



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione sul D.L. 73/2025 (c.d. "DL INFRASTRUTTURE")

D.L. 21 maggio 2025 n. 73 recante *"Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti"*

Mercoledì 4 giugno 2025, ore 9.30
Commissioni riunite VIII e IX - Camera dei deputati

Premessa

Confitarma desidera, innanzitutto, ringraziare per l'opportunità offerta di essere audita nell'ambito dell'esame del D.L. in oggetto,

Il dialogo costruttivo tra Istituzioni e operatori del settore è uno strumento importante per la definizione di un ordinamento efficiente ed efficace.

Il trasporto marittimo rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana e globale. Il nostro Paese, grazie alla sua posizione geografica strategica nel Mediterraneo, svolge un ruolo chiave nel commercio internazionale e nella logistica dei trasporti. Il settore svolge un ruolo primario nelle esportazioni e nelle importazioni del Paese (oltre il 60% dell'import/export italiano viaggia via mare) e contribuisce in modo determinante alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico. Attraverso le Autostrade del Mare e la continuità territoriale, il nostro settore assicura una connessione costante e affidabile, con le nostre isole e arcipelaghi, per le merci e i passeggeri, sostenendo l'industria, il turismo e il commercio.

L'Italia vanta una lunga e prestigiosa tradizione marittima, pertanto, riteniamo essenziale che le istituzioni promuovano misure in grado di assicurare le prioritarie esigenze di sicurezza e garantire, al tempo stesso, la competitività della bandiera italiana.

Semplificazione ai fini della Competitività della bandiera italiana

Al fine di garantire un futuro solido al nostro settore, è essenziale creare le condizioni affinché la bandiera italiana sia un'opzione sempre più competitiva per le imprese armatoriali.

Negli ultimi anni, infatti, a livello internazionale c'è stato un generalizzato livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave (rifornimento, oneri fiscali e contributivi, ecc.) che ha spostato il confronto competitivo tra le flotte sugli oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra.

La semplificazione e la modernizzazione dell'ordinamento rappresentano una necessità improrogabile per rendere il nostro Paese sempre più attrattivo per le imprese e rafforzare il ruolo strategico del trasporto via mare per l'Italia nel contesto internazionale.

Il settore marittimo italiano, infatti, soffre di un eccesso di burocrazia e di una regolamentazione ormai obsoleta. In alcuni casi, le normative risalgono alla fine dell'Ottocento e risultano del tutto inadeguate rispetto alle esigenze attuali.

La semplificazione e l'aggiornamento normativo sono imprescindibili e non più procrastinabili. Tali interventi possono essere realizzati a costo zero, semplicemente snellendo le procedure e armonizzando le disposizioni esistenti.

Proposte emendative in merito al D.L. 73/2025 (c.d. "DL INFRASTRUTTURE")

Il decreto in parola mira a fornire risposte rapide e concrete a esigenze cruciali per lo sviluppo del Paese, obiettivo sostenuto e perseguito anche da Confitarma. Tuttavia, il Capo III del D.L. in oggetto, intitolato alle "*Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo*", pur contenendo alcune importanti disposizioni per il settore del trasporto marittimo, non valorizza altre istanze fondamentali avanzate dagli operatori del settore.

Di conseguenza, riteniamo che il D.L. in oggetto rappresenti il contesto idoneo per integrare le misure di semplificazione e sburocratizzazione proposte nell'Allegato I e, in particolare, quelle elencate di seguito, che consideriamo imprescindibili e urgenti per garantire la competitività a livello internazionale delle nostre infrastrutture mobili.

I. Semplificazione strutturale delle procedure di arruolamento del personale marittimo ai sensi degli artt. 328, 329 cod. nav. e 357 reg. nav. mar.

Tra le proposte oggetto del D.L. in esame osserviamo che, rispetto alle prime bozze di decreto, non sono presenti alcune importanti misure per il settore marittimo, tese a semplificare in via strutturale le procedure di arruolamento del personale marittimo ai sensi degli artt. 328, 329 cod. nav. e 357 reg. nav. mar. e che si pongono, a nostro avviso, in linea con gli obiettivi del provvedimento in parola.

Sin dal periodo pandemico è, infatti, stata adottata una disposizione di semplificazione che, in deroga all'art. 328 cod. nav., consente di stipulare in Italia le convenzioni di arruolamento del personale marittimo secondo la procedura già prevista ai sensi dell'art. 329 cod. nav. per la stipulazione delle convenzioni in località estera, dove non vi sia autorità consolare. Siffatta procedura consente di stipulare le convenzioni di arruolamento a bordo delle navi alla presenza di due testimoni, che vi appongono la propria sottoscrizione, con successiva convalida delle stesse nel primo porto utile, ex art. 357 reg. nav. mar., di fatto semplificando le procedure amministrative presso le Capitanerie di Porto.

Tale disposizione originariamente introdotta dall'art. 103-bis comma 1 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, è stata oggetto di numerose successive proroghe e da ultimo prorogata sino al 31 dicembre 2025 con legge 21 febbraio 2025 n. 15, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 (c.d. "Milleproroghe").

Confitarma auspica dunque che, prima della scadenza del 31 dicembre 2025, tale procedura sia adottata in via strutturale nel nostro ordinamento, attraverso le necessarie semplificazioni al codice della navigazione e al relativo regolamento di attuazione, come riportate nella proposta di emendamento di cui All'allegato I, paragrafo 1.2.

II. Risorse aggiuntive incentivo Sea Modal Shift

L'articolo 8 del D.L. in esame reca importanti disposizioni volte anche a potenziare la struttura organizzativa di RAM S.p.A.

RAM S.p.A., grazie alla sua solida expertise tecnica e operativa, ha da sempre svolto un ruolo cruciale nel rafforzamento del trasporto marittimo ed ha contribuito in modo determinante al maggiore sviluppo delle infrastrutture portuali, al consolidamento delle sinergie tra porti italiani ed europei e al potenziamento dei servizi di Autostrade del Mare (AdM).

In relazione al potenziamento delle AdM, in linea con gli obiettivi del D.L. in parola, auspichiamo che tale provvedimento possa essere propedeutico e di supporto alle nostre richieste di aumentare significativamente gli stanziamenti relativi al *Sea Modal Shift* (ex *Marebonus*), come riportato nell'allegato I, paragrafo 4.2.

