

**8ª COMMISSIONE AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI  
PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

**SENATO DELLA REPUBBLICA XIX LEGISLATURA**

**Audizione informale**

**Esame della proposta di legge n. 673 d’iniziativa dei senatori MALAN, BERRINO, GELMETTI, MENIA, PETRENGA, ANCOROTTI, SPINELLI, RASTRELLI, MAFFONI, RUSSO, IANNONE, ZEDDA, FAROLFI, ROSA, MATERA, ORSOMARSO, SATTA, TERZI DI SANT’AGATA, DELLA PORTA, PETRUCCI, SIGISMONDI, MARCHESCHI, DE PRIAMO, SILVESTRONI, COSENZA, MENNUNI e FALLUCCHI**

***Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di  
ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo***

Martedì, 12 dicembre 2023

**MEMORIA FEDERPESCA**

**Premessa.**

In questi anni il comparto della pesca ha sofferto una legislazione europea particolarmente stringente che richiede ai pescatori e agli operatori adempimenti burocratici consistenti; a questo si è affiancata una diminuzione dei consumi interni in seguito alla crisi economica, con conseguente calo di consumo del prodotto ittico e le difficoltà di accesso al credito determinate dalle condizioni del mercato creditizio italiano. Il settore, oggi, vive un momento di grave disorientamento, causato da molteplici fattori che ne hanno minato la redditività, con conseguente diminuzione del numero di addetti e di imprese (nell’ultimo decennio -7.000 posti di lavoro, -48% di catture, -31% la redditività di impresa, +240% i costi di produzione); l’intero settore oggi si trova dunque in una situazione di svantaggio rispetto agli altri settori primari.

Per questi motivi, la pesca e l’acquacoltura in Italia richiedono una grande attenzione da parte del Parlamento e del Governo. Il rischio è, altrimenti, che l’attuale declino non riesca a essere invertito, determinando viceversa una maggiore difficoltà per gli operatori a stare sul mercato in maniera competitiva e ad affrontare

le sfide che derivano dalle flotte extraeuropee che, in virtù di accordi siglati con l'Unione Europea, hanno accesso ai mari e ai bacini tradizionalmente battuti dalla flotta italiana.

E' proprio in considerazione degli elementi di difficoltà del settore, che risulta fondamentale razionalizzare gli iter burocratici, semplificare gli adempimenti e ridurre i tempi di risposta dell'Amministrazione e, di conseguenza, la durata dell'intero *iter* amministrativo. Tutte queste questioni, se messe in atto, forniranno agli operatori le condizioni per incrementare la competitività del settore ed effettuare scelte strategiche rispetto alle proprie attività.

In questo contesto, nel 2022, il nostro Codice della Navigazione ha compiuto 80 anni. Nonostante il testo sia molto dettagliato e articolato (anche perché con Decreto del Presidente della Repubblica del 15 febbraio 1952 n. 328 è stato approvato il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima e con Decreto del Presidente della Repubblica del 28 giugno 1949 n. 631 è stato approvato il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione interno), risente della sua storicità che rende alcune sue parti anacronistiche e obsolete che necessitano di una loro revisione.

Per Federpesca è, pertanto, certamente condivisibile lo spirito che anima la proposta, che è volta alla semplificazione, all'aggiornamento e all'adeguamento del quadro normativo nazionale alla luce della normativa internazionale e dello sviluppo delle nuove tecnologie, anche informatiche. Un intervento in tale prospettiva sul codice della navigazione e sul relativo regolamento attuativo è fondamentale per le imprese che esercitano la pesca marittima, proprio in quanto gravate da adempimenti molto complessi, dovuti ai diversi profili che emergono in relazione a questa attività che vanno dalla sicurezza della navigazione, alla regolamentazione dell'esercizio della stessa attività di pesca.

Vi sono alcuni interventi e correttivi coerenti con la *ratio* di questo intervento normativo pur non essendo espressamente menzionati e che potrebbero rappresentare un importante elemento di sviluppo per il settore.

## PROPOSTE

### **1. Modifica dell'articolo 318 del Codice della navigazione e riforma del procedimento di autorizzazione all'imbarco su navi da pesca dei marittimi stranieri**

L'obiettivo di garantire alle imprese di pesca e, quindi, ai nostri armatori, di poter esercitare le attività di pesca senza far fronte a sospensioni delle attività non può essere perseguito senza un intervento di riforma del quadro normativo attuale in materia di imbarco del marittimo straniero.

