

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo. C. 2866 Gariglio ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	96
--	----

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 15 luglio 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

#### La seduta comincia alle 13.40.

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

**C. 2866 Gariglio.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Paolo FICARA, *presidente e relatore*, ricorda che la Commissione avvia nella giornata odierna l'esame della proposta di legge C. 2866, recante modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.

La proposta di legge 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 dif-

ferenti 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 interviene sull'ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo.

Più nel dettaglio, l'articolo 1, comma 1, lettera *a*) introduce nel Codice della navigazione il nuovo articolo 152-*bis*, che prevede la nuova fattispecie dell'iscrizione provvisoria della nave nei registri nazionali. 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 Codice della navigazione prevede possa essere solo volontaria), cosa oggi non possibile per la complessità della procedura ed i tempi ad essa correlati.

L'articolo disciplina dettagliatamente la procedura e il regime dell'iscrizione provvisoria.

La lettera *b*) del comma 1 modifica l'art. 153 del Codice, al solo fine di un coordinamento formale.

La lettera *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 dai registri italiani.

In particolare, con la modifica della lettera *c*), n. 1, si novella il comma 5 dell'articolo 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'art. 13 del codice delle assicurazioni private), a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale e in modo da evitare di dover attendere il nulla osta degli enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di porto competente. Con la modifica della lettera *c*), n. 2, si novella il comma 6, introducendo il rinvio all'applicazione dell'articolo 67-*bis* del decreto-legge n. 1 del 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 lettera *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 delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti: tale procedura viene ora riferita, con la novella in esame, 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 lettera *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 della mobilità sostenibili, ai sensi della normativa vigente, 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.

La lettera *d*) modifica l'articolo 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.

Con la modifica proposta al primo comma dell'articolo 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'articolo 172-*bis*.

La lettera *e*) modifica l'articolo 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. In particolare la lettera *e*), n. 1 dispone la sostituzione del secondo comma dell'articolo 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 lettera *e*), n. 2, inserisce un nuovo comma, dopo il quarto, all'articolo 174, che esclude le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri dall'obbligo della tenuta del giornale di carico.

La lettera *f*) modifica l'articolo 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*).

La lettera *g*) modifica l'articolo 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'articolo 8, comma 10 del decreto-legge n. 179 del 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'articolo 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'articolo 179.

La lettera *h*) modifica il secondo comma dell'articolo 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.

In particolare, con la lettera *h*), n. 1, si modifica la lettera *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. Con la lettera *h*), n. 2 si modifica la lettera *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.

La lettera *i*) introduce il nuovo art. 577-*bis* relativo al « Consolidamento dell'ipoteca », che prevede che 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.

L'articolo 2, comma 1, prevede che le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 (che obbligano i datori di lavoro o committenti a corrispondere ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso strumenti di pagamento tracciabili vietando, salvo determinate eccezioni, che il pagamento possa avvenire per mezzo di denaro contante) non si applichino 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 stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili.

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.

In particolare, il comma 2 aggiunge 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 del 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 del 2016.

Infine 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 Ministero dello sviluppo economico. Le disposizioni del comma 3 hanno la finalità di limitare la competenza degli ispettori al solo rilascio e rinnovo della licenza radio.

A questo scopo con la lettera *a*) il comma 1 dell'articolo 176 viene abrogato, con la lettera *b*) il comma 2 viene modificato, prevedendo che 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; nel caso di attivazione della stazione radioelettrica che il collaudo sia limitato solo ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183 del Codice delle comunicazioni elettroniche e infine che l'obbligatorietà del collaudo sia estesa anche alle ispezioni straordinarie in caso di necessità (nuova lettera *d-bis*); con la lett. *c*) i commi 3 e 5 sono abrogati. Con la lettera *d*) si modifica il comma 6 dell'articolo 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 lettera *e*) viene abrogato il comma 7 in base al quale il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della transizione ecologica, può affidare i compiti di ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda; in collegamento con tale ultima disposizione, il successivo comma 4 dell'articolo 2 modifica infine l'articolo 5 del decreto legislativo n. 104 del 2011, abrogando il comma 2 e il riferimento allo stesso comma contenuto al comma 1, prevedendo così 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.

Conclude ricordando che il testo della proposta di legge è frutto di un lavoro di approfondimento del relatore Gariglio, sulla base delle audizioni svolte con le associazioni del comparto nel corso dell'ultimo anno e mezzo.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, evidenzia come nel testo si condensino una serie di questioni poste da parte delle organizzazioni del comparto marittimo. Precisa inoltre che l'ambito di intervento avrebbe potuto essere più ampio, ma non ha voluto intervenire con norma primaria su disposizioni contenute in norme secondarie: la necessità di rispettare il principio dell'ordinamento naturale delle fonti ha in questo caso limitato l'azione riformatrice del legislatore.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ringrazia il proponente ed il relatore per il testo all'esame della Commissione. Fa inoltre presente che la propria parte politica sta elaborando una proposta sulla medesima materia, di cui chiederà l'abbinamento con quella in oggetto.

Paolo FICARA, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.45.**