

AUDIZIONE ASSARMATORI

DEL

7 MAGGIO 2024

"ROTTE COMMERCIALI"

Nota Assarmatori

Premessa

La scrivente Associazione, si pregia di formulare le seguenti proposte di semplificazione normativa nell'ambito delle azioni definite nel Piano del Mare e della sua prossima ed auspicata attuazione a livello normativo.

1. Sul Ddl Semplificazioni

In primo luogo, segnaliamo come il Ddl Semplificazioni (o *"Ddl Malan"*) abbia saputo cogliere l'esigenza di aggiornamento, di rinnovo e di adeguamento ai tempi di una serie di norme contenute nel Codice della Navigazione italiano che regolamenta e disciplina il diritto della navigazione marittima ma che, come ben sapete, risale al 1942 (*"Codice"*). **In tale contesto interviene l'Atto Senato 673**, recante *"Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo"*, che mira a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo con una serie di importanti interventi che non comportano oneri aggiuntivi a carico dello Stato. La competizione regionale euro-mediterranea richiede che l'Italia affronti seriamente le difficoltà che investono la propria economia marittima, al fine di contrastare la perdita di competitività e di diminuire le ipotesi del c.d. *"flagging out"*, ovverosia di quel fenomeno principalmente rappresentato dalla volontà di un armatore di ricercare registri navali che possano permettere una congrua semplificazione della gestione amministrativa della nave senza, tuttavia, ridurre gli aspetti inerenti alla sicurezza della navigazione. Nel confronto tra i sistemi che, a livello europeo, regolano il trasporto marittimo, quello italiano risulterebbe infatti – e nostro malgrado – quello maggiormente burocratizzato rispetto ad altre bandiere.

In secondo luogo, si segnala come il miglioramento della competitività della nostra *"bandiera"* passi per un necessario snellimento delle procedure alle quali bisogna ottemperare per poter operare al suo interno, nonché per la loro conseguente, necessaria e progressiva digitalizzazione.

Il testo novella alcuni articoli del Codice della Navigazione al fine di:

- a) attualizzare le diverse norme ai tempi moderni;

- b) allineare le condizioni di operatività delle navi italiane a quella degli altri Stati (soprattutto europei);
- c) rendere più competitiva la nostra industria;
- d) evitare il cosiddetto *“flagging out”* e quindi *“conservare”* la bandiera nazionale a bordo delle nostre navi;
- e) migliorare le condizioni di accesso al lavoro dei navigatori anche grazie ad una *“anagrafe”* dedicata.

Tuttavia, nostro malgrado, ci troviamo difronte a proposte che, ad oggi, sono ancora in attesa di essere recepite dal Parlamento e che riportiamo di seguito con l'auspicio che codesto spettabile Comitato riesca a farsi parte attiva in sede di attuazione del Piano del Mare.

1.1. Capo I (*“Disposizioni in materia di lavoro marittimo”*)

Il Capo I (*“Disposizioni in materia di lavoro marittimo”*) è formato dagli articoli da 1 a 7.

L'articolo 1 (*“Esenzione dell'annotazione di imbarco e sbarco”*) prevede la modifica dell'articolo 172-bis del Codice, permettendo 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.

L'articolo 2 (*“Forma del contratto”*) uniforma la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero, permettendo al comandante della nave di arruolare (*rectius assumere*) i marittimi.

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 sono volte ad adeguare e coordinare le disposizioni di cui all'articolo 2 della proposta legislativa in esame, 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 e le modalità di arruolamento del comandante, valorizzando anche il ricorso alla modalità digitale.

L'articolo 5 (*“Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore”*) prevede la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale.

All'articolo 6 (*“Anagrafe digitale unica della gente di mare”*) si prevede 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”*).

L'articolo 7 (“*Anticipi della retribuzione ai marittimi*”) consente la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate su traffici internazionali, nel limite massimo di 500 euro mensili, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro di settore, stipulati dalle organizzazioni sindacali.

1.2. Il Capo II (“*Semplificazione delle pratiche di bordo*”)

Il Capo II (“*Semplificazione delle pratiche di bordo*”) è composto dagli articoli da 8 a 13.

L'articolo 8 (“*Carte, libri ed altri documenti*”) ripristina la procedura originariamente prevista dal Codice per l'utilizzo dei libri di bordo, circa la conformità degli stampati ai modelli approvati dal competente Ministero e le relative procedure di vidimazione e controllo da parte dell'autorità marittima.

