



DISEGNO DI LEGGE

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 APRILE 2023

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

ONOREVOLI SENATORI. Il presente disegno di legge intende semplificare ed ammodernare la normativa in materia di lavoro nell'ambito del trasporto marittimo, intervenendo con specifiche modifiche ad alcuni articoli del codice della navigazione ormai superati (il codice vigente venne approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, ed entrò in vigore il 17 aprile dello stesso anno), nonché ad altre norme.

Le modifiche proposte, in altri termini, hanno lo scopo di allineare le condizioni di operatività delle navi italiane a quella delle navi europee e migliorare le condizioni di vita, oltre che di lavoro, dei naviganti, a partire dalle peculiari situazioni in cui si possono trovare in determinate aree del mondo.

Le disposizioni introdotte, inoltre, tengono conto dell'ampio dibattito, promosso dalle associazioni degli armatori italiane, con il coinvolgimento di alcuni dei Dipartimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Comando generale delle Capitanerie di porto, di esperti del settore, di rappresentanti nazionali delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e di giuristi, su tali temi.

Oggi più che mai, infatti, è importante innalzare il livello di competitività del sistema Paese tentando di rimuovere e semplificare, all'interno dell'ordinamento nazionale e anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche a disposizione, quelle procedure amministrative ormai obsolete, ovvero di migliorabile applicazione che, di fatto, impediscono alle nostre imprese, di competere con le aziende straniere concorrenti nella sfida globale.

Il tema della semplificazione amministrativa, aspetto fondamentale per ogni settore industriale, assume così priorità assoluta per quello armatoriale, relativamente a tutte le

tipologie di servizi di trasporto marittimo, da quelle internazionali a quelle nazionali.

Il disegno di legge, più nello specifico, si compone di quattro capi, suddivisi in diciassette articoli e non necessita di alcuna copertura finanziaria, essendo le norme ivi contenute non onerose per lo Stato.

CAPO I - DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO MARITTIMO

All'articolo 1 (*Esenzione dell'annotazione di imbarco e sbarco*), si prevede la modifica dell'articolo 172-bis del codice della navigazione, al fine di semplificare le procedure di imbarco/sbarco/trasbordo dei marittimi rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse nei casi indicati. La semplificazione consiste nel permettere all'autorità marittima o del porto in cui si svolge il servizio o del porto di partenza del servizio di provvedere al rilascio di un'autorizzazione unica con validità in tutti i porti interessati dal servizio stesso, 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 identiche autorizzazioni, rendendo così più flessibile l'impiego dei marittimi.

All'articolo 2 (*Forma del contratto*), la modifica dell'articolo 328 del codice della navigazione e la contestuale abrogazione dell'articolo 329 del codice medesimo intendono rendere strutturale la disposizione di cui all'articolo 103-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.

In questo modo si uniforma la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero, permettendo al comandante della nave di arruolare (assu-

mere) i marittimi, cosa che oggi non gli è consentita.

Agli articoli 3 (*Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco*) e 4 (*Annotazioni relative alle persone arruolate*), le proposte di modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima sono volte ad adeguare e coordinare le disposizioni di cui all'articolo 2 della presente proposta legislativa, nonché a 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.

All'articolo 5 (*Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore*), al fine di semplificare la procedura di accettazione al comando della nave da parte del comandante, si propone di modificare l'articolo 331 del codice della navigazione, prevedendo la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale.

All'articolo 6 (*Anagrafe digitale unica della gente di mare*) viene prevista l'istituzione dell'Anagrafe digitale unica della gente di mare tramite la digitalizzazione dell'attuale anagrafe della gente di mare, gestita dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, integrata con le banche dati dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) e dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro (ANPAL). Tale piattaforma sarà accessibile alle capitanerie di porto, alla gente di mare ed agli armatori per le parti di rispettiva competenza e garantirà agli utenti la possibilità di gestire in modo rapido, sicuro ed efficiente gli adempimenti burocratici relativi al lavoro marittimo.

