

N. 1638

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore LAURO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL L'11 NOVEMBRE 1996

Istituzione del Registro internazionale italiano
per le unità navali adibite a traffici internazionali

ONOREVOLI SENATORI. - La navigazione marittima continua a rivestire un ruolo e un'importanza particolare al fine dello sviluppo economico e sociale dell'Italia.

Il nostro commercio internazionale utilizza per i due terzi la via marittima, con una dipendenza pressochè assoluta per ciò che riguarda gli approvvigionamenti di materie prime.

Sotto il profilo valutario, gli incassi dell'Italia per servizi di trasporto marittimo all'estero raggiungono nel 1995, i 17.000 miliardi di lire e, dedotti gli esborsi relativi alle spese di assistenza della flotta riescono a coprire per metà l'ingente ammontare dei pagamenti internazionali per noli marittimi, conseguente alla forte dipendenza dall'estero del nostro sistema produttivo.

Intorno alla navigazione gravita inoltre un'economia marittima che, oltre alle imprese armatoriali, coinvolge importanti settori della produzione di beni e di servizi: dall'industria cantieristica con il suo rilevante indotto manifatturiero, alle attività portuali, all'articolata rete di servizi di agenzia, di intermediazione, di assistenza legale e finanziaria che qualificano la vita economica delle nostre tante città di mare.

Governo e Parlamento non hanno fino ad oggi purtroppo corrisposto un adeguato impegno alla rilevanza delle questioni marittime. È necessaria e urgente una nuova politica, volta a superare le innegabili arretrattezze del nostro ordinamento che rappresentano altrettanti limiti al dispiegarsi delle potenzialità imprenditoriali e di mercato che l'Italia marittima presenta.

Il sistema marittimo italiano è stato penalizzato dall'assenza di una politica organica di vasto respiro sostituita da frequenti interventi settoriali per lo più dettati da esigenze contingenti, come tali insufficienti ad offrire agli operativi gli opportuni indirizzi

in un quadro articolato di certezze giuridiche ed economiche.

Quello dei servizi di navigazione internazionale è un mercato mondiale aperto, in cui il prezzo del servizio si forma dal libero incontro di una domanda e di una offerta di trasporto marittimo che usufruiscono in tempo reale della più completa informazione, e sono quindi in grado di confrontare tutte le opzioni possibili e scegliere la più vantaggiosa.

In primo luogo occorrerà restituire alla navigazione internazionale italiana la possibilità di competere con la concorrenza mondiale mantenendo condizioni di equilibrio nei conti aziendali. I prezzi dei servizi marittimi sono in larga misura determinati dall'offerta preponderante delle flotte che operano in regime «internazionalizzato», sotto il duplice profilo della imposizione fiscale e del trattamento economico degli equipaggi.

Oggi a fronte di essi i costi di gestione delle navi, sotto la bandiera italiana, risultano troppo elevati per consentire margini di contribuzione adeguati agli impegnativi investimenti richiesti dalle navi.

Paesi come la Norvegia, il Regno Unito, la Grecia, la Danimarca, il Belgio, la Germania, la Francia, la Spagna ed altri hanno messo le loro flotte sotto la bandiera di convenienza o sotto registri internazionali.

Questi ultimi prevedono un alleggerimento di tutti gli oneri fiscali e l'imbarco della maggior parte di personale straniero, ad un costo di gran lunga inferiore. In ambito comunitario l'Italia è il solo Paese che non si è ancora dotato di un simile istituto.

L'armamento italiano si trova perciò a combattere ad armi impari su un mercato internazionale del trasporto marittimo a noli uguale per tutti ma a costi gestionali decisamente superiori. Dal documento elaborato dal commissario Kinnock si evince

che per una nave *bulk carrier* italiana i maggiori del personale italiano rispetto alle condizioni di operatività di una nave greca risultano essere di circa un milione di dollari l'anno.