L'articolo 9 (“*Giornale nautico, giornale di carico*”) apporta delle modifiche all'articolo 174 del Codice, il quale ad oggi prevede che sul giornale nautico, nella 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.

All'articolo 10 (“*Giornale radiotelegrafico*”), si modifica l'articolo 175 del Codice, il quale attualmente prevede che a bordo debba esservi un giornale radiotelegrafico. Dal momento che a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione MORSE non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti dalle navi, il giornale non ha pertanto motivo di esistere, essendo in uso quello del sistema digitale GMDSS (“*Global maritime distress and safety system*”).

L'articolo 11 (“*Nota di informazioni all'autorità marittima*”) snellisce 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.

L'articolo 12 (“*Certificato di iscrizione, libri di bordo*”) reca modifiche a disposizioni contenute nel regolamento per l'esecuzione del Codice (parte relativa alla “*navigazione marittima*”), di cui al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, al fine di premettere, tra l'altro, che i libri di bordo possano essere scritti anche in inglese.

L'articolo 13 (“*Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo*”) ha l'obiettivo di perfezionare il processo di digitalizzazione della documentazione di bordo e delle relative procedure amministrative.

1.3. Il Capo III (“*Regime amministrativo della nave*”)

Il Capo III (“*Regime amministrativo della nave*”) è formato dagli articoli 14 e 15.

L'articolo 14 (“*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione*”), alla *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. 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. 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 iscrizione in altro registro dell'Unione europea, a quella applicata alla dismissione definitiva per iscrizione in tali registri europei.

L'articolo 15 (“*Iscrizione provvisoria*”) introduce anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in caso di acquisto/vendita della nave.

1.4. Capo IV (“Competitività”)

Il Capo IV (“Competitività”), infine, è composto dagli articoli 16 e 17.

L'articolo 16 (“*Tipi di visite*”) propone di eliminare la duplicazione 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.

1.5. Conclusioni

In conclusione il Ddl in commento interviene su un apparato normativo che attualmente vede:

- (i)* procedure amministrative non allineate all'efficienza che hanno le altre bandiere;
- (ii)* un eccesso di burocrazia che incide pesantemente sui costi di gestione delle navi;
- (iii)* norme obsolete non al passo dei tempi che, ad oggi, sarebbero – *rectius* dovrebbero essere superate grazie al ricorso della tecnologia;
- (iv)* la necessità di rendere la bandiera italiana più “*attractive*” (per fiscalità, semplificazione e burocrazia) per le nuove navi e al fine di scongiurare il citato fenomeno del “*flagging out*”;
- (v)* la lungaggine dei (costosi) tempi di inoperosità della nave nei porti a causa del talvolta eccessivo numero di controlli ed ispezioni alle navi rispetto a quelli previsti dalle altre bandiere;
- (vi)* la necessità di una “*Anagrafe per i marittimi*” che consenta un moderno e preciso monitoraggio del fabbisogno lavorativo per il settore.

Le norme contenute nel testo del Ddl, essendo di semplificazione amministrativa, non rappresentano un costo per lo Stato. Si tratta, pertanto, di misure sulle quali vi è un largo consenso fra tutti gli “*stakeholders*” del cluster marittimo-portuale.

A tal proposito, Assarmatori non può che plaudire all’approccio del legislatore proponente che si desume dalla lettura del testo del disegno di legge in esame, che non mira ad un tentativo di riforma complessiva del Codice della Navigazione che – per estensione, complessità ed interazione con tante altre norme anche internazionali – rappresenta un’impresa di ardua realizzazione. **Il merito di questo disegno di legge** è senz’altro quello di “*iniziare un percorso*” di semplificazione normativa che definiremmo, sempre a nostro sommesso avviso, di “*buon senso*”, cogliendo **nei quattro citati capitoli, i temi di intervento fondamentali e le prime necessarie e non più procrastinabili semplificazioni**. Dall’altro lato, tuttavia, occorre dare seguito con urgenza al citato Ddl per una vera semplificazione del settore.