Come noto, infatti, nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo *Marebonus*. Si tratta di uno strumento davvero virtuoso: dalle analisi dei dati ENEA e di quelli relativi al PNRR è stato calcolato che il costo per lo Stato del *Marebonus* è stato pari a un decimo di quello del Superbonus 110% a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tonnellata equivalente di petrolio risparmiati del *Marebonus* contro 2.434 euro del Superbonus). Purtroppo, però, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che

le risorse stanziare (100,5 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegarne tutto il potenziale di spostamento modale.

Infatti, un recente studio dell'ENEA ha valutato che nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il *Marebonus* ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Per apprezzare l'efficacia del *Marebonus* basti pensare che, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "*Superbonus edilizio 110%*" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il *Marebonus*.

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del *Marebonus* è stato pari a un decimo del *Superbonus* a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tep risparmiato del *Marebonus* contro 2.434 euro per tep risparmiato del *Superbonus*).

Nonostante tali performance, si registra un calo degli stanziamenti a fronte di una crescita del mercato delle autostrade del mare passato dalle 464 partenze per circa 780.500 metri lineari nel 2008 a 542 (+17%) partenze settimanali per circa 1,5 milioni (+92%) di metri lineari nel 2023.

Secondo le prime stime di RAM le risorse attualmente stanziare per il *Sea Modal Shift* genereranno un contributo effettivo pari a 1,5 centesimi di euro (0,015 euro) per unità/km trasportata.

Diversamente, in Spagna ove è stato mutuato l'esempio italiano di incentivo al trasferimento modale, le risorse stanziare consentono un incentivo medio pari a 16 centesimi di euro (addirittura, diverse linee con 26 centesimi di euro).

Il provvedimento normativo, di cui all'allegato I, paragrafo 4.2., incrementa di 66 milioni di euro l'anno le dotazioni finanziarie stanziare per il *Sea Modal Shift*. In tal modo, le risorse annue stanziare genereranno, a invarianza di trasportato rispetto all'ultimo anno dell'incentivo *Marebonus*, un contributo effettivo pari a circa 12 centesimi di euro per unità/km trasportata.

III. Proposta di emendamento dell'articolo 12, paragrafo 3-quinquies del testo consolidato della direttiva 2003/87/CE (come modificata dalla direttiva (UE) 2023/959) - estensione delle deroghe alla disciplina dell'ETS per le isole maggiori (Sicilia e Sardegna)

In materia di disposizioni urgenti relative al trasporto marittimo, desideriamo richiamare l'attenzione sulle tematiche strettamente connesse alle sfide della transizione energetica del settore.

Confitarma ha più volte ribadito che le modalità con cui è stato impostato il *Green Deal* europeo non sono adeguate, né per i tempi né per le modalità.

Le normative regionali, come ETS e FuelEU Maritime, generano un aggravio gestionale ed economico e distorsioni di concorrenza geografica e tra le diverse modalità di trasporto.

Nel 2026, l'impatto economico ETS sarà, a livello europeo, pari a oltre 8 miliardi di euro (per le sole navi ro-ro e ro-pax si stima oltre 1,6 miliardi di Euro) e, a livello italiano, pari a oltre 600 milioni di euro (per le sole navi ro-ro e ro-pax si stima oltre 400 milioni di Euro).

L'impatto regolamento FuelEU Maritime (in vigore dal 1° gennaio 2025) è persino più grave rispetto all'ETS in quanto, oltre ad avere un effetto economico immediato sui conti economici delle compagnie di navigazione, va ad agire sul carbonio emesso senza considerare che le tecnologie (e-fuel) non sono ancora mature e disponibili su larga scala. Tale regolamento, comporta un incremento di costi per il comparto armatoriale europeo pari a 1.5 miliardi di euro per il solo 2025 e fino a 65 miliardi di euro all'anno dal 2050 in avanti.

In materia di ETS, inoltre, è fondamentale considerare la conformazione territoriale del nostro Paese, con circa 7.000.000 di abitanti residenti sulle isole, pertanto, risulta imprescindibile adottare misure specifiche per garantire la piena coesione e accessibilità dei servizi.

Pertanto, proponiamo di prevedere una deroga alla direttiva ETS, così come per le isole "minori", anche per le isole con più di 200.000 residenti permanenti e che non hanno un collegamento stradale o ferroviario con la terraferma, come il caso di Sicilia e Sardegna.

L'emendamento intende eliminare il vincolo demografico, consentendo a tutte le isole senza infrastrutture fisse di beneficiare dell'esenzione dal sistema ETS, indipendentemente dal numero di residenti.

La soglia dei 200.000 abitanti, infatti, risulta arbitraria e non coglie le effettive criticità logistiche ed economiche delle isole dell'Unione. Anche quelle con popolazione superiore dipendono dal trasporto marittimo e subiscono costi aggiuntivi rilevanti se incluse nel mercato ETS. Con l'eliminazione di questo limite, si assicura un trattamento equo a tutte le isole prive di collegamenti terrestri, in linea con il principio di coesione territoriale di cui all'art. 174 TFUE e con l'esigenza di garantire la continuità dei servizi essenziali.

Ringraziamo nuovamente il Presidente, On. Deidda e le **Commissioni VIII e IX** per l'opportunità di confronto e auspichiamo che il nostro contributo possa essere tenuto in considerazione all'interno della definizione della D.L. in oggetto.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

D.L. 73/2025 (c.d. "DL INFRASTRUTTURE")

9 GIUGNO 2025

Sommario

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA	2
1. DEL LAVORO MARITTIMO	2
1.1. Delega agli organismi riconosciuti delle visite ispettive MLC,2006	2
1.2. Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi .	4
1.3. Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore.....	6
1.4. Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006	6
1.5. Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco).....	7
1.6. Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali	8
2. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI.....	10
2.1. Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione).....	10
2.2. Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)	12
2.3. Iscrizione provvisoria delle navi.....	13
3. DELLA COMPETITIVITÀ	14
3.1. Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza	14
3.2. Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30	15
4. DI ULTERIORI TEMATICHE.....	16
4.1. Consolidamento dell'ipoteca.....	16
4.2. Risorse aggiuntive incentivo Sea Modal Shift	17
4.3. Proposta di emendamento dell'articolo 12, paragrafo 3-quinquies del testo consolidato della direttiva 2003/87/CE (come modificata dalla direttiva (UE) 2023/959) - estensione delle deroghe alla disciplina dell'ETS per le isole maggiori (Sicilia e Sardegna).....	19

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

1. DEL LAVORO MARITTIMO

1.1. Delega agli organismi riconosciuti delle visite ispettive MLC,2006

a) Proposta normativa

Si apportano le seguenti modifiche al d.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 recante *“Attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, n. 2013/54/UE, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione”*.

