

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Le semplificazioni che non semplificheranno la vita ai comandanti

Nicola Capuzzo · Friday, February 6th, 2026

*\* Contributo a cura del sindacato Usclac-Uncdim-Smacd redatto in collaborazione con l'avvocato Walter Lo Bocchiaro (Palermo)*

La Legge n. 182/2025, quella della cosiddetta “semplificazione amministrativa”, ha introdotto un intervento di particolare rilievo sul Codice della Navigazione, modificando in modo sostanziale gli articoli 328, 331 e 172-bis e abrogando l'articolo 329.

L'obiettivo dichiarato del legislatore è quello di superare un vecchio impianto procedurale, che si basava sull'atto pubblico di arruolamento del personale davanti all'Autorità Marittima (Capitanerie di Porto), e di rendere definitive modalità operative che erano state solamente sperimentate durante l'emergenza Covid.

Come conseguenza, se si guarda a livello macro, **si è spostato il ruolo dell'Autorità, che prima interveniva preventivamente mentre ora lo fa solo in una fase successiva**, per controlli soprattutto documentali.

Gli effetti di questo spostamento sono particolarmente significativi per il comandante della nave.

Il nocciolo della riforma è la modifica dell'articolo 328 del Codice della Navigazione.

La nuova formulazione distingue nettamente tra

- il contratto di arruolamento del *comandante*, per il quale rimane la forma dell'atto pubblico stipulato davanti all'autorità marittima o consolare
- i contratti di arruolamento dei *membri dell'equipaggio*, che devono essere stipulati per iscritto dal comandante o dall'armatore (o da un loro procuratore), a pena di nullità, alla presenza di due testimoni

In questo modo **il comandante ha un ruolo centrale nella costituzione del rapporto di lavoro marittimo**, che non si limita alla sottoscrizione del contratto, ma comprende anche la sua conservazione tra i documenti di bordo e, nei casi previsti, all'annotazione sul Ruolo di equipaggio

o sulla licenza (secondo comma art. 328).

Questa (ampia) delega di poteri al comandante però comporta diversi problemi sul piano applicativo: il legislatore infatti non ha definito in modo preciso il contenuto minimo del contratto di arruolamento dei marittimi e neppure ha predisposto modelli contrattuali uniformi.

L'articolo 328 prevede solo che il contratto sia scritto, a pena di nullità, lasciando al comandante la responsabilità di individuare e inserire tutte le clausole essenziali perché sia conforme al Codice della Navigazione, alla contrattazione collettiva di settore e alla normativa lavoristica e previdenziale, sia nazionale che internazionale (MLC2006) (!).

**Il rischio per il comandante è evidente**: senza un coordinamento nazionale, è facile che errori formali, omissioni o formulazioni poco chiare del contratto possano causarne la nullità o generare contenzioso, con inevitabili conseguenze dirette sulla sua posizione personale e professionale.

I problemi aumentano se si considera che, col vecchio sistema, l'intervento dell'Autorità Marittima nella stipula del contratto fungeva da "garanzia preventiva", verificando la regolarità formale e sostanziale del contratto di arruolamento.

Con questa riforma, come notato all'inizio, questa funzione invece sparisce perché il controllo dell'Autorità avviene solo in una fase successiva, quella della registrazione e verifica documentale.

All'atto pratico questo notevole cambiamento causerà significative differenze di applicazione tra le varie Capitanerie di Porto, con richieste di integrazioni o chiarimenti non sempre uniformi.

Un'ulteriore criticità riguarda **l'ampliamento delle responsabilità sostanziali del comandante**, che derivano non solo dall'articolo 328, ma anche dal complessivo assetto del Codice della Navigazione.

Il comandante infatti è tenuto a verificare il possesso dei requisiti professionali del marittimo, la validità delle certificazioni obbligatorie, l'idoneità sanitaria e la coerenza tra le mansioni assegnate e le sue qualifiche, facendo in pratica da "filtro" fra marittimo ed Autorità, ma con una rilevanza giuridica diretta.

Questa funzione si colloca in un contesto nel quale l'articolo 331, modificato dalla riforma, consente l'utilizzo di strumenti digitali per la formalizzazione dell'arruolamento del comandante stesso (e dell'equipaggio), introducendo una modalità di perfezionamento del contratto in formato elettronico.

Anche questa innovazione, che pure è coerente con l'obiettivo della digitalizzazione, rafforza l'idea di un sistema in cui la responsabilità giuridica viene sempre più concentrata (o scaricata?) sui soggetti che operano "sul campo", senza un adeguato apparato di supporto normativo e organizzativo.

La riforma dell'articolo 172-bis del Codice della Navigazione, infine, amplia l'ambito di applicazione dell'esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco e rafforza il ricorso a comunicazioni di tipo digitale, attribuendo all'Autorità Marittima che ha rilasciato l'autorizzazione un ruolo centrale nel coordinamento delle informazioni.

Anche in questo caso però l'efficacia della semplificazione dipende dalla capacità del sistema di

garantire uniformità nell'applicazione e piattaforme realmente operative. Anche la gestione dei flussi informativi infatti ricade sull'organizzazione di bordo e quindi, ancora una volta, sul comandante, che deve assicurare la corretta tenuta dei registri e la tempestiva comunicazione dei dati richiesti.

In sintesi, l'insieme delle modifiche agli articoli 328, 331 e 172-bis causano una **profonda modifica del ruolo del comandante**. Storicamente il ruolo è di tipo "ibrido": il comandante opera infatti in un ambito formalmente *privatistico* ma produce effetti *pubblicistici* importanti, incidendo su registri ufficiali, obblighi contributivi, assicurativi e disciplinari.

Questa "singolarità" del suo ruolo però vede ora accentuato il carico di responsabilità operative e giuridiche senza un corrispondente apparato di garanzie preventive: questo perché le modifiche apportate non sono state accompagnate da una chiara delimitazione normativa delle sue responsabilità né da un riconoscimento formale della sua nuova funzione giuridico-amministrativa.

Il comandante potrebbe quindi essere chiamato a rispondere di problemi derivanti non dalla sua negligenza, ma da un quadro normativo che al momento è incompleto e in fase di assestamento.

Urge quindi un coordinamento nazionale effettivo, che dia attuazione concreta alla riforma degli articoli 328, 331 e 172-bis del Codice della Navigazione con modelli contrattuali uniformi, criteri interpretativi condivisi e linee guida chiare su ruolo e responsabilità del Comandante.

Senza questi strumenti la riforma rischia di produrre un effetto distorsivo, trasformando la "semplificazione" in incertezza giuridica e aggravando la posizione del comandante, con conseguenze rilevanti sull'equilibrio del sistema del lavoro marittimo e sulla funzione del comando.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, February 6th, 2026 at 1:25 pm and is filed under [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.