



1a Commissione affari costituzionali – 8a Commissione lavori pubblici

Audizione informale conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76,
recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale cd “Decreto
Semplificazione”
(AS 1883)

—
Sintesi intervento
—

Signor Presidente, Signori Senatori,

Assarmatori, aderente a Conftrasporto - Confcommercio, rappresenta gran parte dell'armamento che opera in Italia i servizi di linea di trasporto passeggeri e merci. La flotta di navi aderenti all'Associazione è attualmente composta da circa 500 unità, per una stazza complessiva che supera i 16 milioni di tonnellate e un numero di addetti, a terra e in mare, di circa 50 mila persone, la metà delle quali imbarcate e per lo più di nazionalità italiana.

PREMESSA

Gli effetti economici scaturiti dalla crisi pandemica da Covid-19 hanno gravemente inciso il settore del trasporto marittimo di tutto il mondo così come anche rilevato dal 5° Osservatorio congiunturale dei Trasporti elaborato dall'Ufficio studi di Confcommercio per Conftrasporto nel primo semestre del 2020.

Lo studio evidenzia che il traffico passeggeri (ITC - indice trasporti Confcommercio) è crollato al -53% e quello delle merci a quasi il -25%. Gomma, ferro, mare e aereo presentano riduzioni tendenziali del traffico passeggeri nella prima metà dell'anno che vanno dal 45-50% al 70%. In particolare per il mare si riporta il dato del 65.6% .

In questo periodo il settore dei trasporti marittimi non si è mai fermato, ha sempre garantito impegno e servizi costituendo infrastruttura essenziale e non sostituibile in un Paese, come l'Italia, con una realtà insulare più grande d'Europa.

Ad oggi l'Italia ha risposto all'emergenza economica del settore trasporti prevedendo misure specifiche per il **settore ferroviario e aereo**. Infatti l'art. 79 del decreto Cura Italia, oggi legge n. 27/2020, gli artt. 196 e 198 del Decreto Rilancio oggi legge n. 77/2020, prevedono l'istituzione di fondi specifici (per 400 milioni di euro) per la compensazione dei mancati incassi delle imprese ferroviarie e aeree.

Anche il **settore del TPL** ha avuto una giusta attenzione da parte del Governo. Infatti l'art. 200 del decreto Rilancio prevede l'istituzione presso il MIT di un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro a destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020.

In tale contesto, in occasione dei vari tavoli di lavoro ai quali abbiamo partecipato alla presenza della signora Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo avuto assicurazioni che per il prossimo decreto "estate" il MIT intende prevedere misure a specifico ristoro del settore ben comprendendo che si tratta di azioni necessarie se si intende far ripartire tale economia. L'approvazione dei protocolli sanitari per settore crociere è infine indispensabile per riattivare il volano di tale industria e le sue ricadute sui territori.

1. DECRETO SEMPLIFICAZIONI, INTERVENTI SUL TESTO

Attesa l'indispensabile azione del Governo finalizzata alla ripartenza dell'industria del trasporto via mare, le necessarie azioni possono essere così sintetizzate:

a) Dare un aiuto ai marittimi italiani

A tal fine occorre:

- Prevedere aiuti mirati al settore che rappresenta e fornisce servizi strategici ed essenziali per il Paese.
- Ritornare dunque alla prima versione dell'articolo 48 del Decreto Semplificazioni, evidenziata da diverse anticipazioni di stampa del settore, ove vi erano aiuti alle navi da crociera iscritte al Registro internazionale (autorizzazione al cabotaggio) ed alle imprese dei servizi di cabotaggio. Nel testo presentato al Senato è presente il solo aiuto per le navi del Registro Internazionale. Occorre, quindi, riprendere la norma dell'articolo 48, della bozza di testo del decreto, che prevedeva un aiuto alle maestranze nazionali sulle navi del primo registro.

b) Semplificare le procedure per rendere competitiva la bandiera

Assarmatori ha da tempo lavorato assieme all'altra associazione di categoria e all'associazione degli agenti marittimi al fine di individuare **azioni migliorative alle tante leggi che normano il settore**. Tale lavoro ha anche visto il patrocinio del Comando Generale delle Capitanerie di Porto che, con i suoi tecnici altamente qualificati ha aiutato ad evidenziare le tante criticità della normativa di

riferimento. A tal proposito cogliamo l'occasione per ringraziare il Comando Generale anche per l'importante e quotidiano lavoro che svolgono in mare a supporto delle nostre attività.

