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System).**

Si ricorda che il **GMDSS** è un sistema di comunicazioni radio, con copertura globale, concepito per la sicurezza marittima e per la gestione delle emergenze in mare, che consente di allertare le Autorità costiere e le imbarcazioni che si trovano nelle immediate vicinanze di un'unità in pericolo e di chiedere tempestiva assistenza per il soccorso. Il sistema GMDSS consente inoltre la diffusione di messaggi urgenti per la sicurezza della navigazione in rispetto a fenomeni meteorologici. L'uso degli apparati radioelettrici a bordo di navi è subordinato al possesso da parte degli radio operatori di un Certificato che garantisca che il livello di competenza sia adeguato al servizio da svolgere.

La Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e Postali (DGSCERP) del MISE, che opera attraverso un insieme di strutture (Organismo GMDSS), è l'unico centro sul territorio nazionale competente al rilascio ed al rinnovo dei certificati di radio operatore GMDSS.

- **lett. g), modifica l'art. 179**, in materia di "Nota di informazioni all'autorità marittima", al fine di **semplificare gli adempimenti amministrativi** relativi alla **partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali**: in linea con quanto previsto dall'art. 8, co. 10 del D.L. n. 179/2010, con il quale è stata recepita la direttiva 2010/65/UE, che prevede la trasmissione elettronica dei formulari FAL dell'IMO attraverso l'interfaccia unica costituita dal *Port management information system* (PMIS), si consente che **le formalità previste dall'art. 179 possano essere effettuate integralmente dal raccomandatario marittimo o da un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante**, al fine di alleggerire gli adempimenti che attualmente devono essere effettuati da parte del comandante della nave. Vengono a tal fine modificati i commi terzo, quarto, quinto e sesto dell'art. 179.

L'art. 179 prevede attualmente, al primo comma, i seguenti adempimenti da espletare all'arrivo della nave in porto e prima della partenza, da parte del comandante della nave o del raccomandatario marittimo o di altro funzionario o persona autorizzata dal comandante: far pervenire in formato elettronico, all'autorità marittima i seguenti formulari, di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita dall'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.

I successivi commi da terzo a sesto dell'art. 179, oggetto della modifica in commento, prevedono attualmente che i seguenti adempimenti debbano essere espletati esclusivamente dal comandante:

- qualora, alla partenza della nave, non sia 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.

- **lett. h), modifica il secondo comma dell'art. 569 del codice, in materia di documenti per la pubblicità dell'ipoteca relativa alle navi, in particolare sul contenuto della nota con la quale si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave.**

Attualmente l'**articolo 569** prevede, al primo comma, che chi domanda la pubblicità dell'ipoteca debba presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del codice civile, relativo alle formalità per l'iscrizione dell'ipoteca, cioè il titolo in originale ed una nota sottoscritta con i dati del richiedente. Al secondo comma si prevede che la nota debba enunciare:

- a. il nome, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore;
- b. il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;
- c. l'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

Con la **lett. h) n. 1**, si **modifica la lett. d)** del secondo comma, **richiedendo anche l'indicazione della valuta**, oltre che dell'importo della **somma per la quale è fatta la trascrizione dell'ipoteca**, in modo da chiarire che nel caso di importo dell'ipoteca in valuta estera questa possa essere indicata nella nota, al fine di evitare potenziali nullità della trascrizione dell'ipoteca, in quanto attualmente, in virtù del principio nominalistico ex art. 1277 c. che dispone che la somma per la quale viene iscritta l'ipoteca debba essere determinata, la possibilità di iscrivere l'ipoteca in valuta estera è dibattuta in dottrina.

Con la **lett. h) n. 2** si **modifica la lett. f)** prevedendo, in ottica di semplificazione, che **il tempo dell'esigibilità del credito**, venga **indicato direttamente o mediante richiamo al titolo**, intendendosi in tal modo **consentire anche di rinviare al titolo del contratto di finanziamento navale**, nel quale spesso vengono inserite articolate clausole e condizioni risolutive, che incidono sull'esigibilità del credito e che richiedono la presentazione alla Capitanerie di porto di voluminose note di trascrizione in cui devono essere riportate tutte le diverse ipotesi temporali di esigibilità del credito per la loro iscrizione nei registri. Si ricorda che il titolo costitutivo dell'ipoteca, che ai sensi dell'art. 2839 c.c. deve essere obbligatoriamente depositato presso la capitaneria di porto.