All'art. 2:

- La lett. e) è così sostituita: *“e) «ispettore»: un dipendente delle autorità competenti di cui alle lettere a) e b) o di altri organismi riconosciuti autorizzati a svolgere le ispezioni dello Stato di bandiera;”*;
- Dopo la lett. m) è inserita la seguente lett. n): *“n) «organismi riconosciuti»: organismi, autorizzati dallo Stato, in possesso delle capacità, delle competenze e dell'indipendenza sufficienti a svolgere ispezioni, a rilasciare certificati o entrambe le attività.”*.

All'art. 6 comma 1 le parole *“L'autorità competente locale sottopone le navi ad ispezione secondo i seguenti criteri”* sono sostituite dalle seguenti: *“Le navi sono sottoposte ad ispezione secondo i seguenti criteri”*.

All'art. 8 comma 2:

- Dopo le parole *“l'autorità competente locale”* sono aggiunte le seguenti *“o gli organismi riconosciuti rilasciano”*;
- La parola *“rilascia”* è eliminata.

L'art. 10 comma 4 è sostituito dal seguente: *“4. L'ispettore, nel caso in cui ha riscontrato condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, ovvero la presenza di altre carenze che costituiscono una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della convenzione, nel rispetto dei criteri da applicare per il fermo delle navi previsti dalla normativa vigente, informa immediatamente l'autorità competente locale che notifica il provvedimento di fermo al comandante della nave, ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione.”*

b) Relazione illustrativa

Attualmente le visite ispettive previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC,2006) sono svolte esclusivamente dagli ispettori delle Autorità marittime, come definiti dall'art. 2 del d.lgs. 32/2016.

Tuttavia, la MLC, 2006, con riferimento all'effettuazione di visite ispettive, di cui alla Regola 5.1.1, nonché la Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione, già prevedono che uno Stato membro possa autorizzare personale delle Istituzioni o altri organismi riconosciuti come competenti e indipendenti, a effettuare ispezioni, a rilasciare certificati o svolgere entrambe le attività¹.

Pertanto, anche alla luce di tale più ampia definizione, gli emendamenti proposti mirano a modificare la definizione di "ispettore" di cui al d.lgs. 32/2016, includendovi anche il riferimento al personale degli organismi riconosciuti, in linea con la normativa internazionale ed europea di settore e al pari di quanto già avviene negli altri Stati che hanno ratificato la Convenzione.

Tale auspicata modifica normativa, menzionata anche nel Piano del Mare, avrebbe il pregio di semplificare lo svolgimento delle attività ispettive a bordo delle navi, delegandole anche ad altri soggetti che, avendo sedi in tutto il mondo, possono più agevolmente e con minori costi raggiungere la nave per svolgere le ispezioni. Inoltre, sopperirebbe alle oggettive difficoltà, incontrate dalle Autorità marittime locali, a reperire Ufficiali in possesso della formazione necessaria allo svolgimento delle ispezioni.

Da tale modifica discenderebbe la necessità di adeguamento del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 13/2013, nella parte in cui fornisce la definizione di "ispettore", nonché di eventuali ulteriori provvedimenti correlati al fine di includere in tale definizione anche gli organismi riconosciuti.

¹ Regulation 5.1.1 par. 3, MLC 2006: *"In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag."*

1.2. Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

a) Proposta normativa

Art. 328 (Forma del contratto) del Codice della Navigazione

Il comma 1 è sostituito con il seguente:

- "Fatto salvo quanto previsto dall'art. 331, il contratto di arruolamento del comandante della nave deve essere stipulato per atto pubblico ricevuto dall'autorità marittima del porto dove si trova la nave o, se la nave è all'estero, dall'autorità marittima del porto di iscrizione della nave o del domicilio del comandante o dell'armatore. I contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere, quale atto pubblico, alle annotazioni e alle convalide previste dall'art. 357, comma 3 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo."

Il comma 2 è sostituito con il seguente:

- "Il contratto deve, a pena di nullità, essere annotato dall'autorità marittima o consolare sul ruolo equipaggio o sulla licenza nei casi previsti dal primo periodo del primo comma e dal comandante della nave nei casi previsti dal secondo periodo del medesimo comma".

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

Art. 224 (Modalità delle annotazioni) del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima)

L'art. 224 reg. nav. mar. è sostituito con il seguente:

- "Fatto salvo quanto previsto dai commi seguenti, le annotazioni sui libretti di navigazione sono eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica.
Ove le annotazioni di cui al primo comma riguardino i movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave, l'ufficiale o il funzionario che l'ha eseguite provvede altresì a darne comunicazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del comandante, nelle forme previste dalla legge.

Le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo sono effettuate dal comandante della nave che le firma apponendovi la menzione della propria qualifica e provvedendo a darne comunicazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del marittimo, nelle forme previste dalla legge".

Abrogare l'art. 226 (Comunicazione dei movimenti di imbarco e sbarco) del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima)

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

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

Al comma 3 dell'art. 357 reg. nav. mar. sono apportate le seguenti modifiche:

- Le parole "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare" sono sostituite dalle seguenti "stipulati ai sensi dell'art. 328 del Codice della Navigazione".
- Alla fine del comma aggiungere il seguente periodo "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale".

b) Relazione illustrativa

Lo scopo degli emendamenti proposti è quello di semplificare le procedure di stipula delle convenzioni di arruolamento e la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio, le annotazioni sul libretto di navigazione relative ai movimenti di imbarco e sbarco del comandante e degli altri membri dell'equipaggio, nonché le modalità di arruolamento del Comandante, valorizzando anche il ricorso alla modalità digitale.

La modifica dell'art. 328 cod. nav. e la contestuale abrogazione dell'art. 329 cod. nav. intendono rendere strutturale la disposizione di cui all'art. 103-bis del d.l.17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27 e successive proroghe, uniformando in tal modo la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero.

Infine, le modifiche al reg. nav. mar. sono volte ad adeguare le disposizioni del Regolamento alle suddette proposte emendative nonché a semplificare le procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando anche la modalità digitale.

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

a) Proposta normativa

Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- La parola "telegraficamente" è sostituita dalle seguenti "in formato digitale".

Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:

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

b) Relazione illustrativa

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

1.4. Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006

a) Proposta normativa

Cfr. ALL.II - Modifica Allegato DPR 231/2006

b) Relazione illustrativa

La presente proposta ha ad oggetto la riforma dell'allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231 *"Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297"*.

In particolare, il DPR n. 231/2006 disciplina l'arruolamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare e in base al disposto dell'art. 1 comma 1, le disposizioni del regolamento sono finalizzate *"alla razionalizzazione delle procedure ed alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche"*.