Per quanto attiene specificamente al codice della navigazione è fondamentale una modifica dell'art. 318 che, con riferimento alle navi da pesca prevede quanto segue:

*“Per le navi adibite alla pesca marittima, l'autorità marittima periferica, delegata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti autorizza, previa richiesta dell'armatore, che il personale di bordo sia composto anche da cittadini extracomunitari, **tranne che per la qualifica di comandante**”.*

La disposizione deve essere riformata e, nello specifico, è necessario sopprimere l'inciso secondo il ruolo di comandante non può essere svolto dal marittimo straniero. Nelle marinerie italiane questo limite rappresenta un ostacolo all'esercizio delle attività produttive, alla luce delle difficoltà che le imprese

incontrano nel reperire personale. Si tratta, tra l'altro, di un limite che nell'attuale contesto sociale ed economico non ha un fondamento ragionevole, anche in relazione alle competenze tecniche che il personale straniero può aver acquisito.

Questo intervento è fondamentale e costituirebbe l'occasione per prevedere, contestualmente, che siano disposte delle norme attuative della modifica. Sotto tale profilo si consideri che il decreto che regola la procedura di autorizzazione all'imbarco del marittimo straniero è un decreto del 1998, che non tiene conto neppure delle revisioni all'art. 318 del codice della navigazione effettuate dal legislatore con d.lgs. n. 153 del 2004. Risulta fondamentale una modifica del decreto del 10 giugno 1998 volta a garantire certezza delle procedura e semplificazione delle stesse, anche in relazione alla prova di indisponibilità di marittimo italiano, che è il presupposto per l'ottenimento dell'autorizzazione all'imbarco.

Infine, si consideri che, sempre nella prospettiva di certezza del diritto, sarebbe opportuno inserire una disposizione di interpretazione autentica volta a chiarire che le disposizioni di cui all'articolo 27, comma 1, lettera h), del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 e di cui all'articolo 27, comma 1-septies, del medesimo decreto, si intendono applicabili anche ai lavoratori marittimi destinati all'imbarco su navi adibite alla pesca marittima ai sensi dell'articolo 318, comma 3, del Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327.

## **2. Limiti abilitazione titoli professionali marittimi (pesca mediterranea nella zona compresa tra il 6° e il 20° meridiano)**

Il dpr. 5 febbraio 1952, n. 328 (c.d. regolamento di esecuzione del codice della navigazione), prevede all'articolo 257 che il marinaio autorizzato alla pesca può "assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate addette alla pesca mediterranea nella zona compresa fra il 6° e il 20° meridiano". La disposizione, ormai risalente, non tiene conto delle nuove tecnologie radio e satellitari di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, nonché delle opportunità di navigazione e pesca attualmente offerte dalle indicazioni dell'Unione europea in materia di libero scambio tra i Paesi membri.

Si consideri, in merito, che proprio in forza di tali ragioni la proposta di legge sulla semplificazione del settore ittico propone di modificare l'art. 257 eliminando il riferimento alla zona di pesca (nella zona compresa fra il 6° e il 20° meridiano"). In forza di tale modifica, al marinaio autorizzato alla pesca sarebbe consentito di "assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate addette alla pesca mediterranea", a prescindere, quindi, da ulteriori delimitazioni spaziali.

## **3. Garanzia di certezza interpretativa dell'art. 172 - bis del Codice della Navigazione sull'esenzione dall'annotazione dello sbarco e dell'imbarco**

L'art. 172-bis consente, per ragioni connesse all'organizzazione del lavoro, di far ruotare il personale senza dover necessariamente adempiere all'annotazione dello sbarco e dell'imbarco. Si tratta di una semplificazione importante. Oltre alle proposte già inserite nel disegno di legge, contenenti una modifica

delle modalità con le quali effettuare le comunicazioni dovute alle Autorità competenti (riforma del comma 4 dell'art. 172 *bis*), per le imprese del settore è opportuno chiarire tramite una norma di interpretazione autentica che l'esenzione dall'annotazione dello sbarco e imbarco vale anche quando le diverse imbarcazioni sulle quali è effettuato l'avvicendamento del personale non svolgono lo stesso tipo di pesca differenti (ad esempio, mentre una delle imbarcazioni svolge la pesca costiera ravvicinata, l'altra è imbarcazione addetta alla pesca costiera locale). Sebbene quest'ultima sia l'interpretazione prevalente, come Associazione, abbiamo conoscenza di casi in cui tale possibilità è stata esclusa da alcune Capitanerie. Il disegno di legge in discussione può costituire un'opportunità per superare le incertezze interpretative evidenziate.