Tale **lavoro di selezione è stato riassunto in una serie di emendamenti** che per l'urgenza del decreto, non sono rientrati nel testo originato dal Governo ma che confidiamo possano essere ripresi nella fase di conversione in legge, tenuto anche conto che tali modifiche sono a costo zero.

Fra queste si evidenzia:

- a) istituzione di un **Comitato permanente presso il MIT** di "Semplificazione delle procedure amministrative inerenti al settore marittimo", che, in estrema sintesi, provveda ad innalzare il livello di competitività del Sistema Paese provvedendo al costante aggiornamento e armonizzazione della normativa di settore a beneficio del superiore interesse marittimo del Paese.
- b) **Attuazione DPR 231/2006 sulla disciplina del collocamento della Gente di Mare**: è stata fatta la legge, nel 2006, sulla disciplina del collocamento della Gente di Mare ma ad oggi è inapplicata perché mancano i decreti attuativi. Il settore sconta una arretratezza nelle procedure di arruolamento dei marittimi e la mancanza di una chiara visione dell'attuale consistenza e composizione dei marittimi anche in funzione dell'incontro tra la domanda e l'offerta di lavoro.
- c) Disposizioni in materia di **rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza** (legge 616 del 5 giugno 1962) Con particolare riferimento alla certificazione di sicurezza della nave ed al collaudo delle radio all'estero

c) Scongiurare una inevitabile ed imminente problematica sulla autoproduzione

L'**articolo 199-bis del Decreto Rilancio** ha introdotto una misura in materia di **autoproduzione delle operazioni portuali** calpestando la norma di cui all'articolo 9 della legge antitrust nazionale e 25 anni di pronunce della AGCM e dei tribunali. La norma – inserita approvata, durante i lavori di conversione del Decreto Rilancio alla Camera, con i pareri negativi del MIT e della Ragioneria dello Stato – prevede che vengano definite le necessarie regole applicative tramite un apposito decreto del MIT. Occorre quindi prevedere che tale norma entri in vigore solamente a valle del decreto ministeriale previsto dalla disposizione, che deve passare attraverso la definizione di una pratica applicativa che sia conforme al diritto della UE ed alla regola della proporzionalità e trasparenza dei costi, altrimenti altro che semplificazione !!

In mancanza di tale procedura, prevediamo contrasti e opposizioni tra le categorie interessate che porteranno ad ulteriori problematiche che, per il bene del settore e del Paese in questo momento così drammatico, devono essere scongiurate.

d) INTERVENTI DEL PARLAMENTO SUL CLUSTER

Al fine di una concreta ripartenza di tutto il settore del trasporto marittimo, anche per scongiurare squilibri commerciali che, soprattutto in questo momento di grande difficoltà economica, creerebbero gravi danni al settore, si rendono necessari:

i) Un aiuto urgente al **settore dei trasporti su nave traghetto** mai previsto in tutti i decreti presentati in questo periodo ed a lungo atteso.

ii) **Protocollo crociere.** L'auspicio è che il Governo autorizzi in tempi più rapidi possibili il Protocollo Crociere condiviso con il MIT, il Ministero della Salute, il Comando Generale e le associazioni di categoria e approvato dal Comitato Tecnico Scientifico. Le Crociere sono già partite in Asia e in Germania. L'Italia non può rimanere indietro.

iii) **avvicendamento marittimi.** Da ultimo, vorremmo anche segnalare lo stato di estremo disagio nel quale riversano tanti marittimi bloccati all'estero su navi sulle quali non vi è la possibilità di avvicendare l'equipaggio, stante le note difficoltà alla mobilità delle persone. Sono molte, infatti, navi all'estero i cui marittimi imbarcati non hanno la possibilità di tornare a casa, anche da più di 12 mesi. A tal proposito l'IMO, nella qualità di Agenzia delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione marittima internazionale, il 5 maggio 2020 ha emesso una apposita circolare tesa a tracciare un quadro di riferimento per la stesura di protocolli atti a rendere agevoli le rotazioni degli equipaggi a bordo delle navi, mitigando gli effetti negativi derivanti dalle restrizioni ai viaggi. Il quadro di riferimento stilato, prevede precisi passi da osservare sia per raggiungere la nave in fase di imbarco, che per lasciare la nave in fase di sbarco, affrontando i vari punti critici che possono caratterizzare queste operazioni quali i voli, i transiti e le attese negli aeroporti, i pernottamenti in hotel o in strutture similari ed i transfer. Descrive inoltre la documentazione che dovrebbe accompagnare il personale navigante per rendere il più possibile agevoli tali procedure. Ci permettiamo, quindi, di caldeggiare, sollecitandola, **l'adesione dell'Italia al protocollo IMO sull'avvicendamento dei marittimi nei porti internazionali** e, pur comprendendo che si tratta di temi in sinergia fra diversi dicasteri, saremmo lieti se la Ministra dei trasporti, ministro di riferimento del nostro settore, vorrà farsi nostra portavoce in tal senso all'interno della compagine governativa.