All'articolo 7 (*Anticipi della retribuzione ai marittimi*) si prevede di consentire la cor-

responsione 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. In ogni caso, tale corresponsione non potrà essere 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 durante le navigazioni internazionali.

Come noto, la legge di bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017), all'articolo 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 altri due mesi (in base alla contrattazione collettiva nazionale di settore). Durante questo periodo, quando la nave approda in un qualsiasi porto, è fisiologico che il marittimo trascorra - previa autorizzazione del comandante - un periodo di tempo a terra (cosiddetta « franchigia ») prima di rientrare a bordo. Si verifica quindi, molto spesso, che le navi da carico approdino nei più disparati porti del mondo e in luoghi « disagiati », presso i quali non è possibile per il marittimo 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, entro i limiti fissati dalla normativa antiriciclaggio. L'applicazione delle disposizioni introdotte con i commi 910 e 914 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2018 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 franchigia, nel corso dell'imbarco. Appare chiaro che le disposizioni normative – 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 parti sociali, anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia intervenuto tramite il protocollo nr. 17034 del 26 giugno 2018. Con quest'ultimo, sono stati evidenziati i rilevanti problemi che l'applicazione della normativa avrebbe determinato sia per i lavoratori marittimi che per le compagnie di navigazione, con l'auspicio di un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi. Inoltre, il paradosso di tale situazione è che oggi alle imprese armatoriali – adeguatesi a detta normativa – vengano comminate delle « non conformità » in sede di ispezioni da parte delle Capitanerie di porto internazionali, ai sensi della *Maritime Labour Convention 2006*, che prevede tale istituto proprio per aver privato i marittimi del loro diritto di ricevere tali anticipi.

CAPO II – SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO

All'articolo 8 (*Carte, libri ed altri documenti*) si prevede la modifica dell'articolo 169 del codice della navigazione allo scopo di ripristinare la procedura originariamente

prevista dal codice per l'utilizzo dei libri di bordo, circa la conformità degli stampati ai modelli approvati dal Ministero e le relative procedure di vidimazione e controllo da parte dell'autorità marittima.

Attualmente, infatti, la stampa e la vendita di alcuni libri dell'Istituto poligrafico dello Stato e documenti di bordo sono soggette a « rigoroso rendiconto », sebbene tale procedura non sia contemplata dal codice della navigazione e dal regolamento di attuazione. Tale semplificazione si propone in considerazione del fatto che l'obbligo del « rigoroso rendiconto » non fornisce oggi maggiori garanzie alla corretta gestione dei libri di bordo rispetto a quanto previsto dal codice, anzi ne complica notevolmente l'utilizzo e ne rende difficile il reperimento a causa della rigida procedura prevista per la stampa e la distribuzione. Infine, la norma non comporta minori entrate a carico dello Stato perché tutti i modelli approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attualmente soggetti a rigoroso rendiconto, continuerebbero ad essere stampati e venduti dall'Istituto poligrafico dello Stato come stampati comuni.

All'articolo 9 (*Giornale nautico, giornale di carico*) si propongono delle modifiche all'articolo 174 del codice della navigazione, il quale ad oggi prevede che sul giornale nautico, parte seconda (generale e di contabilità), si trascrivano alcune informazioni. Tuttavia, data la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è sempre possibile effettuare questa attività. Infatti, tale obbligo è comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quali le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio ed i prestiti contratti, demandandone la redazione agli uffici di terra, anche delle più piccole compagnie di navigazione. La lettera *a*) del comma 1 dell'articolo, pertanto, è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale

nautico, prendendo poi atto che il giornale di carico dovrebbe contenere un nucleo di informazioni che, allo stato attuale, risulterebbe impossibile annotare a mano (date le quantità di carico e le caratteristiche particolari che presenta). Infatti, nella prassi, sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica del tipo « carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico » di nessun valore pratico. Contestualmente, la lettera *b*) esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri (ad esempio le navi da crociera).