#### **4. Procedimenti relativi alla definizione ed approvazione delle tabelle di armamento**

Nel rispetto della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali (D.lgs 271/99), ai fini di una gestione sicura di tutte le operazioni connesse all'esercizio della navigazione e alla luce del fatto che spesso il numero e le qualifiche degli equipaggi risultano deficitarie, si ritiene opportuno autorizzare una composizione diversa della tabella minima d'armamento che risponda ad una valutazione appropriata delle funzioni, compiti e responsabilità dell'equipaggio.

Infatti, spesso a causa di malattia o mancanza di personale qualificato e disponibile, la nave e l'intero equipaggio sono costretti ad un "fermo" che, interrompendo l'attività di pesca, reca danni all'azienda e ai lavoratori. A tal fine è necessario **individuare i casi e le fattispecie in cui è possibile derogare alla normativa di riferimento relativa alle tabelle di armamento permettendo al comandante della nave, in accordo con la Capitaneria di Porto di riferimento**, di salpare anche con un equipaggio in numero inferiore alle tabelle minime, laddove vengano rispettate le norme in materia di sicurezza del lavoro. E' quindi necessario garantire maggiore flessibilità al fine di salvaguardare l'attività economica nel rispetto della normativa e dei lavoratori stessi.

#### **5. Tabelle di armamento e certificati di stazza nazionale**

Nonostante tutti i valori di stazza si valutano oggi in Gross Tonnage (GT) e in Net Tonnage (NT) le tabelle di armamento vengono espresse esclusivamente in TSL Si suggerisce di riformulare le tabelle minime di armamento delle imbarcazioni indicando i limiti non in TSL ma in GT.

Si raccomanda di stabilire le nuove tabelle di armamento seguendo le *"Linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23)"*.

#### **6. Abolizione dell'art. dell'Art. 147 del Cod. Nav. e degli Art. 317 - 318 del Reg.to di Esecuz. Al Cod. Nav.**

Ai sensi dell'articolo articolo 147 del Codice della navigazione *“il proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato”*.

Tale disposizione normativa trova la propria *ratio* nei limiti dei mezzi di comunicazione nel periodo di emanazione del Codice della Navigazione (1942). Ed invero, non era possibile garantire all'Ufficio di Iscrizione di una unità di prendere velocemente contatto con il proprietario qualora questi non fosse residente nel luogo ove l'unità era iscritta (pertanto si rendeva necessaria la nomina di un proprio rappresentante *in loco*). Alla luce degli sviluppi delle tecnologie della comunicazione, la disposizione risulta senza dubbio obsoleta, essendo sufficiente l'indicazione dell'indirizzo PEC per garantire la celere trasmissione di informazioni.

Conseguentemente, sarebbe opportuna l'abrogazione dell'art. 317 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione (secondo cui: *il rappresentante del proprietario designato a termine dell'articolo 147 del codice deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave la dichiarazione del proprietario, con firma autenticata, che gli attribuisce tale qualità [...]*), nonché dell'art. 318 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione che disciplina le conseguenze della *“mancata designazione di rappresentante”*.

#### **7. Abolizione dell'art. 414, comma 3, Regolamento di esecuzione del codice navigazione.**

Ai sensi dell'art. 414, comma 3, del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione: *“qualora le trascrizioni e le annotazioni siano richieste ad un ufficio Locale Marittimo o ad una Delegazione di Spiaggia, la pubblicità non è effettuata se non sia autorizzata dall'Ufficio Circondariale Marittimo competente al quale devono essere trasmessi gli atti”*.

Il requisito dell'autorizzazione da parte del Circomare superiore o della Capitaneria di Porto (se non si è in presenza di un Circomare) ai fini della pubblicità degli Atti, comporta un aggravio delle tempistiche - con conseguente rischio che l'interruzione dell'attività lavorativa possa essere prolungata anche per molti mesi - al quale non corrisponde un effettivo interesse pubblicistico, anche in relazione alla sicurezza della navigazione.

Ed invero, si ritiene opportuno evidenziare che nel contesto attuale tutti i comandanti degli uffici minori (Locamare o Delemare) hanno il grado di maresciallo e competenze sufficienti a verificare la correttezza degli atti presentati per la trascrizione nei RR NN MM GG.