



# Competitività di bandiera

## Studio comparativo sul Registro Internazionale Italiano

Proposta di rapporto finale



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori  
Gruppo Giovani Armatori



*"Solo il cambiamento  
è eterno,  
perpetuo, immortale".*

*A. Schopenhauer*



# Competitività di bandiera

Studio comparativo  
sul Registro Internazionale Italiano

Proposta di rapporto finale  
Roma, 14 dicembre 2011



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori  
Gruppo Giovani Armatori



## Indice

<b>I. Introduzione</b>	<b>5</b>
a) Gli Obiettivi del Lavoro	7
b) Registro Internazionale	9
<b>II. La procedura d'iscrizione nel Registro Internazionale</b>	<b>11</b>
a) Elementi caratteristici	12
a-1) I requisiti per l'iscrizione	12
a-2) Documenti	12
b) Problematiche principali	14
b-1) Tempistica della procedura di iscrizione	14
b-2) Complessità	14
b-3) Traffici di cabotaggio	15
c) Analisi comparativa	15
c-1) Malta: provisional registration	16
c-2) Inghilterra: customer account manager	17
c-3) Norvegia: registro unico centralizzato	17
c-4) Norvegia: offshore business	17
c-5) Danimarca: medical office	18
d) Proposta migliorativa	18
<b>III. La procedura di dismissione della bandiera e cancellazione dai registri</b>	<b>22</b>
a) Fonti normative	24
a-1) L'iscrizione in altro registro non comunitario	24
a-2) L'iscrizione in altro registro comunitario	25
b) Problematiche principali	28
b-1) Il nulla osta dell'Agenzia delle Entrate	28
c) Analisi comparativa	29
d) Proposta migliorativa	29
<b>IV. La Bareboat Charter Registration</b>	<b>31</b>
a) Premessa	32
b) La "Bareboat Charter Registration OUT"	32
b-1) Fonti normative	32
b-2) La procedura	32
b-3) Contenuto dell'Istanza al Ministero della Marina Mercantile	32
c) La "Bareboat Charter Registration IN"	33
c-1) Fonti normative	33
c-2) La procedura	33
c-3) Durata	33
c-4) Cancellazione	33
c-5) Effetti	33
d) Problematiche generali	33
e) Problematiche specifiche	34
e-1) Impossibilità di iscrizione temporanea nel Registro Internazionale da bandiera comunitaria	34
e-2) Richiesta fideiussione in caso di dismissione temporanea di bandiera per iscrizione in altro registro UE	35
e-3) Bareboat-in e cabotaggio	35
f) Proposta migliorativa	36



<b>V. <i>L'informatizzazione delle procedure</i></b>	<b>37</b>
a) Fonti normative	38
b) Problematiche principali	38
c) Analisi comparativa	40
d) Proposta migliorativa	41
<b>VI. <i>Delega agli Enti di Classifica</i></b>	<b>43</b>
a) Fonti normative	44
b) Problematiche principali	44
c) Analisi comparativa	45
d) Proposta migliorativa	46
<b>VII. <i>La Tonnage Tax In Italia</i></b>	<b>51</b>
a) Fonti normative	52
b) Problematiche principali	52
c) Analisi comparativa	52
<b>VIII. <i>Equipaggi</i></b>	<b>59</b>
a) Fonti normative	60
b) Nazionalità e qualifiche	60
b-1) 1° Ipotesi	
Navi provenienti da registro italiano (Articolo 2, lettera a)	60
b-2) 2° Ipotesi	
Navi provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo	
ex art 28 e 29 l. 234/1989 (articolo 2, lettera b),	
oppure acquistate all'estero,	
o comunque provenienti da registri esteri	
e navi di nuova costruzione (articolo 2, lettera c)	60
b-3) La deroga all'imbarco di marittimi comunitari	61
b-4) La nazionalità del comandante	61
b-5) Costo del lavoro	62
c) Problematiche principali	62
d) Analisi comparativa	63
<b>IX. <i>Conclusioni</i></b>	<b>69</b>
<b><i>Tabella comparativa</i></b>	<b>72</b>
<b>X. <i>Bibliografia</i></b>	<b>77</b>
I) Dottrina	78
II) Normativa Italiana	78
III) Normativa Straniera	79
IV) Siti Internet	79
V) Pubblicazioni	79





# I. Introduzione

## Introduzione

Tra gli obiettivi del Gruppo Giovani Armatori vi è quello di contribuire all'attività di Confitarma nell'analisi delle varie tematiche di interesse dell'industria armatoriale italiana.

