Sommario

[PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA 2](#_Toc73975963)

[Proposta 1 - Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi 2](#_Toc73975964)

[Proposta 2 - Modifiche all’art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco) 4](#_Toc73975965)

[Proposta 3 - Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006 5](#_Toc73975966)

[Proposta 4 - Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006 5](#_Toc73975967)

[Proposta 5 - Semplificazione dell’iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio 7](#_Toc73975968)

[Proposta 6 - Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali 8](#_Toc73975969)

[Proposta 7 - Modifiche all’art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico) 10](#_Toc73975970)

[Proposta 8 - Modifiche all’articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico) 10](#_Toc73975971)

[Proposta 9 - Modifica all’art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all’autorità marittima) 11](#_Toc73975972)

[Proposta 10 - Modifiche al Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) 12](#_Toc73975973)

[Proposta 11 - Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all’estero 14](#_Toc73975974)

[Proposta 12 - Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all’articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione) 15](#_Toc73975975)

[Proposta 13 - Modifiche all’articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell’abilitazione alla navigazione) 19](#_Toc73975976)

[Proposta 14 - Modifiche all’art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell’ipoteca Navale) 21](#_Toc73975977)

[Proposta 15 - Consolidamento dell’ipoteca 22](#_Toc73975978)

[Proposta 16 - Iscrizione provvisoria delle navi 23](#_Toc73975979)

[Proposta 17 - Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi 24](#_Toc73975980)

[Proposta 18 - Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza 25](#_Toc73975981)

[Proposta 19 – Comma aggiuntivo all’art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248 26](#_Toc73975982)

[Proposta 20 – Istituzione del Comitato permanente “CoNSAM” 27](#_Toc73975983)

# PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

## Proposta 1 - Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

**All’art. 328 del Codice della Navigazione (Forma del contratto) sono apportate le seguenti modifiche:**

*Al titolo dell’art. 328, dopo le parole “Forma del contratto” aggiungere le parole “di arruolamento”.*

*Il comma 1 è sostituito con il seguente:*

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

*Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:*

* *Le parole “dalle autorità predette” sono sostituite dalle seguenti: “dal Comandante della nave”.*

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

**All’art. 331 del Codice della Navigazione (Arruolamento del Comandante in luogo ove non si trova l’armatore) sono apportate le seguenti modifiche:**

*Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:*

* *La parola “telegraficamente” è soppressa*

*Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:*

* *Dopo le parole “porto d’imbarco” aggiungere le seguenti parole “,anche in via digitale.”.*

**All’art. 223, comma 1 del Reg. nav. mar. (Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco) sono apportate le seguenti modifiche:**

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

**Abrogare l’art. 236 Reg. nav. mar. (Imbarco su nave nazionale all’estero)**

**All’art. 357, comma 3 Reg. nav. mar. (Annotazioni relative alle persone arruolate) sono apportate le seguenti modifiche:**

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

#### 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 alla navigazione effettuata 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.

La modifica dell’art. 331 è finalizzata a consentire che l’arruolamento del comandante, in luogo ove non si trovi l’armatore, si perfezioni anche mediante dichiarazione di accettazione resa in modalità digitale.

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.

## Proposta 2 - Modifiche all’art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)

*Articolo \_\_\_\_*

*All’articolo 172-bis del Codice della Navigazione sono apportate le seguenti modifiche:*

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

#### Relazione illustrativa

Le limitazioni previste dall’art. 172-bis Cod. nav. determinano l’impossibilità di effettuare i cd. “trasbordi” di personale marittimo – su più navi della medesima compagnia di navigazione iscritte in compartimenti marittimi differenti – e la limitazione degli stessi a soli determinati tipi di navigazione.

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

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

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

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

## Proposta 3 - Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006

Il DPR n. 231/06 aveva previsto una nuova disciplina del collocamento della gente di mare e le relative procedure per l’imbarco dei marittimi. Tale regolamento, superando il precedente regime fondato sugli artt. 125 e 126 Cod. nav., e sul D.M. n. 584/92 “Regolamento recante le norme degli uffici di collocamento della gente di mare”, è finalizzato alla razionalizzazione delle procedure e alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche.

Per dare piena applicazione al succitato DPR n. 231/2006, l’Amministrazione avrebbe dovuto emanare diversi decreti attuativi, i quali comunque sarebbero in parte superati dal successivo D.lgs. n. 151/2015 che modifica lo stesso DPR con nuove ulteriori disposizioni in materia di lavoro marittimo. In questo contesto, presupponendo la non applicabilità del nuovo regolamento si è continuato a lavorare, ritenendo che, in mancanza dei decreti attuativi, non si potesse procedere con la auspicata novella.