Essendo noi armatori i principali destinatari della normativa contenuta in esso, siamo perfettamente consapevoli che “**si poteva osare di più**” inserendo altre norme che, forse, da questo ciclo di audizioni potrebbero anche emergere, ma siamo a rappresentare a questo autorevole Comitato, il nostro **auspicio** che il disegno di legge in commento possa essere **approvato il più velocemente possibile**, anche a discapito di possibili integrazioni, nell’eventualità che queste possano ritardare l’approvazione del provvedimento.

Il settore della navigazione marittima non può più permettersi di aspettare. Dobbiamo semplificare, razionalizzare procedure, inserire la digitalizzazione in tutti i processi amministrativi e produttivi possibili, dobbiamo attualizzare la normativa afferente al lavoro marittimo e dobbiamo farlo in fretta. I nostri concorrenti non aspettano. Dobbiamo farlo per essere competitivi, per non depauperare la nostra bandiera, per attrarre altre navi e investitori nei nostri porti.

2. Sea Modal Shift e proventi ETS

La Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 ha modificato la Direttiva 2003/87/CE che istituisce il sistema di scambio di quote d’emissione (*European Emission Trading System*, di seguito ETS), includendo il settore del trasporto marittimo all’interno del regime ETS. L’entrata in vigore di tale inclusione è progressiva, secondo le seguenti percentuali: **(i)** nel 2025, le società di navigazione dovranno acquistare quote di emissione di CO₂ pari al 40% delle emissioni di CO₂ generate nel 2024 dalle navi sotto la loro responsabilità che operano nei viaggi *intra-UE* e nei porti UE; **(ii)** nel 2026, le società di navigazione dovranno acquistare quote di emissione di CO₂ pari al 70% delle emissioni di CO₂ generate nel 2025 dalle navi sotto la loro responsabilità che operano nei viaggi *intra-UE* e nei porti UE; **(iii)** a partire dal 2027 in poi, le società di navigazione dovranno acquistare quote di emissione di CO₂ pari al 100% delle emissioni di CO₂, CH₄ (metano) e N₂O (ossido di azoto) generate nell’anno precedente dalle navi sotto la loro responsabilità che operano nei viaggi *intra-UE* e nei porti UE. Le percentuali citate sono dimezzate per le emissioni generate nei viaggi in entrata o in uscita dall’Unione (cosiddette tratte *extra-UE*).

Le risorse derivanti dalla messa all’asta delle quote di emissioni sono destinate ai bilanci nazionali degli Stati Membri, fatta eccezione per le quote parti allocate come risorse proprie dell’Unione

Europea o attribuite agli strumenti finanziari europei al momento della messa all'asta (Fondo per l'Innovazione, Fondo per la Modernizzazione). L'articolo 10, paragrafo 3, della Direttiva ETS stabilisce il principio che le risorse derivanti dalla vendita delle quote d'emissione siano impiegate nei settori inclusi nell'ambito di applicazione della normativa con finalità ambientali. Tra queste, la lettera (f) del testo, così come emendato dalla Direttiva 2023/959, annovera tra queste finalità *"investire in e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla de-carbonizzazione del settore, [...], misure volte a de-carbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, e tecnologie di propulsione a zero emissioni, [...];"*. Similmente, la lettera (g) del testo include tra le finalità anche *"finanziare la ricerca e lo sviluppo dell'efficienza energetica e delle tecnologie pulite nei settori che rientrano nella presente Direttiva"*. L'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, comma 647, stabilisce che *"il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a concedere contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo"*.

In ottemperanza a quanto appena richiamato, il Decreto direttoriale di impegno n. 53/2023 ha istituito il cosiddetto *"Sea Modal Shift"*, approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2023) 3645 final. In quest'ultima, la Commissione Europea ha riconosciuto il contributo del *Sea Modal Shift* alla riduzione delle esternalità negative di tipo climatico, sociale e di pubblica salute grazie alla promozione del trasporto intermodale e combinato strada-mare, che promuovendo la navigazione a corto raggio contribuisce alla decarbonizzazione del settore del trasporto europeo. Ciò premesso, il *Sea Modal Shift* risulta essere una misura che, per sua natura intrinseca e finalità, è idonea ad essere finanziata attraverso le risorse provenienti dall'applicazione del regime ETS al settore marittimo. Inoltre, i servizi di Autostrade del Mare (AdM), a cui il *Sea Modal Shift* è destinato nella misura in cui favorisce il trasporto combinato e/o intermodale strada-mare, subiscono a causa del regime ETS un aumento dei costi operativi consistente, che rischia di risultare in un aumento dei prezzi del servizio al consumatore. Di conseguenza la competitività del servizio intermodale gommanave sarà ridotta rispetto all'alternativa unimodale stradale, e ciò rende un rafforzamento della capacità contributiva del *Sea Modal Shift* indispensabile negli anni a venire, pena l'aumento delle esternalità negative e la messa in discussione della sostenibilità economica di alcune linee Ro/Ro e Ro/Pax che si tradurrebbe in una battuta d'arresto degli investimenti nella decarbonizzazione.