In quest'ottica è stato costituito un gruppo di lavoro per lo studio e l'osservazione dei fattori che condizionano l'operatività della flotta mercantile in un contesto internazionale di agguerrita concorrenza sui mari del mondo.

Sulla base del presupposto che l'attuale struttura del Registro Internazionale Italiano è fondamentale e indispensabile per la competitività della nostra bandiera, lo studio analizza i principali aspetti che influiscono sulla operatività degli armatori italiani confrontando norme e procedure previste in altri registri europei.

Lo studio è stato realizzato dal Gruppo Giovani Armatori in stretta collaborazione con le Commissioni e la struttura di Confitarma; esso non ha la pretesa di essere un documento esaustivo dal punto di vista giuridico ma mira a rilevare alcuni aspetti di carattere pratico sui quali si intende richiamare l'attenzione dell'Amministrazione.

Le motivazioni che ci hanno spinto ad analizzare il nostro Registro Internazionale sono quelle che, pur trovandoci di fronte ad uno strumento di eccellenza, non c'è motivo per non sviluppare miglioramenti che consentano una ulteriore efficienza del Registro stesso, miglioramenti "a costo zero" che per molti aspetti non presuppongono stravolgimenti normativi ma la semplice applicazione del buon senso e della praticità.

Orgoglioso del lavoro di squadra portato avanti, il Gruppo Giovani Armatori ringrazia tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo studio e, in particolare:

- il nostro Presidente Paolo d'Amico, che con il suo esempio e il suo incoraggiamento ci apre la strada e ci stimola a guardare avanti con uno spirito di critica costruttiva;
- il Direttore Generale, Gennaro Fiore, e tutta la Struttura di Confitarma, senza i quali lo studio non avrebbe visto la luce;
- Angelo D'Amato, Presidente della Commissione Navigazione Oceanica, che sin dall'inizio ha creduto nella validità di questo studio supportando l'iniziativa;
- le associazioni armatoriali e gli studi legali di Danimarca, Malta, Norvegia, Paesi Bassi e Regno Unito che, aprendoci volentieri le porte, ci hanno permesso di conoscere meglio la loro realtà;
- "last but not least", si ringrazia la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Direttore Generale, Enrico Maria Pujia, che ha collaborato fornendo dati e informazioni indispensabili. Lo ringraziamo sin da ora anche per il futuro lavoro di squadra che domani ci potrebbe consentire di "portare a casa il risultato".

*Il Gruppo Giovani Armatori*

### a) Gli Obiettivi del Lavoro

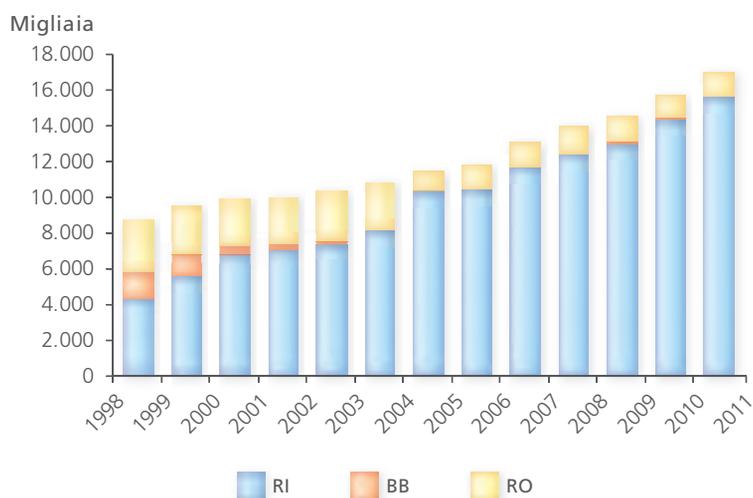
Con l'introduzione del Registro Internazionale avvenuta grazie alla legge 30/1998, l'Italia, seppure con diversi anni di ritardo rispetto a molte altre nazioni europee, si è avviata verso un impetuoso percorso di crescita della propria flotta che continua tutt'oggi. In verità, il primo tassello di questo processo si era avuto con l'adozione della legge 234/89 istitutiva della *bareboat charter registration* che aveva a suo tempo impedito un esodo in massa verso altre bandiere.