La mancata attuazione del citato DPR n. 231/2006 afferente alla disciplina del collocamento della gente di mare, sta comportando l’applicazione del pur abrogato D.M. 584/92 il quale prevede istituti che appaiono superati, ad esempio la “chiamata numerica” o il “contributo e il rilascio del buono di imbarco” e requisiti per l’accesso alle qualifiche professionali che necessitano di un aggiornamento in quanto non più rispondenti né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all’evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese (cfr. punto successivo).

Pertanto si propone un ordine del giorno al Decreto n.77/2021 cd. “Governance” teso a sollecitare il Governo a dare attuazione - nei tempi più rapidi possibili - a quanto previsto dal DPR n. 231/2006 mediante l’emanazione dei decreti attuativi che non siano stati oggetto di modifica e/o abrogazione da parte del D.lgs. n. 151/2015 sopra richiamato, fra i quali anche la riforma dell’Allegato al DPR n. 231/2006 (cfr. Allegato 1 - Modifica Allegato DPR 231/2006).

## Proposta 4 - Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006

Cfr. Allegato 1 – Modifica Allegato DPR 231 2006

#### 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 profili competenziali - 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.

## Proposta 5 - Semplificazione dell’iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio

*Articolo \_\_\_\_*

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

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

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

***e, inoltre, uno dei seguenti requisiti:***

1. ***il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina; oppure***
2. ***aver effettuato un’esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina; oppure***
3. ***aver effettuato almeno dodici mesi di navigazione da allievo cuoco o comunque in servizio di cucina.***
4. *La legge 4 agosto 1955, n. 727 e il DPR 14 luglio 1957, n. 1065 sono abrogati.*

#### Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

## Proposta 6 - Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali

*Articolo \_\_\_\_*

*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”.*

#### 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.

## Proposta 7 - Modifiche all’art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)

*Articolo \_\_\_\_*

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

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

#### Relazione illustrativa

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

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

## Proposta 8 - Modifiche all’articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)

*Articolo \_\_\_\_*

***All’articolo 175 del codice della navigazione il secondo periodo è sostituito dal seguente:***

***“Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale GMDSS”.***

#### Relazione illustrativa

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

## Proposta 9 - Modifica all’art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all’autorità marittima)

Articolo \_\_\_\_

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

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

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

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

#### Relazione illustrativa

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

## Proposta 10 - Modifiche al Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)

*Articolo \_\_\_\_*

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

1. ***all’articolo 315:***
   * 1. *il numero 5 del secondo comma è abrogato;*
     2. *al terzo comma, le parole: “versare la somma e” sono soppresse;*
     3. *al quarto comma, le parole: “e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell’apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi” sono soppresse;*
2. ***All’articolo 362 è aggiunto, infine, il seguente comma:***

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

1. ***all’articolo 363 è aggiunto, in fine, il seguente comma:***

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

1. ***all’articolo 365:***
   * 1. *al primo comma, le parole:*

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

* + 1. *il secondo comma è sostituito dal seguente:*

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

1. ***l’articolo 374 è abrogato.***

#### Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Proposta 11 - Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all’estero

*Articolo \_\_\_\_*

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

#### Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

## Proposta 12 - Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all’articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione)

*Articolo \_\_\_\_*

1. *Le seguenti carte, libri e documenti di bordo possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, in conformità alle disposizioni e secondo le regole tecniche stabilite dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e dall’ulteriore normativa applicabile:*
2. *Giornale nautico e Giornale di macchina (codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, recante approvazione dei modelli dei giornali nautici, pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203):* 
   1. *Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo);*
   2. *Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità);*
   3. *Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione);*
   4. *Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico);*
   5. *Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina);*
3. *Ruolo di equipaggio (codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361)*
4. *Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa (convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987, recante approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell’allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);*
5. *Registro degli idrocarburi (Oil Record Book) (articolo 19, legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 recante approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II);*
6. *Registro dell’orario di lavoro a bordo delle navi mercantili (Work and rest hours) (articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all’accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare, concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST);*
7. *Registro degli infortuni (articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 recante approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali);*
8. *Giornale radiotelegrafico (codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374);*
9. *Giornale di bordo GMDSS (articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 recante regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)*
10. *Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope (articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).*
11. *Fatto salvo quanto disposto dal codice dell’amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche del formato digitale di ciascuno delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, di cui al comma 1, nonché della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, nonché dei software e degli hardware per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti, sono approvati con uno o più decreti dirigenziali.*
12. *Ai fini dell’assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo, di cui al comma 1, in formato digitale si provvede ai sensi del decreto del Ministero dell’economia e delle finanze 17 giugno 2014, recante “Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto – articolo 21, comma 5, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n.82”.*
13. *Il pagamento dell’imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall’articolo 5 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.*
14. *Nell’Allegato A al decreto del Ministero dell’economia e delle finanze 23 dicembre 2013, recante “Individuazione delle carte valori ai sensi dell’art. 2, comma 10-bis, lettere a) e b), della legge 13 luglio 1966, n. 559 e successive modificazioni e integrazioni” sono abrogati i punti “83. Giornali e documenti di bordo” e “84. Registri di carico degli idrocarburi”.*

#### Relazione illustrativa

La normativa italiana impone al naviglio nazionale l’obbligo di tenuta a bordo di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, prevedendone la formazione e la conservazione su supporto cartaceo, su modelli approvati con decreto dell’allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero della Salute, secondo i rispettivi profili di competenza.