Pertanto, nelle more del recepimento della Direttiva (UE) 2023/959 e nel rispetto dell'art. 10, par. 3, lett. (f) e (g) dell'emendata Direttiva 2003/87/CE, una quota parte delle risorse derivanti dal regime ETS a bilancio nazionale è destinata al finanziamento del *Sea Modal Shift*, nel limite massimo del 30% del totale disponibile.

3. Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo

SI propone di ripristinare lo sgravio contributivo per le imprese del corto raggio già previsto dalla Legge 522 del 1999 recante *“Misure di sostegno all’industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale”*.

Ad oggi, in assenza di rifinanziamento della suddetta norma, le suddette imprese armatrici continuano ad operare in condizioni di estrema difficoltà visto il perdurare della grave crisi economica e finanziaria che attanaglia il settore, influenzata dalle crescenti pressioni inflazionistiche, ovvero dalla necessità di dover garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo anche nell’ambito di precisi obblighi di servizio pubblico.

Nel contesto inoltre della grave carenza occupazionale tutt’ora in corso riscontrata nel settore, e della profonda transizione tecnologica ed energetica, questo comparto del trasporto marittimo risulta altresì meritevole di maggiori tutele, anche in considerazione dell’elevato impiego di personale italiano a bordo, il quale rappresenta quasi il 99% degli organici aziendali delle Compagnie impegnate nei predetti servizi di collegamento.

Il rifinanziamento della norma pertanto appare opportuno se non necessario rappresentando questo un segnale di grande attenzione al comparto da parte dello Stato. Il tutto al fine di garantire i servizi marittimi di continuità territoriale, la quale costituisce un diritto in capo a ciascun cittadino come espressamente previsto dalla Costituzione.

L’effetto virtuoso della norma per il settore, sarebbe duplice, in quanto la diminuzione del costo del lavoro aumenterebbe da un lato l’occupazione e dall’altro libererebbe risorse aziendali da destinare all’ammodernamento delle flotte che così saranno più efficienti e meno inquinanti.

4. Art. 8 D.Lgs. n. 71/2015 formazione lavoratori marittimi corto raggio

Con la norma di cui all’articolo 8 del D.Lgs n. 71/2015, il legislatore si è preoccupato di disciplinare l’ambito di applicazione delle norme STCW per i marittimi che effettuano la navigazione costiera nazionale prevedendo la possibilità – a certe condizioni – di applicare disposizioni più favorevoli per i possessori dei titoli nazionali per la navigazione costiera. Considerando la norma sopra richiamata, la proposta mira a riformulare parte dei requisiti professionali dei marittimi che operano su unità al di sotto delle 500 tonnellate di stazza GT nei tratti di mare compresi nelle classi B, C, e D. Il riferimento è, nello specifico, a quelle unità impiegate nella navigazione costiera per le quali si potrebbe adottare un criterio di semplificazione delle procedure legate alla formazione del personale in servizio a bordo delle stesse. Tale criterio, oltre alla citata navigazione costiera, potrà fare riferimento alla sostanziale ridondanza dei contenuti di taluni interventi formativi, consentendo il generale alleggerimento delle tempistiche richieste per la formazione; questo anche tenendo in considerazione la natura del lavoro marittimo, la quale in modo strutturale prevede che, dopo l’ottenimento dei certificati di competenza essenziali a poter svolgere l’attività a bordo, il lavoratore sia inoltre chiamato a concludere continui cicli di *refresh* dei medesimi certificati.

