

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Equipaggi, certificazioni e fisco: cosa cambia davvero con la Legge 70/2026

Nicola Capuzzo · Monday, June 29th, 2026

*Contributo a cura di avv. Paolo Garagnini **

** Themis Studi Legali*

Quando si parla di Gente di Mare, il pensiero corre immediatamente alle grandi navi mercantili o ai pescherecci. In realtà, le novità introdotte dalla Legge n. 70/2026 hanno un impatto significativo anche sul settore dei superyacht, dove la professionalità dell'equipaggio costituisce uno dei principali fattori di valore dell'imbarcazione. La gestione di uno yacht moderno non si limita infatti alla manutenzione tecnica o all'organizzazione della navigazione. Sempre più spesso l'armatore, il comandante e la società di management devono confrontarsi con obblighi amministrativi, responsabilità giuslavoristiche, controlli ispettivi e aspetti fiscali che richiedono competenze specialistiche.

La riforma interviene proprio su questi aspetti, con tre obiettivi principali: semplificare le procedure amministrative, rafforzare la sicurezza attraverso una formazione più rigorosa e rendere più moderno il sistema di gestione della carriera dei marittimi. Dietro la semplificazione, tuttavia, si nasconde anche un aumento delle responsabilità per tutti gli operatori del settore.

Uno degli interventi più significativi riguarda la progressiva digitalizzazione dei documenti della Gente di Mare. Per anni libretti di navigazione, certificazioni professionali e registrazioni di imbarco hanno richiesto procedure spesso lente e fortemente burocratiche. La digitalizzazione rappresenta quindi un cambio di paradigma destinato a semplificare il rapporto tra marittimi, Capitanerie di Porto e compagnie di navigazione. Per il settore dei superyacht il vantaggio è evidente. I cambi equipaggio sono spesso organizzati in poche ore, magari in occasione di un charter, di una stagione estiva o di un trasferimento internazionale. Ridurre i tempi necessari per verificare titoli professionali e documentazione significa diminuire i rischi operativi e accelerare l'imbarco del personale. La disponibilità di archivi digitali favorisce inoltre una maggiore tracciabilità dei percorsi professionali e rende più agevoli anche le verifiche effettuate dalle autorità marittime durante le ispezioni. La digitalizzazione, quindi, non rappresenta soltanto una comodità amministrativa, ma diventa uno strumento di gestione del rischio.

La vera novità della riforma riguarda probabilmente la formazione professionale. I corsi previsti dalla Convenzione Stcw continuano a rappresentare il requisito fondamentale per lavorare a bordo, ma oggi il loro corretto aggiornamento assume un rilievo ancora maggiore. Per molto tempo si è ritenuto che fosse principalmente il singolo marittimo a dover verificare la validità delle proprie certificazioni. Oggi questo approccio non è più sufficiente. L'impiego di personale con attestati scaduti, incompleti o non correttamente registrati può infatti determinare responsabilità che coinvolgono direttamente l'armatore, la società di gestione e, sotto il profilo operativo, anche il comandante. La verifica preventiva della documentazione dell'equipaggio diventa quindi parte integrante del sistema di sicurezza della nave. In caso di ispezioni Port State Control, controlli dello Stato di bandiera, sinistri o infortuni sul lavoro, la presenza di certificazioni non conformi può incidere non soltanto sul piano amministrativo ma anche sotto il profilo civilistico, assicurativo e, nei casi più gravi, penale. Per questo motivo molte società di yacht management stanno già implementando sistemi digitali di monitoraggio automatico delle scadenze dei titoli professionali. Si tratta di un investimento che oggi rappresenta una concreta misura di prevenzione del rischio.

Nel nuovo scenario normativo cresce anche il ruolo del comandante. Oltre alle tradizionali responsabilità legate alla sicurezza della navigazione, il comandante assume una funzione sempre più importante nella verifica della regolarità amministrativa dell'equipaggio. La corretta composizione del crew, la validità dei certificati, l'aggiornamento delle qualifiche professionali e la corrispondenza tra mansioni svolte e abilitazioni possedute rappresentano oggi aspetti destinati ad assumere un peso crescente durante eventuali controlli. La compliance documentale entra quindi a far parte delle normali attività di gestione dello yacht, al pari della manutenzione tecnica o dell'organizzazione della sicurezza a bordo.

Uno degli aspetti che genera il maggior numero di dubbi riguarda il trattamento fiscale dei marittimi italiani imbarcati su yacht battenti bandiera estera. La disciplina continua a essere particolarmente complessa e richiede un'attenta verifica caso per caso. La regola dei 183 giorni rappresenta soltanto uno degli elementi da considerare. Occorre infatti valutare la residenza fiscale del lavoratore, la tipologia dell'imbarcazione, il regime applicabile e la documentazione che dimostra gli effettivi periodi trascorsi a bordo. Nella pratica professionale molti contenziosi nascono proprio dalla difficoltà di ricostruire con precisione i periodi di navigazione. Registri d'imbarco, contratti, crew list, flight ticket, ordini di imbarco e documentazione di bordo diventano quindi elementi fondamentali per dimostrare la corretta applicazione del regime fiscale. Per comandanti e ufficiali che operano stabilmente su yacht stranieri una gestione documentale accurata rappresenta spesso la migliore tutela contro eventuali accertamenti dell'Amministrazione finanziaria.