All'articolo 10 (*Giornale radiotelegrafico*), si modifica l'articolo 175 del codice della navigazione, il quale attualmente prevede che a bordo debba esservi un giornale radiotelegrafico. A tal proposito va 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 tale ragione, il giornale non ha motivo di esistere, essendo in uso quello del sistema digitale 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.

La modifica di cui all'articolo 11 (*Nota di informazioni all'autorità marittima*) si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che scalano i porti nazionali. Tale modifica risulterebbe infatti 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 decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che all'articolo 8 sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei formulari FAL (di cui

alla *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*, « Convenzione FAL ») con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS – *Port management information system*. 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 cui gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e l'equipaggio.

All'articolo 12 (*Certificato di iscrizione, libri di bordo*), sul tema dei certificati di iscrizione e dei libri di bordo, si prevedono 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 chiarificatore.

La disposizione di cui alla lettera *b*) tiene invece conto della circostanza per la quale non esiste 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 debbano essere scritti in italiano. Infatti, stante la trasformazione avvenuta nel tempo nella composizione della nazionalità degli equipaggi e che ha fatto sì che su molte navi solo il comandante fosse italiano e gli ufficiali stranieri, molte compagnie di navigazione hanno segnalato i problemi che incontrano gli ufficiali stranieri a scrivere i giornali nautici in italiano. Quindi, a causa della presenza di equipaggi multilingue, risulta necessario che

i libri di bordo possano essere scritti in inglese. Di tale esigenza si fa pertanto carico il disegno di legge apportando una modifica all'articolo 363 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima). La lettera *c*) reca modifiche all'articolo 365 dello stesso regolamento che, allo stato attuale, prevede che quando i libri di bordo sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo - previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362 - li ritiri e li trasmetta in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Tuttavia, nella realtà le cose si svolgono in maniera diversa: infatti i giornali esauriti non sono ritirati ma rimangono a bordo, accumulandosi. Questo comporta che, nel caso di cancellazione della nave dal registro di iscrizione, la consegna dei libri di bordo diventi ancora più complicata. Questo si verifica perché, considerando la grande quantità di giornali nautici, i consolati o le autorità marittime si rifiutano di accettarli e le compagnie di navigazione devono farsi carico del loro trasferimento all'ufficio di iscrizione della nave, sostenendo costi molto elevati. Per ridurre le spese sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si propone 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.

All'articolo 13 (*Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo*) viene prevista l'implementazione, successivamente all'articolo 169 del codice della navigazione, degli articoli 169-*bis*, 169-*ter*, 169-*quater* e 169-*quinquies*, con l'obiettivo di perfezionare il processo di digitalizzazione della documentazione di bordo e delle relative procedure amministrative. L'articolo

169-*bis* introduce la possibilità di usufruire di carte, libri e documenti di bordo in formato digitale e di consentirne la relativa conservazione mediante l'utilizzo di supporti informatici. L'articolo 169-*ter* stabilisce le modalità di individuazione dei requisiti e delle specifiche del formato digitale della documentazione di bordo; l'articolo 169-*quater* chiarisce le modalità di assolvimento degli obblighi fiscali legati alle carte, ai libri ed ai documenti di bordo in formato digitale. L'articolo 169-*quinquies* individua la possibilità di pagamento dell'imposta di bollo e dei diversi tributi previsti anche mediante l'utilizzo di metodi di pagamento digitali. Il comma 2 dell'articolo qui illustrato, infine, armonizza tali disposizioni sopprimendo i punti 83 e 84 dell'allegato A al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 2013, rispettivamente giornali e documenti di bordo e registri di carico degli idrocarburi.

CAPO III - REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

All'articolo 14 (*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione*), la lettera *a*) norma il caso in cui il proprietario di una nave italiana, che vuole venderla all'estero con conseguente cancellazione dal registro italiano, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione per attivare la procedura prevista, 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. L'attuale normativa consente, tuttavia, al proprietario di ottenere detta 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 previdenziale 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, rendendo totalmente inefficace la suddetta procedura di urgenza che non assicura la possibilità all'imprenditore di poter vendere la nave in tempi ragionevoli.