Proprio quest'ultimo è, infatti, il principio ispiratore della proposta in esame, elaborata alla luce di un'analisi del fabbisogno di competenze - sia in termini di nuovi servizi che di nuove attività svolte a bordo - che proviene dalle imprese armatoriali e che consegue alla costante evoluzione che caratterizza il settore marittimo.

La proposta di modifica dell'Allegato al DPR n. 231/2006 riguarda in particolare quelle figure professionali che, pur non facendo parte dello Stato Maggiore, sono altamente

specializzate e sulle quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è in grado di soddisfare. Tale carenza è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ampiamente superata in quanto non rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese.

L'intervento di semplificazione e ammodernamento del provvedimento in esame avrebbe, dunque, effetti positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e potrebbe, altresì, dare ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

Si propone, pertanto, la semplificazione e l'adeguamento dei requisiti di accesso ad alcune figure professionali, nonché la modifica di alcuni corsi e titoli di studio ormai superati al fine di renderli aggiornati a quelli attualmente erogati.

Inoltre, si propone l'eliminazione di alcune figure o perché non più impiegate a bordo e non corrispondenti al fabbisogno di competenze avvertito dalle imprese armatoriali o perché le loro funzioni non sono strettamente legate alla navigazione e a esigenze di sicurezza della stessa (in particolare alcune figure di camera, cucina e servizi vari).

In quest'ultimo caso, si ritiene che la scelta dei requisiti professionali, necessari ai fini dell'imbarco di tali figure professionali, debba essere rimessa al datore di lavoro, fermo restando il possesso dei requisiti formativi minimi stabiliti dal d.lgs. 71/2015 (di attuazione della Convenzione STCW – Emendamenti di Manila 2010).

Inoltre, sempre in ragione del crescente fabbisogno di qualifiche professionali rispetto a quelle previste nelle tabelle minime di sicurezza, si ritiene prioritario demandare alla contrattazione collettiva nazionale la possibilità di individuare ulteriori qualifiche che possano essere imbarcate a bordo, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi.

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

a) Proposta normativa

1. Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole "di carattere locale," aggiungere le parole "e nazionale" e dopo le parole "l'autorità marittima" aggiungere le parole "competente per il porto di partenza o nel quale si svolge il servizio".
- dopo l'ultimo periodo è aggiunto il seguente periodo: "Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime".

2. Al comma 2 dopo le parole "all'autorità marittima" aggiungere le seguenti parole: "che ha rilasciato l'autorizzazione".

3. Al comma 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole "anche tramite," sostituire la parola "telefax" con le parole "formato digitale".
- dopo le parole "all'autorità marittima" aggiungere le seguenti parole: "che ha rilasciato l'autorizzazione".

b) Relazione illustrativa

La modifica proposta persegue la finalità di semplificare le procedure di imbarco/sbarco/trasbordo dei marittimi rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse, nei casi indicati al comma 1. La semplificazione consiste nel consentire che l'autorità marittima del porto in cui si svolge il servizio o del porto di partenza del servizio provveda al rilascio di una autorizzazione unica con validità in tutti i porti interessati dal servizio anche se ricompresi nelle competenze di altre autorità marittime.

In tal modo, l'avvicendamento di personale da parte del medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti non deve soggiacere al rilascio di plurime autorizzazioni con ciò sburocratizzando e semplificando le annotazioni sul ruolo equipaggio e sulla licenza.

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

a) Proposta normativa

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

b) Relazione illustrativa

Con tale emendamento si intende consentire la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate su traffici internazionali, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro di settore stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili, restituendo

al marittimo la possibilità di soddisfare le proprie esigenze personali durante un lungo periodo di lavoro lontano dalla propria dimora.

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

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

Si verifica molto spesso che le navi da carico approdino nei più disparati porti del mondo (quali terminal petroliferi, container, gas liquido, carico secco, etc.) in luoghi sovente "disagiati", presso i quali non è possibile per il marittimo, sceso dalla nave in "franchigia", effettuare prelievi bancomat, né utilizzare carte elettroniche (anche prepagate).

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

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

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

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

A tal proposito, è importante sottolineare che, a seguito di una richiesta congiunta delle Organizzazioni sindacali e di Confitarma, anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la nota Prot. nr. 17034 del 26 giugno 2018, evidenziando i rilevanti problemi

che l'applicazione di tale normativa determinerebbe sia per i lavoratori marittimi, sia per le compagnie di navigazione, ha auspicato un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi.

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

2. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

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

a) Proposta normativa

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

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

deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto".

b) Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

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

a) Proposta normativa

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

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

b) Relazione illustrativa

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

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

Alcune interpretazioni hanno portato a ritenere che il termine "somma" vada inteso come "somma determinata in ambito nazionale" e ciò in virtù: 1) del principio nominalistico vigente nell'ambito del nostro ordinamento (articolo 1277 del codice civile); 2) della considerazione secondo cui se si consentisse l'iscrizione ipotecaria in moneta estera (ancorandosi alla stessa il valore della garanzia reale al momento della "*solutio*") si legittimerebbe, per implicito, una trascrizione ipotecaria per un valore indeterminato. Stante un quasi totale silenzio della giurisprudenza in argomento, in casi di finanziamenti espressi in valuta straniera (da garantire con ipoteca di eguale valuta) al fine di evitare di incorrere in una nullità di trascrizione si è diffusa la prassi di indicare nella nota di trascrizione sia l'ammontare dell'ipoteca in valuta estera sia il suo equivalente in euro.

Tale prassi ha comportato che gli istituti finanziari, al fine di cautelarsi per l'eventuale variazione di cambi tra valuta estera e moneta nazionale, hanno incrementato il rapporto

tra importo del credito e ammontare dell'ipoteca. La modifica alla citata lettera d) specifica che nella nota devono essere indicati l'importo e la valuta per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo si chiarisce definitivamente la legittimità della determinazione dell'importo dell'ipoteca in valuta estera.