Di seguito si riportano le proposte normative suesposte.

Grati per l'attenzione, auguriamo a tutti Voi un buon lavoro

ARTICOLO 48

.....*omissis*.....

....) Per le medesime finalità di cui al comma precedente nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, sono estesi, fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali.

....) All'onere derivante dal precedente comma, si fa fronte entro i limiti delle risorse residue della previsione di spesa per l'anno 2020 dei contributi previdenziali ed assistenziali di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

..... *omissis*.....

PROPOSTE EMENDATIVE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELLA BUROCRAZIA MARITTIMA

Proposta 1 - 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 dei trasporti, secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto".*

Relazione illustrativa

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

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

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

La finalità della modifica proposta nel primo alinea permetterebbe nei casi di cancellazione dai registri con procedura d'urgenza il rilascio di una unica fideiussione o altra garanzia assicurativa evitando di dover attendere il 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 2 - 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. 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 3 - Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

Articolo _____

1. All'articolo 4 della legge 5 giugno 1962, n. 616 sono apportate le seguenti modifiche:
 - al paragrafo c) la parola "radiotelegrafica" è sostituita dalla parola: "radioelettrica"
 - al medesimo comma le parole "1.600 tonnellate" sono sostituite dalle parole "500 tonnellate".
 - il paragrafo d) è abrogato.

2. All'articolo 6 della legge 5 giugno 1962, n. 616 sono apportate le seguenti modifiche:

- al penultimo periodo le lettere "c)" e "d)" sono eliminate;
- l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti periodi:

"La durata dei certificati di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 4 è fissata in cinque anni soggetta a collaudi intermedi entro i tre mesi precedenti o successivi rispetto alla data anniversaria dei certificati stessi. La durata del certificato di idoneità di cui alla lettera e) [Ndr: lettera f) nel testo vigente] dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni ad eccezione delle unità da pesca la cui durata è fissata in tre anni".

3. 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.

4. All'articolo 178 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, dopo le parole: "le ispezioni di cui all'articolo 176" sono inserite le seguenti: "effettuati dai propri funzionari".

5. 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.
- il comma 2 è abrogato.

Relazione illustrativa

Il primo comma del presente emendamento allinea la tipologia dei certificati sicurezza radio per le navi da carico con quella prevista dalla normativa internazionale (Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare).

Il secondo comma uniforma la durata del certificato sicurezza radio e del certificato *safety equipment* ai limiti consentiti dalla predetta normativa internazionale, ossia a cinque anni. (Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare) prevedendo altresì la finestra temporale dei tre mesi per quanto riguarda i relativi controlli annuali.

I successivi commi 3 e 4 modificano 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 comma 5, 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 4 - Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)

Articolo _____

Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- *Eliminare 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 proposta si mira quindi 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, 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 5 – Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

a) Proposta di modifica dell’Art. 328 del Codice della Navigazione – Forma del contratto

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”.*

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

c) Art. 223 del Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) – Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco

Al comma 1 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.”*

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

e) Art. 357 del Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) – Annotazioni relative alle persone arruolate

Al comma 3 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 sottoscrizione delle convenzioni di arruolamento, la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio nonché le annotazioni sul libretto di navigazione relative alla navigazione effettuata. In particolare, si propone di 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, uniformando la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero. Inoltre, si suggeriscono semplificazioni delle procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando la modalità digitale.

Proposta 6 – Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore

Articolo _____

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.".*

Relazione illustrativa

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

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

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 8 – 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".

La proposta è quella di dare attuazione 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.

Proposta 9 – Istituzione del Comitato permanente "CoNSAM"

ART. ____

1. *Al 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:*
 - a. *ha il fine di aggiornare e armonizzare l'intero apparato normativo del settore marittimo;*
 - b. *individua le normative obsolete o, comunque, di migliorabile applicazione, anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche oggi a disposizione;*
 - c. *predispone nuovi strumenti legislativi di modifica e semplificazione normativa rispetto alle norme individuate di cui alla lettera b);*
 - d. *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;*
 - e. *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:*
 - a. *da un rappresentante della 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;*
 - b. *da un rappresentante del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;*
 - c. *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.