La riforma dedica particolare attenzione anche agli strumenti di sostegno del reddito, soprattutto per il comparto della pesca. Pur trattandosi di un settore diverso rispetto allo yachting, il principio che emerge appare significativo: il legislatore riconosce sempre più la peculiarità del lavoro marittimo e la necessità di prevedere strumenti di tutela specifici. È un segnale importante, perché, conferma una tendenza ormai consolidata: il lavoro della Gente di Mare non può essere assimilato integralmente a quello svolto a terra. Turni, permanenza a bordo, mobilità internazionale, rischi professionali e modalità di organizzazione del lavoro richiedono una disciplina dedicata. È verosimile che questa evoluzione normativa continui nei prossimi anni coinvolgendo progressivamente anche altri comparti della Blue Economy, incluso quello dei grandi yacht. Non solo, l'universo "lavoratori marittimi" è composto da numerose galassie che devono trovare specifiche leggi e regole per garantire la possibilità di adeguare i contratti individuali alle concrete esigenze delle parti contrattuali coinvolte. Proprio in questa ottica si stanno muovendo associazioni

datoriali e sindacati dei lavoratori con iniziative sempre più mirate a cogliere le esigenze di specifici settori. Esempio primo, la nascita di specifici Ccnl dedicati al diporto privato (recentemente il Ccnl sottoscritto dalle sigle Unilavoro Pmi, Assoyacht e Ciu Unionquadri).

La vera sfida della Legge 70/2026 non consiste tanto nella digitalizzazione dei documenti quanto nel cambio di approccio che essa impone. Non è più sufficiente rispettare formalmente gli obblighi previsti dalla normativa. Occorre costruire un sistema organizzativo capace di dimostrare, in qualsiasi momento, che l'equipaggio è regolarmente assunto, adeguatamente formato e in possesso di tutte le certificazioni richieste. Per gli armatori ciò significa investire sempre di più nella qualità delle procedure interne. Per gli yacht manager significa integrare gli aspetti giuslavoristici con quelli della sicurezza. Per i comandanti significa poter contare su strumenti di controllo affidabili e costantemente aggiornati. La compliance non rappresenta più soltanto un adempimento amministrativo: diventa parte integrante del valore dello yacht e della sua reputazione sul mercato internazionale.

In attesa dei primi orientamenti interpretativi e della prassi applicativa, alcune buone pratiche appaiono già indispensabili:

- verificare periodicamente la validità di tutte le certificazioni STCW dell'equipaggio
- utilizzare sistemi digitali per il monitoraggio delle scadenze
- conservare una documentazione completa relativa agli imbarchi e agli sbarchi
- verificare preventivamente la posizione fiscale dei marittimi residenti in Italia impiegati su yacht con bandiera estera
- aggiornare le procedure di crew management coinvolgendo comandante, yacht manager e consulenti del lavoro marittimo

Tutto questo, naturalmente, con rispetto dei regolamenti e norme Privacy.

La Legge 70/2026 rappresenta un importante passo avanti nel processo di modernizzazione del diritto della navigazione. Come ogni riforma, richiederà tempo per essere interpretata e applicata. Saranno la giurisprudenza, la prassi amministrativa e l'esperienza degli operatori a chiarire molti dei dubbi che inevitabilmente accompagneranno questa fase iniziale. Un dato, però, appare già evidente: la gestione dell'equipaggio diventa sempre meno un'attività esclusivamente amministrativa e sempre più un elemento strategico nella governance dello yacht. Per gli armatori che investono in organizzazione, formazione e compliance, questa evoluzione normativa non rappresenta un costo, ma un'opportunità per ridurre il rischio, migliorare la sicurezza e valorizzare ulteriormente il proprio asset nel mercato internazionale dei superyacht. Restano dubbi? Sì. Permangono alcune zone d'ombra:

- l'effettiva interoperabilità delle piattaforme digitali tra amministrazioni, bandiere e registri diversi
- il rischio che l'innalzamento dei requisiti formativi, se non accompagnato da un'offerta adeguata di corsi e da tempi certi, si traduca in nuove difficoltà di reperimento del personale
- la necessità di chiarimenti applicativi, soprattutto in materia fiscale, che verosimilmente verranno

affidati alla giurisprudenza e alla prassi amministrativa dei prossimi anni

In definitiva, la riforma può essere considerata promossa, ma con riserva. Promossa, perché aggiorna un impianto normativo che rischiava di allontanarsi troppo dalla realtà operativa dei moderni yacht; con riserva, perché il successo concreto dipenderà dalla capacità di tutti gli attori – amministrazioni, armatori, comandanti ed equipaggi – di utilizzare gli strumenti messi a disposizione in modo consapevole e proattivo.

Per l'armatore che vuole tutelare il proprio investimento, per il comandante che vuole governare uno yacht efficiente e sicuro, e per l'equipaggio che punta a una carriera solida e riconosciuta, il messaggio è chiaro: la conformità non è più solo un obbligo, ma un vantaggio competitivo.

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**

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Monday, June 29th, 2026 at 4:41 pm 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.