Nel corso degli anni, il Registro Internazionale è stato ulteriormente migliorato grazie soprattutto all'introduzione della *tonnage tax* e di una apertura, seppure parziale, ai traffici cabotieri inizialmente non previsti.

Il grafico e la tabella che seguono mettono bene in evidenza l'enorme successo del Registro Internazionale che è divenuto in termini di tonnellaggio il registro nazionale di gran lunga più consistente, permettendo all'Italia inizialmente di recuperare molte posizioni nella classifica delle flotte mondiali e successivamente di mantenere una posizione di tutto rispetto.

A tredici anni dalla sua introduzione si può affermare che l'operazione di salvataggio della bandiera italiana ha avuto successo, anche se la competizione con gli altri registri, specie comunitari, è sempre molto sentita.

Grafico 1  
Evoluzione della flotta italiana per tipo di registro  
(Valori in GT)



Fonte: interna

Infatti, se da un lato i fondamentali di questo istituto sono finalmente allineati con quelli dei registri concorrenti, dall'altro, il Registro Internazionale presenta ancora, rispetto alle altre bandiere, alcune carenze sotto il profilo amministrativo. Questo fenomeno, come avremo occasione di vedere nel corso del presente studio, è strettamente legato ad una maggiore burocrazia nel nostro Paese rispetto ad altri Stati presi a riferimento.

Tabella 1  
**Elenco delle prime 20 flotte mondiali**  
*(flotta registrata e controllata Lloyd's Register)*

	Paese	Bandiera nazionale		Bandiera estera		Totale flotta controllata		% bandiera estera
		N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt	
1	Grecia	748	64.423	2.417	137.633	3.165	202.056	68,1%
2	Giappone	632	18.262	3.058	176.611	3.690	194.873	90,6%
3	Germania	406	17.309	3.351	97.403	3.757	114.712	84,9%
4	Cina	1.708	45.204	1.519	60.937	3.227	106.141	57,4%
5	Corea del Sud	712	18.766	454	32.610	1.166	51.376	63,5%
6	Norvegia	493	13.825	947	27.022	1.440	40.847	66,2%
7	USA	219	5.842	743	33.324	962	39.166	85,1%
8	Hong Kong	395	24.010	279	13.302	674	37.312	35,7%
9	Danimarca	315	13.408	549	20.640	864	34.048	60,6%
10	Taiwan	87	4.032	554	28.938	641	32.970	87,8%
11	Singapore	511	18.377	311	12.377	822	30.754	40,2%
12	Bermuda	13	1.557	240	28.467	253	30.024	94,8%
13	Regno Unito	271	8682	346	19.283	617	27.965	69,0%
14	<b>ITALIA</b>	<b>556</b>	<b>16.478</b>	<b>206</b>	<b>6.390</b>	<b>762</b>	<b>22.868</b>	<b>27,9%</b>
15	Turchia	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660	60,3%
16	Russia	877	4.801	414	13.568	1.291	18.369	73,9%
17	India	290	13943	56	3.358	346	17.301	19,4%
18	Canada	109	825	214	16.042	323	16.867	95,1%
19	Iran	46	705	76	11.869	122	12.574	94,4%
20	Arabia Saudita	54	1.722	53	10.579	107	12.301	86,0%