- **lett. i), introduce il nuovo art. 577-bis relativo al "Consolidamento dell'ipoteca", nel caso di trasferimento di una nave tra un registro italiano ad uno straniero.**

In queste fattispecie infatti, per cancellare la nave dal registro di provenienza, è necessario avere ottenuto la cancellazione di tutte le ipoteche iscritte su di essa: tale operazione risulta non sempre agevole qualora l'ipoteca sia iscritta dal proprietario della nave a garanzia di un finanziamento navale, che non viene estinto in occasione del caso del cambio di registro e che richiede l'iscrizione di una nuova ipoteca in luogo della precedente. In queste ipotesi, la cancellazione dell'ipoteca preesistente e l'iscrizione di una nuova ipoteca sono soggette all'azione revocatoria degli eventuali creditori, fino a che l'ipoteca non è considerata consolidata", cosa che avviene dopo che siano trascorsi sei o dodici mesi.

In base al nuovo articolo 577-bis, pertanto, **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 volontaria 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, cioè i sei o i dodici mesi previsti per il consolidamento dell'ipoteca, **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)

Le modifiche relative ai contratti di arruolamento marittimo (comma 1)

L'**articolo 2, comma 1**, dispone che **nell'ambito dei contratti di arruolamento marittimo l'anticipo della retribuzione possa essere pagato in contanti** dal datore di lavoro.

A tal fine, **esclude tali contratti dall'ambito di applicazione** della disposizione (di cui all'art. 1, co. 910-914, L. 205/2017) che, dal 1° luglio 2018, obbliga i datori di lavoro o committenti a corrispondere ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso strumenti di pagamento tracciabili e che vieta (salvo determinate eccezioni) che il pagamento possa avvenire per mezzo di denaro contante corrisposto dal datore di lavoro o dal committente direttamente al lavoratore, qualunque sia la tipologia del rapporto di lavoro instaurato.

In particolare, il comma 2 in esame dispone che il **suddetto obbligo di pagamento con strumenti tracciabili non si applica** agli anticipi della retribuzione 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 e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili.

Si ricorda che, in base al richiamato art. 1, co. 910, della L. 205/2017 – salvo determinate eccezioni individuate dal successivo comma 913 - a far data dal 1° luglio 2018 i datori di lavoro o committenti corrispondono ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso una banca o un ufficio postale con uno dei seguenti mezzi:

- bonifico sul conto identificato dal codice IBAN indicato dal lavoratore;
- strumenti di pagamento elettronico;
- pagamento in contanti presso lo sportello bancario o postale dove il datore di lavoro abbia aperto un conto corrente di tesoreria con mandato di pagamento;
- emissione di un assegno consegnato direttamente al lavoratore o, in caso di suo comprovato impedimento, a un suo delegato.

Come specificato dalla **Relazione illustrativa** allegata alla proposta di legge, l'attività svolta a bordo delle navi che effettuano navigazione internazionale si caratterizza per il fatto che 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 porto, il marittimo trascorre, previa autorizzazione del comandante, un periodo di tempo a terra (cosiddetta «franchigia») con la necessità, quindi, di avere a disposizione denaro contante.

A tale proposito, è importante ricordare in questa sede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, con la [nota prot. n. 17034 del 26 giugno 2018](#), ha auspicato un'esclusione della richiamata normativa dal campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi.

Le modifiche relative alle ispezioni e visite per la sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi (comma 2)

L'**articolo 2, comma 2**, apporta **modifiche al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271**, recante norme in materia di adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi.

Si tratta in particolare delle norme dell'articolo 18 relative alle tipologie di **visite a cui sono sottoposte le navi**.

Le norme del **decreto legislativo n. 271/1999** si applicano ai lavoratori marittimi imbarcati a bordo di tutte le navi o unità mercantili, adibite a navigazione marittima ed alla pesca, nonché alle navi o unità mercantili in regime di sospensione temporanea di bandiera, alle unità veloci e alle piattaforme mobili. L'articolo 18, comma 1, prevede che tali navi siano sottoposte alle visite di seguito elencate, disposte dall'Autorità marittima del compartimento marittimo di iscrizione della nave e l'art. 20 dispone la cadenza biennale delle visite periodiche biennali di cui alla lett. b):

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 biennale al fine di verificare il mantenimento della conformità dell'ambiente di lavoro:**

- 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.

