

SuperYacht24

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Il nuovo contratto di arruolamento in vista della stagione 2026

Nicola Capuzzo · Monday, February 2nd, 2026

*Contributo a firma di avv. Michael Tirrito **

**Slt Yacht*

La semplificazione procedurale e il trasferimento delle responsabilità su armatore e comandante a seguito della Legge 182 del 2025

La riforma del Codice della Navigazione introdotta dalla Legge 2 dicembre 2025, n. 182, entrata in vigore il 18 dicembre 2025, si inserisce nel più ampio percorso di razionalizzazione e digitalizzazione dell'amministrazione della gente di mare.

Tale intervento normativo, immediatamente seguito dalla circolare applicativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto del 19 dicembre 2025, ha inciso in modo significativo sulla disciplina del contratto di arruolamento, modificandone non solo la forma e le modalità di gestione, ma soprattutto il luogo giuridico della responsabilità.

È proprio quest'ultimo aspetto che merita un'analisi approfondita. La riforma, infatti, non si limita a semplificare i procedimenti amministrativi, ma determina uno spostamento strutturale del presidio di legalità: dalla Capitaneria di Porto alla nave, e dunque all'armatore e al comandante.

La logica della riforma: meno procedimento pubblico, più responsabilità privata

Il legislatore del 2025 ha operato una scelta chiara, coerente con la traiettoria già avviata negli anni precedenti: ridurre l'intervento diretto dell'Autorità Marittima nella gestione ordinaria dei rapporti di lavoro marittimo, concentrandone il ruolo su funzioni di indirizzo, controllo e verifica eventuale.

Questa impostazione emerge con evidenza nella nuova disciplina degli articoli 328 e 331 del Codice della Navigazione, come reinterpretrati e resi immediatamente operativi dalla circolare del 19 dicembre 2025. Il sistema che ne deriva è formalmente più snello, ma sostanzialmente più esigente sul piano organizzativo e documentale rispetto agli usi precedenti.

La semplificazione solo apparentemente rappresenta un alleggerimento degli obblighi, bensì a ben

guardare agisce come una loro riallocazione: ciò che prima veniva filtrato, controllato o comunque intercettato dall'Autorità Marittima in fase di arruolamento, oggi ricade in via diretta sull'organizzazione della nave.

Il doppio binario: continuità per il comandante, discontinuità per l'equipaggio

La riforma conserva un'impostazione "quasi" tradizionale per il contratto di arruolamento del comandante. La forma dell'atto pubblico rimane la regola, a conferma del carattere pubblicistico del rapporto e del ruolo istituzionale che il comandante riveste nell'ordinamento della navigazione. L'Autorità Marittima continua a essere il soggetto deputato a ricevere il contratto e a curarne le annotazioni, anche se con modalità che oggi possono avvalersi di strumenti digitali e comunicazioni telematiche.

Il messaggio che passa e che appare sottendere ad una tale scelta di soggetto appare legato all'aver sotto controllo l'imbarco centrale dell'unità marittima. Insomma, sembra si dia per scontato che un comandante sia sempre presente a bordo (cosa che nel diporto non sempre si realizza) e che tale figura sia quella che debba avere un grado più stretto di connessione con le autorità pubbliche.

Ma la vera cesura si registra, invece, con riferimento al restante personale di bordo.

Per tutto il resto dell'equipaggio il contratto di arruolamento viene qualificato come atto privatistico, sottratto alla ricezione e alla regolarizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

La circolare è esplicita nel chiarire che tali contratti devono essere stipulati per iscritto, alla presenza di due testimoni, e soprattutto conservati a bordo a pena di nullità.

Questo passaggio segna un mutamento profondo: il contratto non è più "costituito" dall'Autorità Marittima, ma trae la propria efficacia dalla correttezza della forma e dalla sua disponibilità a bordo. La nave diventa, sotto il profilo giuridico, il centro di imputazione e di verifica del rapporto di lavoro.

Il nuovo sistema appare a dire il vero, peculiare. Infatti, la presenza dei testimoni appare atipica nel settore giuslavoristico italiano, anche in considerazione del fatto che il contratto è solo uno degli adempimenti comunque necessari all'arruolamento. Si pensi solo per fare un esempio all'onere della comunicazione UniMare. Per non considerare che su unità con solo due persone a bordo, comandante e altro marittimo, i testimoni andranno reperiti – non con semplice facilità – nelle marine o nei porti in giro per il mondo.

La conservazione a bordo come requisito di validità: un cambio di paradigma

Il collegamento tra validità del contratto e sua conservazione a bordo non può essere ridotto a una prescrizione meramente formale. Esso introduce una nuova logica probatoria e ispettiva: il contratto deve esistere non solo in astratto, ma come documento immediatamente disponibile all'interno dell'unità.