Fonte: Fairplay/Confitarma. 1 gennaio 2011. Navi oltre le 1.000 gt

In definitiva, l'obiettivo del presente studio è triplice:

- 1) analizzare nel dettaglio il funzionamento del Registro Internazionale Italiano ed evidenziarne le carenze burocratiche ed amministrative, cercando di avanzare proposte concrete per una loro soluzione nel breve periodo;
- 2) operare un raccordo tra quanto delineato nel primo punto e l'attività svolta da Confitarma in ambito di elaborazione di proposte di semplificazione normativa;
- 3) effettuare un raffronto sotto il profilo normativo e soprattutto operativo tra il Registro Internazionale Italiano ed alcuni registri comunitari significativi.

Con riferimento al terzo punto, sono stati scelti i registri di Regno Unito, Malta, Norvegia (NIS), Danimarca (DIS) e Olanda. Il Regno Unito presenta sotto il profilo dimensionale (ampiezza della flotta, economia, popolazione, estensione geografica) numerose similitudini con l'Italia, anche se il funzionamento del registro risulta più efficiente rispetto al nostro. Malta rappresenta il tipico registro di convenienza con il significativo vantaggio di essere anche un registro comunitario. Norvegia, Danimarca e Olanda sono tre Paesi con un alto livello di efficienza della pubblica amministrazione ed un registro di iscrizione evoluto.

#### *b) Registro Internazionale*

Il Registro Internazionale è stato introdotto con il decreto legge n. 457 del 30 dicembre 1997, convertito in legge n. 30 del 27 febbraio 1998, e ha operato secondo le direttive consentite dalle Linee Guida sugli aiuti di Stato dell'Unione Europea e cioè:

- possibilità di imbarcare marittimi di nazionalità extracomunitaria;
- interventi sulla fiscalizzazione degli oneri sociali;
- interventi sulle contribuzioni previdenziali e assistenziali dei marittimi.

Obiettivo del Registro Internazionale era pertanto ridurre competitività sul mercato internazionale alla flotta di bandiera italiana con la concessione, tra l'altro, della possibilità di ricorrere a marittimi extracomunitari e di prevedere forme di riduzione del costo del lavoro e della fiscalità di impresa conformemente alla legislazione comunitaria che, pur qualificando tali misure aiuti di Stato, ne ha consentito il ricorso da parte dei singoli Stati membri a sostegno della flotta e dell'occupazione.

Occorre tener conto che le Linee Guida sugli aiuti di Stato non sono sempiterni ma soggette a periodica rivisitazione. Le misure da esse consentite, inoltre, dovrebbero essere temporanee e decrescenti.

Nato quando ancora i traffici di cabotaggio nazionale erano protetti perché preclusi alle flotte di Paesi terzi, il Registro Internazionale era inizialmente riservato alle sole navi adibite ai traffici internazionali. Per quanto riguarda il cabotaggio (aperto in Italia dal 1 gennaio 1999 alla concorrenza europea) la necessaria difesa della bandiera italiana nei confronti delle più competitive bandiere comunitarie fu assicurata da speciali provvedimenti legislativi atti a riproporre, seppure in modo parziale, quelle principali misure di sostegno tipiche del Registro Internazionale Italiano. Successivamente, tali strumenti legislativi per il primo registro sono stati prima ridotti e poi definitivamente aboliti (a partire dall'1 gennaio 2010) anche in virtù dell'estensione, intervenuta con passi successivi, della possibilità di effettuare viaggi di cabotaggio (a certe condizioni) anche a navi iscritte nel Registro Internazionale.

Tuttavia, pochi mesi dopo la sua introduzione, quando il cabotaggio nazionale si aprì alle altre flotte comunitarie, si pose seriamente la necessità di estendere il Registro

Internazionale alle tipologie di traffici cabotieri più esposti alla concorrenza, seppure con alcune limitazioni.

Ancora in riferimento ai rapporti fra traffico cabotiero e Registro Internazionale, nella tabella di cui alla pagina seguente sono riepilogate tutte le principali modifiche alla legge intervenute dal 1998 sino al 2011.