A tali visite si aggiungono quelle previste dalla **legge n. 1045 del 1939**, che hanno cadenza semestrale e le **ispezioni** previste dal **decreto legislativo n. 32 del 2016**, che si applicano a tutte le **navi mercantili battenti bandiera italiana** adibite alla navigazione marittima ed ai relativi lavoratori marittimi.

L'art. 83 della **legge n. 1045 del 1939** prevede che spetti alle commissioni locali per l'igiene degli equipaggi (istituite dalla legge nei principali porti italiani), di eseguire le visite sulle navi per vigilare sia sul funzionamento delle sistemazioni e dei servizi in applicazione della legge stessa che sul rispetto dei principi generali igienico-sanitari per quanto attiene all'equipaggio; l'art. 84 prevede che tali visite siano periodiche od occasionali:

- le visite periodiche sono effettuate ogni sei mesi;
- le visite occasionali sono disposte dall'autorità marittima, sempre che ne riconosca l'opportunità, o di propria iniziativa, o su richiesta di persona dell'equipaggio, o su richiesta dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali degli armatori o della gente di mare.

Il **D Lgs n. 32 del 2016** ha infatti istituito un sistema di attuazione e di controllo, ivi comprese le ispezioni, allo scopo di assicurare che le condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori marittimi a bordo di **navi mercantili battenti bandiera nazionale** che soddisfino le prescrizioni della **Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo**, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006, ratificata e resa esecutiva con legge 23 settembre 2013, n. 113. In base all'art. 6 del decreto legislativo, l'autorità competente locale sottopone le navi ad **ispezione** secondo i seguenti criteri:

- a) ispezione iniziale per le navi nuove;
- b) **ispezione intermedia per le navi esistenti di stazza lorda pari o superiore a 200 GT e per le navi che effettuano viaggi internazionali la cui stazza lorda è inferiore alle 200 GT;**
- c) ispezione di rinnovo per le navi nuove o esistenti;
- d) ispezione addizionale per le navi nuove o esistenti.

In particolare, l'ispezione iniziale è effettuata alla prima visita o preventivamente alla messa in servizio della nave ed è propedeutica al rilascio da parte dell'autorità competente locale del certificato del lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo. L'ispezione intermedia è effettuata tra il secondo e il terzo anno della data anniversaria del certificato di lavoro marittimo ed ha lo scopo di accertare che la nave mantiene i requisiti previsti dalla normativa nazionale e i requisiti minimi previsti dalla convenzione.

In ottica di **semplificazione** pertanto, con il **comma 2 dell'articolo 2**, viene aggiunto un **nuovo comma 4-bis all'articolo 18 del decreto legislativo n. 271 del 1999**, il quale dispone che le **visite previste dall'articolo 18 si effettuino solo per le navi che non rientrino nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 32 del 2016**, in occasione delle quali viene effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939, mentre per le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 32/2016, quindi per **le navi mercantili battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima**, si dispone che **non siano sottoposte alle visite di cui all'articolo 18 e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045**, applicandosi pertanto per queste ultime le **sole visite** (ivi definite ispezioni) **previste dallo stesso decreto legislativo n. 32/2016**.

Le modifiche alle ispezioni su apparati radioelettrici di bordo (commi 3 e 4)

L'articolo 2, comma 3 modifica l'articolo 176 del **codice delle comunicazioni elettroniche** (decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259), relativamente alle **visite e collaudi per gli apparati radioelettrici a bordo delle navi** da parte degli ispettori del MISE. Le disposizioni del **comma 3** hanno la finalità di **limitare la competenza degli ispettori al solo rilascio e rinnovo della licenza radio**.

Attualmente il richiamato art. 176, comma 1, prevede che il Ministero effettui, 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.

Con la **lett. a)** il **comma 1 dell'art. 176 viene abrogato**.

Il comma 2 dell'art. 176 prevede che il collaudo, sia necessario nei seguenti casi:

- a) attivazione della stazione radioelettrica;
- b) modifica od aggiunta alla stazione di apparati radioelettrici obbligatori;
- c) richiesta dell'armatore, in caso di cambio dello stesso;
- d) richiesta della società di gestione, in caso di cambio della stessa.