Pertanto, la modifica proposta permetterebbe in tali casi il rilascio di un'unica fidejussione o altra garanzia assicurativa, anche a garanzia di eventuali diritti di natura previdenziale, evitando di dover attendere i nullaosta degli enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di porto di riferimento.

La lettera *b)* intende garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli enti previdenziali dell'avvenuto pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave interessata dalle procedure anzidette. Ai sensi dell'articolo 67-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, la procedura 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'articolo 17-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli enti previdenziali.

Le lettere *c)* e *d)* propongono di uniformare la procedura di tutela dei creditori ipotecari e di altri diritti reali di garanzia non trascritti e prevista nel caso di dismissione temporanea della bandiera italiana per iscri-

zione in altro registro dell'Unione europea, a quella applicata alla dismissione definitiva per iscrizione in tali registri europei. Infatti oggi, paradossalmente, nei casi di dismissione temporanea dai registri nazionali per iscrizione temporanea in un altro registro di Stato membro dell'Unione europea, viene applicata la normativa più rigida prevista per i casi di iscrizione definitiva in altro registro extracomunitario.

L'articolo 15 (*Iscrizione provvisoria*) introduce anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in caso di acquisto/vendita della nave. L'articolo proposto mira quindi ad introdurre nel nostro ordinamento tale istituto in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità tra consegna, iscrizione della nave stessa e la relativa trascrizione dell'ipoteca; cosa che oggi non è possibile avere stante la necessità, ai fini dell'iscrizione nei nostri registri di navi provenienti dall'estero, di produrre una serie di documenti, traduzioni e registrazioni, che ne ritardano considerevolmente tali procedure.

CAPO IV - COMPETITIVITÀ

L'articolo 16 (*Tipi di visite*), in relazione alle ispezioni sulle navi previste dal decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, nell'ottica del perseguimento degli obiettivi di semplificazione e razionalizzazione delle risorse economiche, energie e tempo - sia per la pubblica amministrazione, sia per le imprese di navigazione - ed in considerazione del fatto che l'attuale eccessiva frequenza di tali visite non produce alcun valore aggiunto ai fini della tutela dei lavoratori marittimi, propone che le navi sottoposte a tali ispezioni non debbano essere assoggettate anche alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045 e all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32 si propone di eliminare la dupli-

cazione delle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045 e all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, mantenendo soltanto queste ultime.

L'articolo 17 (*Collaudi e ispezioni*) modifica i criteri di svolgimento dei collaudi degli apparati radioelettrici di bordo da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni (ora Ministero delle imprese e del *made in Italy*), limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

Infatti, attraverso una modifica al decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, la normativa proposta consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare

le visite per i collaudi e le ispezioni. In questo modo, quando la nave si trova all'estero, non sarà più necessario doversi recare al consolato competente per apporre le vidimazioni previste dal codice della navigazione e richiedere l'intervento di un ispettore del Ministero delle imprese e del *made in Italy* (che arriva dall'Italia a spese dell'armatore). Il minor coinvolgimento degli ispettori del Ministero ed il venir meno dell'intervento del consolato, permetteranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo al Ministero delle imprese e del *made in Italy* ai fini del rilascio della licenza radio.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO MARITTIMO

Art. 1.

*(Esenzione dall'annotazione di imbarco
e sbarco)*

1. All'articolo 172-*bis* del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *I.* Per i marittimi arruolati con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327 su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale e nazionale, l'autorità marittima competente per il porto di partenza o nel quale si svolge il servizio può autorizzare che, in caso di trasbordo, non si faccia luogo all'annotazione di imbarco e sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi. 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 »;

b) al comma 2, dopo le parole: « l'autorità marittima » sono inserite le seguenti: « che ha rilasciato l'autorizzazione »;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Nei casi previsti dal comma 3 la comunicazione di cui al comma 2 deve essere effettuata settimanalmente con apposita nota riepilogativa, previa comunicazione giornaliera scritta, anche in formato digitale, all'autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione dell'effettiva composizione dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante ».