Tabella 2

**La graduale apertura del Registro Internazionale ai traffici di cabotaggio**

L.30/1998	Nasce il Registro Internazionale Italiano. Vi si possono iscrivere con benefici consistenti le navi che effettuano esclusivamente traffici internazionali (cabotaggio escluso).
L.522/1999 (Art. 9.5)	Le navi iscritte nel R.I. possono effettuare un viaggio di cabotaggio mensile purché seguito o preceduto da un viaggio internazionale.
L.166/2002 (Art. 34.6)	Le navi iscritte nel R.I. possono effettuare fino a 4 viaggi di cabotaggio mensili senza più l'obbligo di seguire o precedere un viaggio internazionale purché i loro equipaggi siano interamente comunitari o si sia fatto ricorso alle deroghe ai sensi dell'accordo con le OO.SS. del 21 febbraio 2002.
L.289/2002 (Art. 80.44)	Il numero dei viaggi di cabotaggio per le navi iscritte nel R.I. viene portato da quattro a sei.
L.326/2003 (Art. 39.14 bis) e L.350/2003 (Art. 2.68)	Le navi iscritte nel R.I. possono effettuare viaggi di cabotaggio oltre le 100 miglia senza alcun limite nel numero. Misura autorizzata dall'Unione Europea nel 2004.
Tonnage tax e viaggi circolari	Nel 2004 entra in vigore la Tonnage Tax che consente di determinare il regime di tassazione della nave su base forfetaria legata al tonnellaggio della nave e non sul fatturato. Nello stesso anno viene riconosciuto ai fini del conteggio delle miglia percorse in cabotaggio il principio del viaggio circolare che di fatto riduce a 50 miglia il limite per l'iscrizione di tali navi nel R.I.
Circolare Ministeriale Luglio 2007	I mezzi adibiti all'assistenza alle piattaforme off-shore poste sulla piattaforma continentale italiana (cabotaggio) possono iscriversi nel registro internazionale.

Fonte: interna

Prima di esaminare nel dettaglio il funzionamento del Registro Internazionale, dall'iscrizione alla cancellazione, è opportuno ricordare che in Italia esistono altri due registri dove le navi mercantili possono essere iscritte: il registro ordinario e quello delle navi minori e dei galleggianti in merito ai quali il presente studio farà soltanto brevi accenni. In particolare, il registro ordinario ha visto ridursi gran parte del tonnellaggio iscritto proprio a vantaggio del secondo registro (cfr. grafico 1 Cap I, pag. 7).

Per effetto di normative comunitarie e disposizioni nazionali, non possono iscriversi nei registri nazionali le navi passeggeri con oltre 20 anni di età e le navi cisterna con oltre 15 anni di età.

Esclusioni Rilevanti	
Tipologia	Caratteristiche
navi cisterna	singolo scafo e > 15 anni
navi passeggeri	> 20 anni

Mentre le matricole del Registro Ordinario e del Registro Internazionale sono tenuti presso gli uffici delle Capitanerie di Porto sedi di Direzione Marittima, i registri delle navi minori e galleggianti sono tenuti presso tutti gli uffici periferici delle Capitanerie di Porto.



## II. La procedura d'iscrizione nel Registro Internazionale

## II. La procedura d'iscrizione nel Registro Internazionale

### a) Elementi caratteristici

L'iscrizione nel Registro Internazionale si caratterizza per:

- necessità di una preventiva autorizzazione da parte dell'Amministrazione centrale: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- nulla osta da parte delle Organizzazioni Sindacali da ottenere per ogni singola procedura di iscrizione.

In sostanza, come vedremo, gran parte della documentazione va presentata due volte: al Ministero per l'autorizzazione e alla Direzione Marittima per l'iscrizione. Senza contare eventuali coinvolgimenti delle autorità consolari, qualora la nave venga nazionalizzata all'estero.

### a-1) I requisiti per l'iscrizione

Ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 30/98 possono iscriversi nel Registro Internazionale le navi da carico superiori alle 650 tonnellate di stazza lorda che effettuano viaggi internazionali.