- con la **lett. b)** il **comma 2 viene modificato**, prevedendo che:

1) **Il Ministero dello sviluppo economico effettui, 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) nel caso di attivazione della stazione radioelettrica il collaudo sia limitato solo ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183;

3) la nuova lett. d-bis) prevede il **collaudo per ispezioni straordinarie in caso di necessità**;

- con la **lett. c)** i **commi 3 e 5 sono abrogati**;

Il comma 3 dell'art. 176 prevede che le ispezioni ordinarie siano effettuate da un funzionario del Ministero, sia per il servizio di sicurezza che di corrispondenza pubblica ed il comma 5 che il Ministro dello sviluppo economico abbia 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.

- con la **lett. d)** si **modifica il comma 6 dell'art. 176**, al fine di inserire il rinvio alle ispezioni di cui al comma 2 nella disposizione che consente di effettuare 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.

- con la **lett. e)** viene **abrogato il comma 7** in base al quale 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.

In collegamento con tale ultima disposizione, il successivo **comma 4 dell'art. 2 modifica** infine l'articolo 5 del **decreto legislativo n. 104 del 2011**, in materia di **collaudi e ispezioni sugli apparati radioelettrici a bordo delle navi**, consentendo 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**.

L'**art. 5 del D.Lgs n. 104 del 2011** prevede attualmente, al comma 2 che il Ministero dello sviluppo economico effettui 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. Il comma 1 prevede poi che, 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 direttamente le ispezioni e i controlli relativi al rilascio dei certificati statuari, affidi i suddetti compiti di ispezione e controllo ai fini del rilascio dei certificati statuari agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda e che siano in possesso dei requisiti fissati in materia dal decreto, riservandosi il potere di rilascio dei certificati stessi.

Pertanto, con la **lett. b)** il **comma 2 dell'art. 5**, che prevede le ispezioni da parte del Ministero, **viene abrogato**, e con la **lett. a)**, **si modifica conseguentemente il comma 1**, eliminando il rinvio ivi previsto alle fattispecie del comma 2, qui abrogato.

Nella relazione illustrativa si evidenzia che 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.

Relazioni allegare o richieste

E' allegata la relazione illustrativa

Necessità dell'intervento con legge

La proposta di legge modifica norme di rango primario, il codice della navigazione ed altre disposizioni legislative.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La materia in cui rientrano le disposizioni, molto variegata, della proposta di legge in esame è comunque riconducibile alla competenza esclusiva dello Stato. In particolare le disposizioni sono ascrivibili alle lettere g). ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato. ed h), ordine pubblico e sicurezza, del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione.

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Si ricorda che la **direttiva 2010/65/UE**, che ha imposto agli Stati membri di accettare l'adempimento in formato elettronico degli obblighi di dichiarazione per le navi in arrivo o in partenza da porti dell'Unione e di garantirne la trasmissione attraverso un'interfaccia unica, per agevolare e rendere più efficienti i trasporti marittimi e che è stata 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, sarà abrogata dal [Regolamento \(UE\) 2019/1239](#) a partire dal 15 agosto 2025.

La direttiva 2010/65/UE sancisce tra l'altro le modalità per la trasmissione elettronica dei formulari FAL dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) attraverso l'interfaccia unica costituita dal *port management information system* (PMIS), menzionata nella relazione illustrativa. La convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale («convenzione FAL»), adottata il 9 aprile 1965 e modificata l'8 aprile 2016, ha stabilito che le autorità pubbliche devono in tutti i casi richiedere nelle dichiarazioni solo le

informazioni essenziali, mantenendo al minimo il numero delle voci.

Il nuovo **regolamento (UE) 2019/1239** istituisce il quadro per un sistema di interfaccia unica marittima europea (*European Maritime Single Window environment* - EMSWe) tecnologicamente neutro e interoperabile dotato di interfacce armonizzate per agevolare la trasmissione elettronica delle informazioni in relazione agli obblighi di dichiarazione per le navi in arrivo, in sosta o in partenza da un porto dell'Unione. Esso stabilisce norme armonizzate per fornire le informazioni richieste per gli scali nei porti, in particolare garantendo che le stesse serie di dati possano essere comunicate a ciascuna interfaccia unica marittima nazionale nello stesso modo. L'interfaccia unica marittima nazionale esistente in ciascuno Stato membro dovrebbe essere conservata come base per il sistema di interfaccia unica marittima europea («EMSWe»). Il regolamento intende inoltre ad agevolare la trasmissione delle informazioni tra i dichiaranti, le autorità competenti, i prestatori di servizi portuali del porto di scalo e gli altri Stati membri, ma la sua applicazione non dovrebbe modificare i tempi o la sostanza degli obblighi di dichiarazione.