Nello specifico si fa riferimento a:

* **Giornale nautico e Giornale di macchina**: codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011 (Approvazione dei modelli dei giornali nautici), pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203
  + Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo):
  + Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità)
  + Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione)
  + Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico)
  + Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina)
* **Ruolo di equipaggio**: codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361
* **Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa**: convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987 (Approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell’allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);
* **Registro degli idrocarburi (Oil Record Book)**: articolo 19, Legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 (Approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II)
* **Registro dell’orario di lavoro a bordo delle navi mercantili** **(Work and rest hours)**: articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all’accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare, concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST).
* **Registro degli infortuni**: articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 (Approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali)
* **Giornale radiotelegrafico**: codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374;
* **Giornale di bordo GMDSS**: articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 (Regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)
* **Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope**: articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 (Approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).

Tali carte, libri e documenti di bordo hanno una funzione di carattere sostanzialmente pubblicistico, connessa con l’ordinamento amministrativo della navigazione. L’articolo 178 del codice della navigazione disciplina l’efficacia probatoria delle annotazioni contenute nei libri di bordo.

Come misura di semplificazione e di sostegno alla competitività delle imprese la presente proposta applica alla materia il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale).

In particolare, vi applica la previsione contenuta nell’articolo 39 (Libri e scritture): “I libri, i repertori e le scritture, ivi compresi quelli previsti dalla legge sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili, di cui sia obbligatoria la tenuta possono essere formati e conservati su supporti informatici in conformità alle disposizioni del presente codice e secondo le Linee guida”.

L’integranda disciplina introduce la facoltà per l’armatore di scegliere il tipo di supporto, cartaceo o digitale, su cui formare e conservare i libri e gli altri documenti di bordo, secondo opzioni di carattere economico, gestionale e operativo. Se nulla varia rispetto alla disciplina vigente per il supporto cartaceo, si rende necessaria l’introduzione di una corrispettiva disciplina per il formato digitale.

Tale proposta costituisce il tassello iniziale della predetta disciplina, che sarà completata con l’emanazione dei decreti dirigenziali specifici per ogni libro e documento di bordo.

## Proposta 13 - Modifiche all’articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell’abilitazione alla navigazione)

*Articolo \_\_\_\_*

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

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

#### Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

## Proposta 14 - Modifiche all’art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell’ipoteca Navale)

*Articolo \_\_\_\_*

*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”.*

#### 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.

## Proposta 15 - Consolidamento dell’ipoteca

*Articolo \_\_\_\_*

*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.*

#### 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.

## Proposta 16 - Iscrizione provvisoria delle navi

*Articolo \_\_\_\_*

*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.*

#### 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.

## Proposta 17 - Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi

*Articolo \_\_\_\_*

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

*“5. Le navi rientranti nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della Legge 16 giugno 1939, n. 1045, ferma restando, in occasione delle visite di cui al decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, l’applicazione dei contenuti tecnici di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 e alla legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali sarà effettuata anche la vigilanza sul rispetto della Legge 16 giugno 1939, n. 1045.”*

#### Relazione illustrativa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Proposta 18 - Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

*Articolo \_\_\_\_*

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.*

1. *All’articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 sono apportate le seguenti modifiche:*

* *al comma 1, le parole. “Fatto salvo quanto disposto dal comma 2” sono eliminate.*
* *al medesimo comma, le parole: “dei trasporti” sono sostituite dalle seguenti parole: “della mobilità sostenibili”*
* *al medesimo comma, le parole: “dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare” sono sostituite dalle seguenti parole: “della transizione ecologica”*
* *il comma 2 è abrogato.*

#### Relazione illustrativa

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

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

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

## Proposta 19 – Comma aggiuntivo all’art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248

*Articolo \_\_\_\_*

*All’art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente comma 2: “L’autenticazione delle sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l’alienazione di unità da diporto o la costituzione di diritti di garanzia sulle medesime può essere richiesta anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152”*

**Relazione illustrativa**

Il fine di semplificazione perseguito con l’introduzione di tale sistema non può essere concretamente raggiunto senza che sia consentito al raccomandatario di autenticare le sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l’alienazione e la costituzione di diritti di garanzia sulle unità da diporto.