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

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

2.3. Iscrizione provvisoria delle navi

a) Proposta normativa

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

Art. 152-bis – Iscrizione Provvisoria

Una volta rilasciato il Passavanti Provvisorio secondo quanto previsto dall'art. 152 e dal Regolamento [art. 315 r.m], l'ufficio di iscrizione su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

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

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

b) Relazione illustrativa

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

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

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

3. DELLA COMPETITIVITÀ

3.1. Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

a) Proposta normativa

1. All'articolo 176 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modifiche:
 - il comma 1 è abrogato
 - al comma 2, le parole: "Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario" sono sostituite dalle seguenti parole: "Il Ministero dello Sviluppo Economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica"
 - al medesimo comma, alla fine della lettera a) sono aggiunte di seguito le parole: "ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183"

- al medesimo comma, dopo la lettera "d)" sono aggiunte le seguenti parole: "e) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità".
 - i commi 3 e 5 sono abrogati.
 - al comma 6, dopo le parole: "ordinarie e straordinarie", sono aggiunte le seguenti parole: "di cui al comma 2".
 - il comma 7 è abrogato.
2. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 sono apportate le seguenti modifiche:
- al comma 1, le parole: "Fatto salvo quanto disposto dal comma 2" sono eliminate.
 - al medesimo comma, le parole: "della tutela del territorio e del mare" sono sostituite dalle seguenti parole: "della sicurezza energetica"
 - il comma 2 è abrogato.

b) Relazione illustrativa

Il primo comma modifica i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni ora Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

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

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

3.2. Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30

a) Proposta normativa

All'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, dopo le parole: "di oltre 650 tonnellate di stazza lorda" sono inserite le seguenti parole: "e per i rimorchiatori di cui al comma 1-quater",.

b) Relazione illustrativa

L'emendamento proposto mira a consentire ai rimorchiatori iscritti nel Registro Internazionale secondo quanto disposto dalla Commissione Europea con Comunicazione C (2004)43 del 17/01/2004 - "Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi" la possibilità di effettuare servizi di cabotaggio,

escludendoli dall'applicazione del limite delle 650 tonnellate di stazza lorda previsto dall'art. 1, comma 5, della L. n. 30/98 esclusivamente per le navi da carico.

Infatti, come noto, l'art. 1, comma 5, della L. n.30/98 prevede che le navi iscritte nel Registro internazionale non possano effettuare servizi di cabotaggio ad eccezione delle navi da carico di oltre 650 di stazza lorda e nei limiti di 6 viaggi mensili o, in alternativa, viaggi superiori ciascuno alle 100 miglia marine.

È, altresì, noto che in linea con i suddetti Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, nel Registro Internazionale possono iscriversi anche i rimorchiatori, a condizione che almeno il 50% delle attività annuali costituisca "trasporto marittimo".

Tuttavia, i rimorchiatori hanno generalmente una stazza lorda ridotta, inferiore alle 650 tonnellate di stazza lorda, in quanto non trasportano la merce in stiva o in coperta ma, per l'appunto, la rimorchiano.

L'applicazione del suddetto limite impedisce, di fatto, ai rimorchiatori di prestare servizi di cabotaggio in Italia, dove invece analoghi mezzi battenti bandiere di altri Paesi UE/SEE possono effettuare tali attività. Inoltre, non essendo ammessi al cabotaggio in Italia, ai rimorchiatori di bandiera italiana è preclusa anche la possibilità di effettuare cabotaggio marittimo in altri Stati UE/SEE (art.1, comma 1, del Regolamento (CEE) n. 3577/92).

Da ciò discende un deficit di concorrenza della bandiera italiana nei confronti delle altre bandiere UE/SEE che, peraltro, sembrerebbe andare in controtendenza rispetto alla possibilità di consentire alle navi iscritte nel Registro Internazionale di effettuare anche viaggi di cabotaggio, prevista dal legislatore a partire dal 2004 proprio a tutela competitività della bandiera italiana, nonché alle recenti indicazioni della Commissione Europea tese ad evitare distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra i registri dei diversi Paesi UE/SEE.

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

4. DI ULTERIORI TEMATICHE

4.1. Consolidamento dell'ipoteca

a) Proposta normativa

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

Art. 577-bis Consolidamento Ipoteca

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

b) Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

4.2. Risorse aggiuntive incentivo Sea Modal Shift

a) **Proposta normativa**

Proposta di emendamento:

- 1. Per le finalità di cui all'articolo 1 comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n.208, è autorizzata la spesa di ulteriori 66 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027 in aggiunta alle somme autorizzate dal comma 673 della legge 30 dicembre 2020, n. 178.*
- 2. All'onere derivante dal comma 1 si provvede con conseguente riduzione di 66 milioni annui dal 2025 al 2027 di euro del fondo di cui all'articolo 121, comma 2, della presente legge.*

b) Relazione illustrativa

Nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo *Marebonus*. Come noto, si tratta di uno strumento davvero virtuoso: dalle analisi dei dati ENEA e di quelli relativi al PNRR abbiamo calcolato che il costo per lo Stato del *Marebonus* è stato pari a un decimo di quello del Superbonus 110% a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tonnellata equivalente di petrolio risparmiati del *Marebonus* contro 2,434 euro del Superbonus). Purtroppo, però, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziare (100,5 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegarne tutto il potenziale di spostamento modale.

Infatti, un recente studio dell'ENEA ha valutato che nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il *Marebonus* ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Per apprezzare l'efficacia del *Marebonus* basti pensare che, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "Superbonus edilizio 110%" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il *Marebonus*.

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del *Marebonus* è stato pari a un decimo del Superbonus a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tep risparmiato del *Marebonus* contro 2.434 euro per tep risparmiato del Superbonus).

Nonostante tali performance, si registra un calo degli stanziamenti a fronte di una crescita del mercato delle autostrade del mare passato dalle 464 partenze per circa 780.500 metri lineari nel 2008 a 542 (+17%) partenze settimanali per circa 1,5 milioni (+92%) di metri lineari nel 2023.

Secondo le prime stime di RAM le risorse attualmente stanziare per il *Sea Modal Shift* genereranno un contributo effettivo pari a 1,5 centesimi di euro (0,015 euro) per unità/km trasportata.

Diversamente, in Spagna ove è stato mutuato l'esempio italiano di incentivo al trasferimento modale, le risorse stanziare consentono un incentivo medio pari a 16 centesimi di euro (addirittura, diverse linee con 26 centesimi di euro).

Il provvedimento normativo in parola incrementa di 66 milioni di euro l'anno le dotazioni finanziarie stanziare per il *Sea Modal Shift*. In tal modo, le risorse annue stanziare genereranno, a invarianza di trasportato rispetto all'ultimo anno dell'incentivo *Marebonus*, un contributo effettivo pari a circa 12 centesimi di euro per unità/km trasportata.