Ciò ha comportato una drastica riduzione del naviglio nazionale dai dodici milioni di tonnellate di stazza lorda degli anni '80 agli attuali sette milioni con previsioni di ulteriori tagli se non vengono presi urgenti ed adeguati provvedimenti.

Oggi la bandiera italiana è al sedicesimo posto della classificazione mondiale - tutto ciò in controtendenza con l'incremento del traffico globale mondiale e delle flotte degli altri Paesi.

La commissione europea (commissione Kinnock) si è resa conto di tale grave situazione predisponendo un documento programmatico denominato «Verso una nuova strategia marittima», con il quale ha in via definitiva abbandonato l'idea di un progetto di registro navale europeo (EUROS) quale strumento di rilancio della competitività della flotta europea.

Tale documento prende atto della situazione di profonda disparità creatasi nel settore dello *shipping* e suggerisce, ai Governi dei Paesi europei interessati, di prendere le misure ritenute indispensabili per rendere competitiva la propria flotta di bandiera, perseguendo al tempo stesso un obiettivo strategico a livello comunitario.

Il disegno di legge in questione prevede, alla stregua di quanto già in esame in ambito comunitario, l'istituzione di un «registro internazionale» (articolo 1) nel quale possano essere iscritti rispettivamente:

a) le navi e i galleggianti di proprietà di soggetti in possesso dei requisiti previsti

dall'articolo 143 del codice della navigazione, ovvero di soggetti nei cui confronti sia stato emanato il decreto di cui all'articolo 144 del codice della navigazione;

b) le navi di proprietà di persone fisiche o giuridiche straniere.

Non possono essere iscritte nel registro le navi da guerra, le navi da pesca e le unità da diporto.

Le navi iscritte nel «registro internazionale» non possono effettuare servizio di cabotaggio per il quale sia operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione.

L'articolo 3 prevede le modalità di iscrizione delle navi nel registro.

Gli articoli 4, 5 e 6 prevedono invece i documenti relativi alla classificazione e stazatura e la cancellazione delle navi del registro.

Gli articoli 7, 8 e 9 riguardano il personale marittimo e la relativa contrattazione collettiva. Negli ultimi anni purtroppo i posti di lavoro dei marittimi, che vengono soprattutto dalle regioni meridionali, sono diminuiti in maniera impressionante.

Gli articoli 10 e 11 riguardano invece rispettivamente il regime fiscale annuale e la tassa di iscrizione al registro, mentre l'articolo 12 prevede modifiche essenziali all'articolo 9 del codice della navigazione.

Si conclude con l'articolo 13 che prevede disposizioni finali che riducono per l'intero armamento italiano, e quindi non solo per le navi nel registro internazionale, alcuni oneri impropri quali l'imposta sui contratti di arruolamento dei marittimi e quelle sulle assicurazioni.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO

Art. 1.

(Istituzione del Registro)

1. È istituito il Registro internazionale italiano di seguito denominato Registro.

2. Il Registro di cui al comma 1, nel quale sono iscritte le unità navali adibite esclusivamente a traffici internazionali, è diviso in due sezioni in cui sono iscritte rispettivamente:

a) le navi e i galleggianti di proprietà di soggetti in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 143 del codice della navigazione, ovvero di soggetti nei cui confronti sia stato emanato il decreto di cui all'articolo 144 del codice della navigazione;

b) le navi di proprietà di persone fisiche o giuridiche straniere per le quali sussistono le condizioni previste dall'articolo 145, comma 2, del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 28, comma 3, della legge 14 giugno 1989, n. 234, e dal relativo regolamento di esecuzione emanato con decreto del Presidente della Repubblica 21 febbraio 1990, n. 66, nonché le navi che comunque risultino nella disponibilità, con mandato pieno alla gestione, di soggetti aventi cittadinanza italiana o di Paesi dell'Unione europea residenti in Italia, o di società aventi in Italia la propria sede principale, o secondaria, che assumano ogni responsabilità per gli obblighi derivanti dall'esercizio della navigazione, nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi.