Il Registro Internazionale di ciascuna direzione marittima è suddiviso in tre sezioni nelle quali le navi sono iscritte a seconda della loro "provenienza":

- 1) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione Europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'art.143 del codice della navigazione;
- 2) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'art.143 del codice della navigazione;
- 3) le navi che appartengono a soggetti non comunitari in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'art. 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione Europea.

I casi più comuni di iscrizione nel Registro Internazionale riguardano:

- navi provenienti dal Registro Ordinario;
- navi provenienti dall'estero a seguito di acquisto o di semplice trasferimento;
- navi di nuova costruzione;
- navi in temporanea dismissione da registro straniero.

### a-2) Documenti

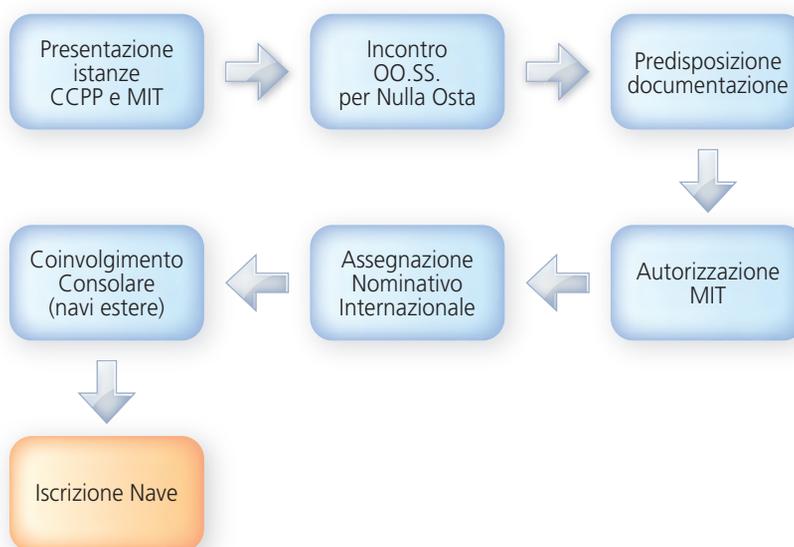
Tralasciando volutamente l'ipotesi di sospensione temporanea di bandiera (ovvero il B/B Out di cui al capitolo IV del presente lavoro), si elencano qui di seguito i principali documenti necessari per l'iscrizione di nave nel Registro Internazionale da parte di soggetto comunitario (cfr. anche art. 315 Regolamento per la navigazione marittima):

- 1) istanza **in carta da bollo** indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intesa ad ottenere l'autorizzazione all'iscrizione nel Registro Internazionale e, contestualmente, analoga istanza indirizzata all'Ufficio marittimo di iscrizione per iscrizione nel Registro Internazionale;

- 2) istanza, autonoma o congiunta alla precedente istanza ministeriale, per la richiesta di assegnazione del nome (art. 140 cod. nav.) e del nominativo internazionale se già non presenti. Il Nominativo internazionale sarà successivamente assegnato dall'ufficio competente della Marina Militare (Maritele);
- 3) per gli acquisti di nave, titolo di proprietà (*Bill of Sale*) in forma di **atto pubblico** o **scrittura privata** con **firme autenticate** dal notaio e registrato all'Ufficio del Registro **legalizzato** e "**apostillato**" (se redatto in lingua straniera deve essere fatta una **traduzione legalizzata**) altrimenti copia del contratto di costruzione o estratto di matricola per le navi già di bandiera italiana;
- 4) per i trasferimenti da registri esteri, certificato di cancellazione dal registro straniero **tradotto, legalizzato e apostillato**;
- 5) certificato di stazza (anche provvisorio);
- 6) documentazione comprovante che il proprietario possiede i requisiti di cui all'art. 143 comma a) del Codice della Navigazione (certificato di residenza e cittadinanza o iscrizione alla C.C.I.A.A.. In alternativa possono essere presentate le dichiarazioni sostitutive ai sensi della legge n.127/97 e successive modifiche ed integrazioni);
- 7) copia del contratto collettivo di lavoro per la gente di mare stipulato in sede nazionale (il predetto documento generalmente non è necessario in quanto tali indicazioni sono di norma riportate nel dispaccio autorizzativo del Ministero);
- 8) attestazione del versamento di € 61,97.