Art. 2.

(Forma del contratto)

1. All'articolo 328 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

« I contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio 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'articolo 357, terzo comma, del regolamento per l'esecuzione del presente codice (navigazione marittima). Il contratto è conservato fra i documenti di bordo »;

b) al secondo comma le parole: « dalle autorità predette » sono sostituite dalle seguenti: « dal comandante della nave ».

2. L'articolo 329 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 3.

(Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco)

1. Al primo comma dell'articolo 223 del regolamento per l'esecuzione del codice

della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, di seguito denominato « regolamento per la navigazione marittima », sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « essere effettuate » sono inserite le seguenti: « , ove possibile, »;

b) dopo le parole: « imbarca o sbarca » sono aggiunte le seguenti: « oppure dopo lo sbarco all'ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare ».

2. L'articolo 236 del regolamento per la navigazione marittima è abrogato.

Art. 4.

(Annotazioni relative alle persone arruolate)

1. Al terzo comma dell'articolo 357 del regolamento per la navigazione marittima sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « stipulati in località estera dove non sia autorità consolare » sono sostituite dalle seguenti: « stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in formato digitale ».

Art. 5.

*(Arruolamento del comandante in luogo
ove non si trova l'armatore)*

1. All'articolo 331 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo comma, la parola: « telegraficamente » è sostituita dalle seguenti: « in formato elettronico »;

b) al terzo comma, dopo le parole: « porto d'imbarco » sono inserite le seguenti: « , anche in formato digitale, ».

Art. 6.

*(Anagrafe digitale unica
della gente di mare)*

1. Al fine di garantire agli utenti la possibilità di gestire in modo rapido, sicuro ed efficiente gli adempimenti relativi allo svolgimento del lavoro marittimo, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, istituisce una piattaforma digitale, denominata « Anagrafe digitale unica della gente di mare », tramite la digitalizzazione e l'integrazione dell'esistente anagrafe della gente di mare prevista dall'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231.

2. La piattaforma di cui al comma 1 è integrata con le banche di dati dell'Istituto nazionale della previdenza sociale e dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, è gestita dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera ed è accessibile alle capitanerie di porto, alla gente di mare e agli armatori per le parti di rispettiva competenza.

Art. 7.

(Anticipi della retribuzione ai marittimi)

1. Al comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano altresì agli anticipi della retribuzione corrisposti al 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 ».

CAPO II

SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO

Art. 8.

(Carte, libri e altri documenti)

1. All'articolo 169 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le carte, i libri e gli altri documenti di cui al presente articolo sono esenti dall'obbligo del rigoroso rendiconto ».

Art. 9.

(Giornale nautico, giornale di carico)

1. All'articolo 174 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) 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 »;

b) al quarto comma è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono sog-

gette all'obbligo della tenuta del giornale di carico ».

Art. 10.

(Giornale radiotelegrafico)

1. Al secondo comma dell'articolo 175 del codice della navigazione, dopo le parole: « del giornale radiotelegrafico » sono aggiunte in fine le seguenti: « o, per le navi che hanno l'obbligo della dotazione degli impianti previsti dal "sistema globale di soccorso e sicurezza in mare" (GMDSS), del giornale di bordo GMDSS ».

Art. 11.

(Nota di informazioni all'autorità marittima)

1. All'articolo 179 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al quarto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

b) al quinto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

c) al sesto comma, dopo le parole: « il comandante di una nave diretta in un porto estero » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante ».

Art. 12.

(Certificato di iscrizione, libri di bordo)

1. Al regolamento per la navigazione marittima sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) al secondo comma, il numero 5) 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;

b) all'articolo 363 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Fatte salve le disposizioni derivanti da obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di bordo può 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 »;

c) 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 »;

2) 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 »;

d) l'articolo 374 è abrogato.

Art. 13.