4.3. Proposta di emendamento dell'articolo 12, paragrafo 3-quinquies del testo consolidato della direttiva 2003/87/CE (come modificata dalla direttiva (UE) 2023/959) - estensione delle deroghe alla disciplina dell'ETS per le isole maggiori (Sicilia e Sardegna)

a) Proposta normativa

3 -quinquies. *In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), del presente articolo e all'articolo 16, la Commissione, su richiesta di uno Stato membro, dispone, mediante un atto di esecuzione, che gli Stati membri debbano considerare soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e che non debbano intraprendere alcuna azione nei confronti delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2030 generate dalle tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera e da navi ro-pax tra un porto di un'isola sotto la giurisdizione dello Stato membro richiedente, sprovvisto di un collegamento stradale o ferroviario con la terraferma ~~e con una popolazione inferiore a 200.000 residenti permanenti~~, secondo i migliori dati più recenti disponibili nel 2022, e un porto sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro, nonché dalle attività portuali di tali navi in relazione alle suddette tratte.*

b) Relazione illustrativa:

La soglia dei 200.000 abitanti, infatti, risulta arbitraria e non coglie le effettive criticità logistiche ed economiche delle isole dell'Unione. Anche quelle con popolazione superiore dipendono dal trasporto marittimo e subiscono costi aggiuntivi rilevanti se incluse nel mercato ETS. Con l'eliminazione di questo limite, si assicura un trattamento equo a tutte le isole prive di collegamenti terrestri, in linea con il principio di coesione territoriale di cui all'art. 174 TFUE e con l'esigenza di garantire la continuità dei servizi essenziali.

Nuove figure	Figure Professionali	Requisiti (Allegato DPR n. 231/2006)	Nuovi requisiti	Regola STCW obbligatoria	NOTE/COMMENTI
	PERSONALE DI COPERTA				
	Mozzo	avere 16 anni di età.	avere 16 anni di età.	Regola VI/1	
	Giovanotto di coperta	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da mozzo.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da mozzo.	Regola VI/1	
	Marinaio con limitazione per navi inferiori a 500 gt*	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Regola VI/1	*NOTA: Svolge, nei limiti della qualifica, le funzioni a livello di supporto: di navigazione, di maneggio e stivaggio del carico, controllo dell'operatività della nave e cura delle persone a bordo, di manutenzione e riparazione.
	Comune di guardia di coperta/Marinaio	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016. I sei mesi di addestramento previsti dal citato DM saranno effettuati da mozzo o giovanotto di coperta.	Regola II/4	
N	Marittimo abilitato di coperta/Marinaio		Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola II/5	
	Tankista per petroliere	aver effettuato specifico corso di addestramento per petroliere; Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi petroliere, in coperta o in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per petroliere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi petroliere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per chimiche	aver effettuato specifico corso di addestramento per chimiche. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi chimiche in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per chimichiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi chimiche come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per gasiere	Aver effettuato specifico corso di addestramento per gasiere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi gasiere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per gasiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi gasiere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Operaio di coperta	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione con qualifica di operaio meccanico o di carpentiere o di operaio motorista.	Eliminare		

	Trattorista	essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata.	essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata; oppure aver frequentato con esito favorevole un corso di guida specializzato; oppure aver effettuato un periodo di 3 mesi in servizio di coperta in affiancamento al trattorista, certificato dalla Società armatoriale.	Regola VI/1	
	Stipettaio	aver lavorato almeno 3 anni presso imprese di costruzioni di mobili; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno 12 in aiuto allo stipettaio.	Eliminare		NORMA TRANSITORIA: coloro che, al momento dell'entrata in vigore della norma, sono in possesso delle competenze di stipettaio acquisiranno la qualifica di carpentiere.
	N Giovanotto carpentiere		Dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di lavorazione di carpenteria acquisite presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti.	Regola VI/1	
	Carpentiere	aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 3 anni in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato almeno 3 anni di navigazione di coperta e macchina; ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo carpentiere.	aver conseguito il II/5 o il III/5 oppure aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 24 mesi presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da giovanotto carpentiere; oppure aver effettuato uno specifico corso di formazione connesso alle competenze del ruolo e almeno 6 mesi di navigazione in servizio di coperta, macchina o da allievo carpentiere.	Regola VI/1	

	Otonaio	aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici; oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo otonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.	Spostato nella sezione macchina		COMMENTO: Detta figura, in ragione dell'evoluzione dei fabbisogni di competenze richieste a bordo, dovrebbe essere inserita nella Sezione macchina.
	Capitano d'armi	aver effettuato almeno 3 anni di navigazione da marinaio.	Eliminare		
	Nostromo/secondo-nostromo	aver effettuato almeno 4 anni di navigazione da marinaio.	aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da comune di guardia di coperta o aver svolto 18 mesi da marittimo abilitato di coperta. E' in ogni caso richiesto il conseguimento del certificato di addestramento di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5).	Regola II/5	
	Primo-nostromo	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da nostromo.	Eliminare		
	PERSONALE DI MACCHINA				
	Giovanotto di macchina	aver compiuto 18 anni di età.		Regola VI/1	
	Comune di guardia di macchina	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione di cui 12 in servizio di macchina.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM n. 251 del 25 luglio 2016. I sei mesi di addestramento previsti dal citato DM potranno essere effettuati da Giovanotto di macchina.	Regola III/4	
	Giovanotto frigorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria o di isolamento termico.	Regola VI/1	

	Frigorista	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione frigoristi; oppure aver lavorato per almeno 4 anni con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione con qualifica di comune di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo frigorista o 30 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.	Aver lavorato per almeno 36 mesi con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi, di condizionamento d'aria o di isolamento termico; 12 dei 36 mesi sopra indicati possono essere sostituiti da 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina ; oppure aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione con qualifica di comune di guardia di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero 12 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.	Regola VI/1	
	Giovanotto elettricista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi in assistenza a un elettricista oppure presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	Regola VI/1	
	Elettricista o secondo elettricista	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezioni elettricisti o elettromeccanici. Oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio in uno stabilimento elettrotecnico con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da giovanotto elettricista o da allievo elettricista, o 24 mesi di navigazione in servizio di macchina con specifica destinazione ai servizi di categoria dopo frequenza di un corso professionale.	Essere in possesso del diploma di scuola quinquennale in elettrotecnica ed elettronica , oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da giovanotto elettricista.	Regola VI/1	
N	Comune elettrotecnico		Aver conseguito il certificato di comune elettrotecnico (Reg. III/7) ai sensi del DM n. 251 del 25 luglio 2016. I mesi di servizio ai fini del conseguimento dell'abilitazione, previsti dal citato DM, potranno essere svolti da giovanotto di macchina.	Regola III/7	