In sintesi la procedura di iscrizione può essere così schematizzata:

Grafico 2  
**Schema relativo alla procedura di iscrizione nave  
 nel Registro Internazionale Italiano**



### *b) Problematiche principali*

Oltre alla complessità della procedura appena illustrata e dei documenti da presentare, che si traduce inevitabilmente in una tempistica spesso lunga ed una conseguente mancanza di competitività del nostro registro rispetto ad altri, sussistono altre limitazioni che il Registro Internazionale subisce rispetto a molti altri registri comunitari.

#### *b-1) Tempistica della procedura di iscrizione*

L'iscrizione di una nave nel Registro Internazionale presenta in Italia tempi elevati o quanto meno spesso giudicati non adeguati alle esigenze commerciali degli armatori.

Benché in alcuni casi urgenti il Ministero riesca ad evadere la procedura di autorizzazione in tempi brevi, anche in un solo giorno lavorativo, si tratta in ogni caso di situazioni eccezionali ottenute grazie all'impegno e la collaborazione fra tutti gli attori coinvolti.

Nella generalità dei casi, l'iter nel suo complesso, dalla presentazione delle istanze al Ministero e in Capitaneria fino all'iscrizione effettiva della nave, richiede invece molti giorni. In alcuni casi, come si vedrà nel capitolo relativo alla informatizzazione delle procedure, anche mesi.

Questa eccessiva durata della procedura di iscrizione è dovuta a numerosi fattori fra i quali vanno senz'altro menzionati come più importanti:

- presentazione di due istanze separate, una in Capitaneria ed una al Ministero, molto simili fra loro anche nella documentazione da allegare;
- intervento di un terzo ente, Maritele, per l'assegnazione dei nominativi internazionali, ove necessario;
- necessità di riunire le organizzazioni sindacali per il nulla osta.

Oltre a queste motivazioni, incidono negativamente sulla durata dell'iter fattori non imputabili all'amministrazione quali, ad esempio, i ritardi delle consegne da parte dei cantieri o dei venditori.

Come si vedrà più avanti, gli altri Paesi esaminati riescono a ridurre sensibilmente la procedura soprattutto grazie alla centralizzazione ed all'informatizzazione, tanto che alcuni registri accettano le domande di iscrizione solo a ridosso della prevista data di consegna. Questa regola, che non esiste in Italia, consente di abbattere molto i tempi ma presuppone una certa affidabilità dell'intero sistema.

Al contrario, in Italia molto spesso si tende a presentare con largo anticipo le istanze di iscrizione, anche se incomplete, nel timore di non riuscire ad ultimare le pratiche nei tempi richiesti dalle intese con i venditori.

#### *b-2) Complessità*

Si tratta di un problema comune anche al Registro Ordinario ma molto più frequente nel Registro Internazionale e riguarda la difficoltà di iscrizione tempestiva delle ipoteche (necessarie in caso di finanziamento) alla luce di quanto previsto dall'articolo 315 del Regolamento per la navigazione marittima.

La procedura si complica ulteriormente in caso di una nave proveniente da un registro

straniero che non può emettere immediatamente il certificato definitivo di cancellazione e, pertanto, rilascia il cosiddetto «certificato di cancellazione provvisorio».

In tale ultima ipotesi, infatti, l'articolo 152 del Codice della Navigazione consente l'emissione del passavanti provvisorio. Tuttavia, il "certificato di cancellazione provvisorio" non è sufficiente (stante l'attuale formulazione dell'articolo 315 del regolamento per la navigazione marittima) per l'iscrizione della nave nel Registro Internazionale.