Come da indicazioni del Ministero, nell’istanza di attivazione dello STED, il Raccomandatario dichiara di rispettare le previsioni dell’art. 1, comma 1 – ter della legge 7/08/1990 n. 241 a termini delle quali: “1-ter. I soggetti privati preposti all'esercizio di attività amministrative assicurano il rispetto dei principi di cui al comma 1, con un livello di garanzia non inferiore a quello cui sono tenute le pubbliche amministrazioni in forza delle disposizioni di cui alla presente legge. (comma introdotto dall'art. 1, comma 1, lettera b), legge n. 15 del 2005, poi così modificato dall'art. 1, comma 37, legge n. 190 del 2012)”.

Quando il raccomandatario opera come STED è un soggetto privato preposto all’esercizio di attività amministrative in favore degli “utenti del servizio” richiedenti. Differentemente da come accadeva prima, il proprietario, l’armatore o l’utilizzatore deve presentare al raccomandatario la domanda redatta sullo stampato previsto, mentre il raccomandatario non può firmarla in qualità di rappresentante.

Al raccomandatario dovrebbe essere concessa la facoltà di autenticare la sottoscrizione dei richiedenti senza che ciò costituisca un aggravio di spesa.

A tale riguardo si fa presente che l’art. 7 del D. legge 223/2006 convertito con legge 4/08/2006 n. 248 attribuisce ai titolari degli STA la facoltà di autenticare le sottoscrizioni degli utenti relative ai beni mobili registrati.

Si ritiene che, per analogia e uniformità di trattamento, tale facoltà dovrebbe essere concessa anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED, limitatamente alle unità da diporto.

## Proposta 20 – Istituzione del Comitato permanente “CoNSAM”

*Articolo \_\_\_\_*

1. A*l fine di sostenere la competitività dell’industria marittima nazionale, ottenere una maggiore efficienza e semplificazione delle procedure amministrative e dei vincoli burocratici gravanti sul settore marittimo a beneficio del comparto e dell’Amministrazione medesima, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, il “Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo” (CoNSAM).*
2. *Il Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo di cui al comma 1:*
   1. *ha il fine di aggiornare e armonizzare l’intero apparato normativo del settore marittimo;*
   2. *individua le normative obsolete o, comunque, di migliorabile applicazione, anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche oggi a disposizione;*
   3. *predispone nuovi strumenti legislativi di modifica e semplificazione normativa rispetto alle norme individuate di cui alla lettera b);*
   4. *predispone con cadenza semestrale una relazione, da trasmettere alle Camere, avente ad oggetto il quadro aggiornato di quanto realizzato dallo stesso Comitato comprensivo del cronoprogramma dei lavori;*
   5. *è convocato almeno due volte all’anno: il primo giorno lavorativo del mese di maggio ed il primo giorno lavorativo del mese di ottobre di ogni anno.*
3. *Il Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo di cui al comma 1 è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o da un suo delegato, ed è composto:*
   1. *da un rappresentante della Direzione Generale Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;*
   2. *da un rappresentante del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;*
   3. *dai rappresentanti delle Associazioni nazionali di categoria delle imprese di trasporto marittimo*

**Relazione illustrativa**

La grave ed eccezionale emergenza epidemiologica da COVID-19 manifestatasi in questi mesi ha determinato un turbamento economico a livello globale, mettendo in luce la fragilità dell’intero sistema economico internazionale.

In questa situazione, oggi più che mai, è importante innalzare il livello di competitività del Sistema Paese tentando di rimuovere e/o semplificare, all’interno dell’ordinamento nazionale anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche oggi a disposizione, quelle procedure amministrative oramai obsolete o di migliorabile applicazione che, di fatto, impediscono alle nostre imprese di “giocare ad armi pari” con le aziende straniere concorrenti nella sfida globale.

Con l’attuale recessione, le ultime stime congiunturali sulla crescita economica del Paese indicano una contrazione al ribasso del PIL italiano pari a -15%, nel primo semestre 2020, e una generale perdita del comparto armatoriale che raggiunge anche il 70% del fatturato comparato con il medesimo periodo dello scorso anno. In un contesto così problematico, il tema della semplificazione amministrativa, aspetto fondamentale per la ripresa economica, assume priorità assoluta, specie per il nostro settore, relativamente a tutte le tipologie di servizi di trasporto marittimo, da quelli internazionali a quelli nazionali.

Data la situazione, sarebbe apprezzabile e condivisibile una comune iniziativa ricognitiva tra armamento e Amministrazione per individuare le principali criticità amministrative riscontrate dalla utenza armatoriale. Una ricognizione che potrà fornire elementi utili per l’indispensabile e atteso processo di semplificazione amministrativa nel nostro settore che, in molti casi, può essere raggiunto modificando la legislazione vigente di secondo livello.