	Operaio motorista	aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina da comune di macchina; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio motorista.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4); oppure aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina.	Regola VI/1	
	Operaio meccanico	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione meccanici, o della qualifica di operaio specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio meccanico.	Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di macchina (Reg. III/5); oppure essere in possesso della qualifica di operaio specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica.	Regola VI/1	
N	Giovanotto ottonaio		Aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per ottonai; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti idraulici o idro-sanitari.	Regola VI/1	
	Otonaio	aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici; oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo ottonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.	Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5 o il certificato di marittimo abilitato di macchina (Regola III/5); oppure aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 24 mesi presso imprese idrauliche o in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti o in stabilimenti di costruzione, installazione o riparazione di impianti idraulici; oppure aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da giovanotto ottonaio; oppure aver effettuato uno specifico corso di formazione connesso alle competenze del ruolo e almeno 6 mesi di navigazione in servizio di macchina o da allievo ottonaio.	Regola VI/1	

	Capo operaio	aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di macchina (Reg. III/5) oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	Regola VI/1	
PERSONALE POLIVALENTE					
	All. comune polivalente	aver compiuto 18 anni di età ed appartenere alle categorie iniziali di mozzo, di giovanotto o diplomati nautici di coperta e macchina ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	Regola VI/1	
	Comune polivalente	aver compiuto 18 anni ed aver effettuato 24 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo comune polivalente.	aver compiuto 18 anni di età, aver effettuato 18 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; oppure aver effettuato 6 mesi di navigazione da allievo comune polivalente e aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) o di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola VI/1	
	All. operaio polivalente	aver compiuto 18 anni di età ed aver conseguito il diploma dell'istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione macchina; oppure avere la licenza di scuola media con almeno 6 mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale.	Eliminare		
	Operaio polivalente	aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio polivalente oppure, dopo aver conseguito la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di operaio frigorista o di operaio di coperta, aver effettuato 36 mesi di navigazione (dei quali almeno 12 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Dopo aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016 oppure la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di frigorista, aver effettuato 12 mesi di navigazione (dei quali almeno 6 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Regola VI/1	
	Capo operaio polivalente	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da operaio polivalente ed aver superato uno dei corsi previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.		Regola VI/1	
PERSONALE SANITARIO					

	Infermiere	essere in possesso della relativa abilitazione ai sensi della legge sanitaria.			
	PERSONALE DI CAMERA				
	Piccolo di camera	avere ((sedici anni)) di età.		Regola VI/1	
	Garzone di camera di-seconda	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di camera.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Regola VI/1	
	Garzone di camera	aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera oppure almeno 6 mesi da piccolo di camera dopo aver frequentato un corso alberghiero riconosciuto.	Eliminare		
	Garzone di prima	aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di seconda.	Eliminare		
	Cameriere	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di effettiva navigazione da garzone di prima o da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo, o di aver maturato almeno 24 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward e comune di camera.	Aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver effettuato 2 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward; oppure aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo.	Regola VI/1	
	Cameriere (con buona conoscenza di lingue)	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di prima con buona conoscenza di lingue; oppure comprovare di aver prestato servizio alberghiero per almeno 2 anni e aver buona conoscenza di lingue, o aver maturato 24 mesi di navigazione come allievo comune alberghiero, cabin steward, lounge steward, ecc.	Eliminare		
	Cameriere ripostiere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere.	Eliminare		
	Primo cameriere -Capo alloggi	aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da cameriere.	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina; oppure aver frequentato uno specifico corso di formazione che dia il titolo professionale di Primo cameriere e aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina.	Regola VI/1	

	Aiuto-guardarobiere	aver effettuato 18 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Eliminare		
	Guardarobiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere; ovvero 48 mesi di navigazione da garzone di prima o da garzone di camera.	Eliminare.		
	Maggiordomo – Maitre d'hotel	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in qualita' di primo cameriere; ovvero aver svolto per almeno 48 mesi di servizio come maggiordomo in alberghi di lusso o di prima categoria.	Eliminare		
	Bambinaia	aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito la licenza di scuola media inferiore.	Eliminare		
	Barista	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come cameriere o almeno 48 mesi di navigazione da garzone di camera o garzone di prima.	Eliminare		
	Guardiano notturno alberghiero	aver effettuato 24 mesi di navigazione, dei quali almeno 6 nella sezione di camera ed aver frequentato, con esito positivo, un corso antincendio riconosciuto.	Eliminare		
	PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA				
	Piccolo di cucina	essere in possesso di libretto sanitario.	avere sedici anni di età e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP).	Regola VI/1	
	Garzone di cucina	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non e' richiesto sulle navi da carico).	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non e' richiesto sulle navi da carico).	Regola VI/1	

	Terzo Cuoco	avere 18 anni di età ed aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cucina; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo cuoco.	Aver compiuto 18 anni di età. Aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione in servizio di cucina o da Allievo comune cuoco; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in servizio di cucina	Regola VI/1	
	Secondo cuoco	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da terzo cuoco o 36 mesi da garzone di cucina.	Eliminare		
	Primo cuoco/capo partita	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da secondo cuoco.	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cuoco o da cuoco equipaggio.	Regola VI/1	
	Sottocapo cuoco – Sous chef	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da primo cuoco, ovvero aver effettuato almeno 36 mesi di servizio come cuoco in alberghi di prima categoria.	Eliminare		
	Capo cuoco/Chef	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da sottocapo cuoco o sous chef o 24 da primo cuoco, oppure dimostrare di aver esercitato le mansioni di capo cuoco in grandi alberghi.	Eliminare		
	Cuoco equipaggio	essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.		Regola VI/1	COMMENTO: vedasi proposta ad hoc
	Dispensiere di equipaggio	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cuoco di equipaggio.	Eliminare		
	Garzone pasticciere	avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, ovvero essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone pasticciere a terra.	Eliminare		

	Pasticciere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone pasticciere oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticciere a terra, oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo pasticciere.	Avere diciotto anni di età e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione da Allievo comune pasticciere; oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticciere a terra.	Regola VI/1	
	Capo-pasticciere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da pasticciere o dimostrare di aver svolto le mansioni di capo pasticciere in grandi alberghi.	Eliminare		
	Garzone di cambusa	possedere la licenza di scuola media inferiore ed avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di cucina, oppure 24 mesi di navigazione da piccolo di cucina.	Eliminare		
	Cambusiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa, oppure possedere la qualifica di secondo cuoco, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo cambusiere.	Eliminare		
	Primo-cambusiere o cambusiere unico	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cambusiere, oppure possedere la qualifica di primo cuoco o di dispensiere o avere effettuato almeno 48 mesi da garzone di cambusa.	Eliminare		
	Bottigliere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa ovvero 18 mesi di navigazione da cameriere in servizio di sala.	Eliminare		
	Maestro di casa	avere effettuato almeno 24 mesi di navigazione da dispensiere o da cambusiere ovvero aver effettuato almeno 5 anni di navigazione da cuoco o da primo cameriere.	Eliminare		
	Garzone panettiere	avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone panettiere a terra.	Eliminare		