3. Non possono essere iscritte nel Registro le navi da guerra, le navi da pesca e le unità da diporto.

4. I soggetti responsabili della gestione di una nave iscritta nel Registro comunicano all'autorità competente ai sensi dell'articolo 3 ogni modifica delle situazioni suscettibili di assumere rilievo ai fini dell'iscrizione della nave nel Registro.

Art. 2.

(Servizi di navigazione interdetti)

1. Le navi iscritte nel Registro non possono effettuare servizio di cabotaggio per il quale sia operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione.

Art. 3.

(Modalità di iscrizione delle navi nel Registro)

1. Ciascun Compartimento marittimo tiene la corrispondente sezione del Registro con le modalità indicate nel regolamento di esecuzione da emanarsi con provvedimento del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Nel regolamento di cui al comma 1 sono altresì indicati il contenuto e le modalità di inoltro delle domande di iscrizione delle navi nel Registro e le relative procedure amministrative.

3. Le domande di iscrizione nel Registro possono riguardare navi provenienti dalle matricole e dai registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, ovvero navi iscritte in un registro straniero, ovvero navi di nuova costruzione, nonchè le navi per le quali sussistano i requisiti previsti dall'articolo 145, comma 2, del codice della navigazione, e successive modificazioni.

4. Non possono essere iscritte nel Registro le navi contemporaneamente iscritte in un altro registro nazionale o internazionale,

ad eccezione delle navi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *b*), in relazione alle quali si applicano le disposizioni dell'articolo 145, comma 2, del codice della navigazione, e quelle di cui al Capo I del decreto del Presidente della Repubblica 21 febbraio 1990, n. 66, in quanto compatibili con quelle della presente legge.

Art. 4.

(Documento di abilitazione alla navigazione)

1. Le navi iscritte nel Registro sono abilitate alla navigazione da apposito documento rilasciato ai sensi dell'articolo 149 del codice della navigazione. Il contenuto ed il modello del documento di abilitazione sono stabiliti nel regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 3, comma 1.

2. Le navi abilitate ai sensi del comma 1, inalberano la bandiera italiana.

Art. 5.

(Stazzatura e classificazione)

1. Ai fini dell'iscrizione nel Registro sono riconosciute la stazzatura e la classificazione effettuate da soggetti a ciò abilitati, da uno degli Stati contraenti la convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con annessi adottata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958, nonchè dalle società di classificazione individuate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 6.

(Cancellazione della nave dal Registro)

1. Coloro che intendono chiedere il passaggio della nave dal Registro alle matricole o ai registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione devono farne domanda scritta all'autorità competente per la tenuta del Registro.

2. Ai fini della cancellazione della nave dal Registro in caso di alienazione della na-

ve a persona che non risponde ai requisiti di nazionalità stabiliti dall'articolo 143 del codice della navigazione, si applicano le disposizioni dell'articolo 156 del codice della navigazione.

3. Ove i requisiti previsti per l'iscrizione nel Registro vengano meno l'autorità competente per la tenuta del Registro provvede ad avviare il procedimento di cancellazione della nave secondo le modalità stabilite nel regolamento di cui all'articolo 3, comma 1.

Art. 7.

(Comando ed equipaggio delle navi iscritte nel Registro)

1. Il comando delle navi iscritte nel Registro è affidato ad un cittadino italiano, o di uno Stato membro dell'Unione europea, in possesso dei prescritti titoli professionali.

2. È altresì cittadino italiano, o di uno Stato membro dell'Unione europea, il primo ufficiale di coperta.

3. I componenti l'equipaggio devono essere in possesso dei certificati emessi dall'Amministrazione di uno Stato contraente la Convenzione internazionale sugli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra il 7 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739, o da tale Amministrazione riconosciuti o autorizzati.

Art. 8.

(Contrattazione collettiva)

1. Le condizioni normative ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari imbarcati sulle navi iscritte nel Registro sono determinate dai contratti collettivi e dalle normative nazionali italiane. Le condizioni economiche saranno quelle determinate dai contratti collettivi nazionali al netto di una quota pari all'imposta sul reddito delle persone fisiche non dovuta ai sensi dell'articolo 9.

2. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 12, le organizzazioni sindacali

di cui al comma 1 stabiliscono altresì le condizioni economiche minime, salariali ed assicurative che devono in ogni caso essere osservate per tutti i lavoratori extracomunitari impegnati a bordo delle navi iscritte nel Registro.

Art. 9.

(Legge regolatrice del lavoro a bordo e regime tributario)

1. Ai fini dell'applicazione della normativa fiscale e di lavoro, le prestazioni di lavoro rese dai marittimi imbarcati su navi iscritte nel Registro si considerano effettuate fuori dal territorio dello Stato e sono comunque escluse dall'imposta sul reddito delle persone fisiche.

Art. 10.

(Regime fiscale per le imprese armatoriali con navi iscritte nel Registro)

1. Il pagamento dell'imposta commisurata al tonnellaggio della nave iscritta nel Registro come da tabella di cui al comma 2 fa venir meno l'obbligo del pagamento di ogni altra imposta anche locale in relazione al carattere internazionale dell'esercizio di tali navi.

2. L'imposta di cui al comma 1 viene così determinata:

- a) una quota fissa di lire 2.500.000;
- b) una quota variabile in funzione delle seguenti classi di tonnellaggio:

(Lire)

0 - 250 TSN (tonnellate stazza netta)	1.200 x TSN
250 TSN - 20.000 TSN (tonnellate stazza netta) . .	600 x TSN
20.000 TSN e oltre	350 x TSN

3. L'imposta di cui ai commi 1 e 2 dovrà essere pagata all'inizio di ogni periodo di dodici mesi.

Art. 11.

(Tassa di iscrizione nel Registro)

1. Per l'iscrizione della nave nel Registro devono essere pagate le seguenti tariffe:

- a) una tariffa fissa di Lit. 3.000.000;
- b) una tariffa variabile in relazione alle seguenti classi di TSN

(Lire)

0 - 250 TSN	300.000
250 - 2.500 TSN	1.350 x TSN
2.800 - 10.000 TSN	1.125 x TSN
10.000 - 20.000 TSN	900 x TSN
20.000 - 30.000 TSN	750 x TSN
30.000 - 40.000 TSN	600 x TSN
40.000 - 50.000 TSN	450 x TSN
50.000 - 60.000 TSN	300 x TSN
60.000 oltre	150 x TSN

2. La tassa di cui al comma 1 dovrà essere versata all'atto del rilascio del documento abilitativo di cui all'articolo 4.

CAPO II

MODIFICHE
AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 12.

*(Modifiche all'articolo 9
del codice della navigazione)*

1. L'articolo 9 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 9. - *(Legge regolatrice del contratto di lavoro)*. - 1. Il rapporto di lavoro del personale di bordo della gente del mare è disciplinato dalla legge della bandiera della nave ovvero da quella dello Stato di cui il lavoratore marittimo ha la cittadinanza, ovvero dello Stato in cui il lavoratore marittimo risiede. Le parti indicano la disciplina cui intendono assoggettarsi. In assenza di una esplicita indicazione delle parti il rapporto

di lavoro sarà soggetto alla legge dello Stato di cui il lavoratore marittimo è cittadino».

2. I contratti di lavoro del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

Art. 13.

(Disposizioni finali)

1. Per tutto quanto non espressamente disposto dalla presente legge, le navi iscritte nel Registro sono soggette alle disposizioni applicabili alle navi iscritte nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione.

2. Le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applicano ai fatti commessi a bordo delle navi adibite a crociera durante il periodo di navigazione al di là del mare territoriale.

3. A tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1994, n. 656.

4. Le assicurazioni riguardanti navi registrate in Italia sono escluse dall'imposta sulle assicurazioni di cui alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, e successive modificazioni, nonché dall'imposta di registro di cui al testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, e successive modificazioni.