L’opportunità di semplificazione, di cui all’articolo 8 del D. Lgs n. 71/2015, risulta oggi ancora più rilevante se considerata nel contesto della fortissima carenza di personale marittimo riscontrata

diffusamente su tutto il territorio nazionale. Come noto, il comparto, già in difficoltà dal punto di vista occupazionale, è altresì interessato da una radicale transizione tecnologica green che promette di rivoluzionare l'attività del trasporto marittimo nel suo complesso. Posto quindi lo straordinario fabbisogno di professionalità marittime, risulta prioritario garantire un sistema formativo e di addestramento efficiente, tarato in questo caso sulle specificità della navigazione costiera, in grado di eliminare le numerose barriere all'ingresso per potenziali candidati alla carriera marittima favorendone la ripresa occupazionale ed il generale consolidamento. La norma del 2015 aveva peraltro già ravvisato la necessità di modernizzare i percorsi di addestramento specificamente richiesti a chi conduce, in particolar modo, attività di navigazione costiera; oggi, a quasi dieci anni dall'emanazione del citato decreto legislativo, la norma di cui al richiamato articolo 8 risulta non essere mai stata formalmente attuata, determinando una necessità prioritaria per il sistema del trasporto marittimo rappresentata dall'improcrastinabile svecchiamento delle previsioni normative dedicate alla formazione del personale impiegato su viaggi costieri, valorizzando le opportunità di miglioramento, efficientamento e semplificazione a supporto dell'intero comparto.

Nello specifico, si fa riferimento a quelle unità impiegate nella navigazione costiera per le quali si potrebbe adottare un criterio di semplificazione delle procedure legate alla formazione del personale in servizio a bordo delle stesse. Tale criterio, oltre alla citata navigazione costiera, potrà fare riferimento all'identità dei contenuti di taluni interventi formativi, optando dunque un alleggerimento dei tempi e dei costi della formazione. È argomento noto, infatti, che i corsi di formazione del personale marittimo non si esauriscono al momento del rilascio dei relativi certificati. Molti di questi, infatti, prevedono un ciclo di refresh quinquennale da svolgere presso un centro di addestramento oppure ottemperando al requisito di un dato periodo di navigazione su natanti aventi determinate caratteristiche¹.

Roma, maggio 2024

¹ Per quanto concerne i refresh da svolgere presso i centri di addestramento autorizzati, si è focalizzata l'attenzione in modo particolare sui seguenti corsi: (a) Refresh Antincendio Base (BST); (b) Refresh Antincendio Avanzato; (c) Refresh First Aid; (d) Refresh Medical Care; (e) Refresh MAMS; (f) Refresh MABEV. Nel primo caso, per il personale in possesso del titolo avanzato, si propone l'esenzione dal refresh dell'addestramento di base, proprio come avviene per i corsi Medical Care e First Aid. Per l'ipotesi sub (b) riferita al personale impiegato a bordo delle unità di cui alla lettera C, Comma 2 dell'art. 86 Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare si propone una familiarizzazione alla lotta antincendio anziché lo svolgimento dell'intero corso. Per il personale sub (c) si propone l'allineamento delle attività formative, facendo confluire i contenuti del Primo Soccorso Sanitario in un unico corso (quello previsto nei corsi del BST) riconducendo e, quindi uniformando, le competenze di questo corso al MIT e al CGCCP. In tal modo si avrebbe un unico corso, eliminando e la confusionaria ulteriore suddivisione tra First aid e Medical care e conseguendo così una effettiva e concreta semplificazione delle procedure (un solo certificato invece di tre in virtù del trattamento degli stessi contenuti didattici). Per i corsi sub lett. (e) ed (f) si propone di prevedere la possibilità di effettuare tali corsi a bordo delle stesse navi estendendo all'intera durata del corso di aggiornamento il concetto di "refresh ridotto a bordo" già previsto dai decreti attuativi dei corsi in parola (D.M. 25 ottobre 2016, art. 6). Da ultimo, con riferimento agli aggiornamenti svolti a bordo, si propone la possibilità di poter effettuare lo svolgimento a bordo dei REFRESH COMPLETI, e non solamente nella modalità "ridotta", così come previsto attualmente da alcuni decreti per taluni corsi (Mams, Mabev, Antincendio Avanzato, Navi Pax) e, qualora effettuati presso i centri di formazione consentire di effettuare i corsi di refresh anche dopo la scadenza dell'attestato di addestramento, fermo restando che detti corsi dovranno essere effettuati prima del successivo imbarco.