*(Formato digitale delle carte, dei libri
e dei documenti di bordo)*

1. Dopo l'articolo 169 del codice della navigazione sono inseriti i seguenti:

« Art. 169-bis. – *(Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo)* – Le carte, i libri e i documenti di bordo elencati di seguito possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, in conformità alle disposizioni e secondo le regole tecniche stabilite dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e dalla normativa vigente in materia:

a) giornale nautico e giornale di macchina di cui agli articoli 169, da 173 a 177 e 182 del presente codice, agli articoli da 362 a 374 del regolamento per l'esecuzione del presente codice (navigazione marittima) e al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 203 del 1° settembre 2011;

b) ruolo di equipaggio, di cui agli articoli 169, 170 e 171 del presente codice e agli articoli da 349 a 361 del regolamento per l'esecuzione del presente codice (navigazione marittima);

c) registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa previsto dalla norma 9 dell'allegato II alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, adottata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662, e dal decreto del Ministro della marina mercantile 3 aprile 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 101 del 4 maggio 1987;

d) registro degli idrocarburi di cui all'articolo 19 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e al decreto del Ministero delle in-

infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 5 luglio 2012;

e) registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108;

f) registro degli infortuni di cui all'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, e al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 24 giugno 2000;

g) giornale radiotelegrafico di cui all'articolo 175 del presente codice;

h) giornale di bordo GMDSS di cui all'articolo 175 del presente codice e all'articolo 32, comma 1, lettera h), del regolamento di cui al decreto del Ministro delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130;

i) registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope previsto dall'articolo 46 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, e dal decreto del Ministro della sanità 3 agosto 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 3 settembre 2001.

Art. 169-ter. - (*Requisiti e specifiche*) - Fatto salvo quanto disposto dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e dalle norme vigenti in materia, i requisiti e le specifiche del formato digitale di ciascuno delle carte, dei libri e dei documenti di bordo di cui all'articolo 169-bis 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 ispet-

tive e conservative delle autorità competenti, sono approvati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 169-*quater*. – (*Norme fiscali*) – Ai fini dell'assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo di cui all'articolo 169-*bis* in formato digitale si provvede ai sensi del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 26 giugno 2014.

Art. 169-*quinquies*. – (*Strumenti di pagamento*) – Il pagamento dell'imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 ».

2. Nell'allegato A al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 2013, i punti 83 e 84 sono soppressi.

CAPO III

REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

Art. 14.

(Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione)

1. All'articolo 156 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, primo periodo, le parole: « bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio

del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale »;

b) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , entro il termine stabilito dall'articolo 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'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

c) al comma 8, dopo le parole: « qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato » sono inserite le seguenti: « che non sia membro dell'Unione europea e »;

d) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di uno Stato membro 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 del 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. Dell'avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ».

Art. 15.

(Iscrizione Provvisoria)

1. Dopo l'articolo 152 del codice della navigazione è inserito il seguente:

« Art. 152-bis. - *(Iscrizione provvisoria)*
- Una volta rilasciato il passavanti provvisorio secondo quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dall'articolo 315 del regolamento per l'esecuzione del presente codice (navigazione marittima), 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 lettere a), b), c) e 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, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

La provvisorietà dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del precedente comma sono annotati, nelle matricole o nei registri, dall'ufficio di iscrizione ».

CAPO IV
COMPETITIVITÀ

Art. 16.

(Tipi di visite)

1. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«*4-bis.* Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 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 presente decreto e alla legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo, in occasione delle quali si verifica anche il rispetto della legge 16 giugno 1939, n. 1045 ».

Art. 17.

(Collaudi e ispezioni)

1. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 1 è abrogato;
- b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: « Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario » sono sostituite dalle seguenti: « Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* 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 »;

2) alla lettera *a*) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183 »;

3) dopo la lettera *d*) è aggiunta la seguente:

« *d-bis*) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità »;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: « ordinarie e straordinarie » sono inserite le seguenti: « di cui al comma 2 »;

e) il comma 7 è abrogato.

€ 2,00