Per il settore del diporto e dello yachting, questo aspetto assume una rilevanza particolare. In contesti caratterizzati da strutture armatoriali complesse, da management esterni e da rapporti internazionali, il rischio di disallineamento tra documentazione "a terra" e documentazione "a bordo" è elevato. La riforma impone, invece, una perfetta coerenza tra contratto, ruolo equipaggio,

annotazioni e presenza effettiva del marittimo.

La nullità del contratto per mancata conservazione a bordo non è un'ipotesi teorica: essa può riflettersi su profili retributivi, contributivi, assicurativi e, non da ultimo, sul piano del contenzioso.

Non solo. Dal punto di vista amministrativo, la comunicazione UniMare, sostituisce e rende "comunicato" a tutti gli enti statali l'avvio del rapporto di lavoro. In caso di accertamento le autorità hanno da sempre la facoltà di chiedere copia dei contratti di lavoro sottoscritti e quindi sottoporre a verifica la loro correttezza e coerenza.

Il modello differente adottato appare poco incline alla vantata digitalizzazione, dal momento che non sarà facile definire quale sia il documento originale in caso di firma elettronica delle parti. Anzi proprio la previsione dei testimoni e della presenza a bordo del documento (ipotizzando che sia necessario avere a bordo l'originale) appare stridere con un reale snellimento procedurale.

Strano che non si sia pensato di aggiungere tra i soggetti che sono abilitati a ricevere le informazioni derivanti dall'UniMare anche le Capitanerie di Porto. In questo modo le avremmo rese edotte sul "chi è imbarcato dove" e si sarebbe evitato di attribuire efficacia determinante ad un "foglio" presente o meno a bordo.

Per la verità, vi sarebbe da dire che le Capitanerie fungono – quantomeno fino ad oggi – anche da UCGM (Ufficio di Collocamento della Gente di Mare) – art. 5 comma 5 del DPR 231/2006 e che tale ufficio periferico del Ministero del Lavoro è informato ai sensi dell'art. 4 bis del D.Lgs 181/2000 delle comunicazioni UniMare inviate. Quindi in realtà dispongono già dell'informazione di arruolamento anche se non in tempo reale considerati i termini che la normativa prevede per l'invio della comunicazione obbligatoria nel settore marittimo.

La verifica dei titoli e delle certificazioni professionali: il controllo che non c'è più (o che arriva dopo)

Abbandonando i temi più formali del contratto di arruolamento, si deve rilevare come nel contesto delineato dalla nuova normativa, emergono profili peculiari e per certi aspetti critici: la verifica dei titoli professionali, dei certificati, degli attestati e dei requisiti di imbarco (es. visita medica preventiva).

Nel sistema precedente, il passaggio in Capitaneria costituiva, di fatto, un momento di controllo preventivo. Pur con tutti i limiti del caso, la scritturazione pubblica intercettava incongruenze, mancanze o errori relativi ai titoli, alle abilitazioni e alla coerenza tra mansione e qualifica.

Oggi, per l'equipaggio diverso dal comandante, questo filtro viene meno. La circolare chiarisce che l'Autorità Marittima non riceve né regolarizza il contratto. Ne consegue che la verifica dei requisiti professionali diventa, nella sostanza, un onere che grava sull'armatore e sul comandante, i quali sono chiamati a garantire che il marittimo imbarcato sia in possesso dei titoli richiesti per la mansione svolta.

Il controllo pubblico, se e quando avviene, tende a spostarsi a valle: in sede ispettiva, in occasione di un accertamento mirato o, peggio, nel corso di un contenzioso. È un passaggio non neutro, perché trasforma un controllo preventivo in un rischio ex post.

Considerazioni conclusive: la semplificazione come rischio organizzativo

La riforma del contratto di arruolamento, letta nel suo complesso, non appare ridurre il carico di responsabilità del sistema. Lo redistribuisce. L’Autorità Marittima arretra sul piano procedurale, mentre avanzano le responsabilità dell’armatore e del comandante, chiamati a presidiare forma, contenuto e coerenza della documentazione di bordo.

In questa prospettiva, l’arruolamento non può più essere considerato un adempimento amministrativo delegabile in modo automatico o un mero atto su carta prestampata presso la Capitaneria. Esso diventa un processo di compliance interna, che richiede metodo, consapevolezza e conoscenza dei CCNL e prassi organizzative adeguate.

La semplificazione, se non accompagnata da standard operativi chiari e da consulenti che più che “procuratori” andrebbero chiamati raccomandatori (art. 5 Legge 135/1977), rischia di trasformarsi in un fattore di incertezza. Ed è proprio su questo terreno che il settore del diporto e dello yachting sarà chiamato, nei prossimi mesi, a colmare il divario tra norma e realtà operativa.

In assenza di tali strumenti, la semplificazione rischia di tradursi in un aumento del rischio operativo e giuridico, proprio per quei soggetti che la riforma intendeva agevolare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Michael Tirrito

Ecco i due panel e i primi speaker confermati per l’8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Monday, February 2nd, 2026 at 9:00 am and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.