	Panettiere	aver compiuto 18 anni di età' ed essere in possesso di certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di panettiere a terra ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo panettiere o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.	Aver compiuto 18 anni di età. Aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione in servizio di cucina o da Allievo comune panettiere; oppure essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attivita' lavorativa nella funzione di panettiere in strutture di terra.	Regola VI/1	
	Capo-panettiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come panettiere.	Eliminare		
	Garzone-macellaio	essere in possesso della qualifica di garzone di cucina oppure di un certificato attestante 12 mesi di attività lavorativa in una macelleria con mansioni di garzone macellaio.	Eliminare		
	Macellaio	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come garzone-macellaio, oppure essere in possesso di un certificato attestante la specifica capacita' professionale ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo macellaio o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.	Eliminare		
	Capo-macellaio	aver effettuato 24 mesi di navigazione da macellaio.	Eliminare		
	Garzone-lavandaio	possedere un certificato di capacita' professionale.	Eliminare		
	Lavandaio/stiratore:	aver compiuto 18 anni di età' ed essere in possesso di un attestato di capacita' professionale rilasciato da un precedente datore di lavoro.	Eliminare		
	Capo-lavandaio	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da lavandaio.	Eliminare		
	PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI VARI				

	Tipografo	avere 18 anni di età ed essere in possesso di un certificato di idoneità professionale ed aver prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo tipografo.	Eliminare		
	Operatore cinematografico	avere 18 anni di età ed essere in possesso di attestato di idoneità professionale.	Eliminare		
	Assistente di ufficio	essere in possesso di licenza di scuola media inferiore ed aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico ed avere buona conoscenza di almeno una lingua estera; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione o il diploma di scuola superiore, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.	essere in possesso di licenza di scuola media inferiore. Aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione triennale o il diploma di scuola media superiore; oppure aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.	Regola VI/1	
N	Assistente Commissario		essere in possesso di diploma di scuola media superiore.	Regola VI/1	
	Hostess-	essere in possesso del libretto di idoneità professionale rilasciato dal centro italiano di cultura turistica, oppure aver conseguito, il diploma di liceo linguistico o di istituto commerciale per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere; oppure dimostrare con idonea documentazione di aver svolto per almeno 24 mesi compiti di assistenza turistica presso un'agenzia del settore ovvero aver navigato per 24 mesi come allieva hostess.	Eliminare		
ALLIEVI SOTTUFFICIALI					
SEZIONE COPERTA					
	Allievo Tankista	aver effettuato 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina.	Eliminare		
	Allievo ottonaio	essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa in qualità di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	Spostato nella sezione Macchina		

	Allievo carpentiere	essere in possesso di idonea documentazione attestante di aver prestato per almeno 12 mesi specifica attivita' lavorativa presso uno stabilimento di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per carpentieri.	Regola VI/1	
	SEZIONE MACCHINA				
	Allievo frigorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.	Eliminare		
	Allievo operaio-motorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per motoristi; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.	Eliminare		
	Allievo ottonaio	essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attivita' lavorativa in qualita' di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per ottonai.	Regola VI/1	
	Allievo operaio-meccanico	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per meccanici; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.	Eliminare		
	Allievo elettricista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	Eliminare		
	SEZIONE CUCINA				
	Allievo combustiere	possedere la licenza di scuola media inferiore.	Eliminare		
	SEZIONE SERVIZI VARI				
	Allievo assistente d'ufficio	essere in possesso della licenza di scuola media inferiore ed avere una discreta conoscenza di una lingua estera.	essere in possesso della licenza di scuola media inferiore.	Regola VI/1	

	Allievo tipografo	aver compiuto 18 anni di età ed avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	Eliminare		
	Allieva hostess	essere in possesso di diploma di scuola media superiore.	Eliminare		
ALLIEVI COMUNI ALBERGHIERI					
SEZIONE CAMERA					
	Allievo comune di camera	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di camera o garzone di camera.	Eliminare		
	Allievo commis - Allievo cabin steward - Allievo lounge steward	essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.	aver compiuto 18 anni di età e aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera	Regola VI/1	
SEZIONE CUCINA					
	Allievo cuoco	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di cucina o garzone di cucina.	Eliminare		
	Allievo comune cuoco - comune pasticciere - Allievo comune panettiere	essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.	aver compiuto 18 anni di età e aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera	Regola VI/1	
	Allievo macellaio	essere in possesso del libretto sanitario.	Eliminare		

	<p>NOTE</p>	<p>Per alcune figure professionali, concernenti l'estetica della persona, l'intrattenimento sociale, l'attività ricreativa e lo shopping dei passeggeri quali ad esempio: estetica, manicure, parrucchiere, barbiere, ginnasta, orchestrale, intrattenitore sociale, venditore, ecc., e' ammesso l'imbarco, per il tramite dell'ufficio di collocamento, a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalita'.</p> <p>In relazione a quanto previsto dalla convenzione IMO STCW/78, recepita nell'ordinamento nazionale con legge 21 novembre 1985, n.739, il personale di coperta e di macchina e personale polivalente interessato dovrà essere in possesso della certificazione prescritta dalla convenzione stessa.</p>	<p>Per ulteriori figure professionali di camera, cucina e servizi vari, è ammesso l'imbarco a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi stabiliti dal d.lgs. n. 71/2015 e della certificazione HACCP per quelle professioni che prevedono la manipolazione dei cibi. Potranno, inoltre, essere imbarcate ulteriori qualifiche previste nel CCNL di categoria, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi stabiliti dal d.lgs. n. 71/2015.</p> <p>I periodi di navigazione previsti nel presente Allegato possono essere effettuati anche a bordo di nave di bandiera estera.</p> <p>NORMA TRANSITORIA: coloro che, al momento dell'entrata in vigore della norma, sono in possesso di una delle qualifiche previste nel presente Allegato, manterranno in ogni caso tale qualifica e potranno continuare a imbarcare con la stessa qualifica.</p>		
--	--------------------	--	---	--	--