Ne consegue che la nave, con il passavanti provvisorio, è abilitata alla navigazione e all'uso della bandiera italiana ma non può essere immatricolata sino a quando il certificato definitivo di cancellazione non è rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave e, di conseguenza, nemmeno alcuna ipoteca o altro gravame può essere annotato. Si rileva comunque la disponibilità da parte delle Capitanerie di Porto Italiane ad iscrivere la nave con la presentazione del certificato di cancellazione provvisorio. In ogni caso sarebbe auspicabile che tale prassi prescindesse da specifiche richieste da parte degli interessati.

### *b-3) Traffici di cabotaggio*

Un altro aspetto da tenere presente riguarda gli effetti negativi che alcune disposizioni nazionali, più restrittive di quelle comunitarie, causano alle navi di bandiera italiana iscritte nel Registro Internazionale e impiegate, anche saltuariamente, nell'attività di cabotaggio.

La prima di queste disposizioni, insita nella stessa legge 30/98 come successivamente modificata, impedisce di fatto l'iscrizione nel Registro Internazionale delle navi adibite al trasporto pubblico locale ed ai servizi di bunkeraggio marittimo (attività, tra l'altro, tipicamente di esportazione e quindi "internazionale") impedendo loro di poter competere in un contesto liberalizzato a livello comunitario dove operano altri secondi registri europei o primi registri più competitivi (Malta, Cipro, ecc.).

L'altra limitazione deriva dal divieto stabilito dalla legge 522 del 1999 di iscrivere sotto bandiera italiana (Registro Internazionale e Registro Ordinario) le navi passeggeri con più di venti anni di età. Come si vede, trattasi di una limitazione legata alla bandiera e non al tipo di traffico svolto. Pertanto, prendendo ad esempio il settore cabotiero, potremo avere l'immissione di nuove navi passeggeri oltre i venti anni di età solo da parte di operatori che battono bandiere comunitarie non italiane.

Più equa in questo senso sarebbe una norma che imponesse un divieto di accesso assoluto ai traffici cabotieri per navi oltre una certa età piuttosto che una disposizione legata alla bandiera nazionale.

### *c) Analisi comparativa*

Con riferimento al confronto del nostro registro internazionale con gli altri Paesi esaminati, va considerato che mentre Malta, Olanda e Regno Unito dispongono di un unico registro, Norvegia e Danimarca, analogamente a quanto fatto dall'Italia, hanno istituito un registro speciale per i traffici internazionali denominati NIS (Norvegia) e DIS (Danimarca).

## II. La procedura d'iscrizione nel Registro Internazionale

Di seguito alcuni punti di forza dei singoli registri successivamente approfonditi.

Tabella 3  
**Aspetti rilevanti relativi alla procedura di iscrizione nel R.I.  
nei registri esteri in studio**

<b>Malta</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Assenza a restrizioni per tipologie di nave</li><li>• Modalità della procedura provvisoria (c-1)</li><li>• Nessuna restrizione sulla nazionalità del proprietario</li><li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li></ul>
<b>Regno Unito</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Compilazione della documentazione via internet</li><li>• Customer Account Manager (c-2)</li><li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li></ul>
<b>Danimarca</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Assenza di limiti di tonnellaggio per l'iscrizione della nave</li><li>• Registro centralizzato</li><li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li><li>• Medical Office per l'assistenza medica ai naviganti ubicato presso la sede dell'Associazione Armatoriale danese (c-5)</li></ul>
<b>Norvegia</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nessuna restrizione per la nazionalità del proprietario della nave</li><li>• Registro unico centralizzato (c-3)</li><li>• Speciale regime per le Oil Rig (c-4)</li><li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li></ul>
<b>Olanda</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Registro unico e centralizzato (Rotterdam)</li><li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li></ul>

Elaborazione GGA

Oltre ad una generica maggiore snellezza di procedura dovuta a requisiti meno restrittivi o al mancato coinvolgimento di soggetti terzi nella procedura (vedi ad es. Associazioni Sindacali), come si può notare dalla tabella sopra riportata, quali esempi di *best practices* si riportano alcune pratiche seguite dagli altri registri esaminati.

### **c-1) Malta: provisional registration**

#### **ART. 12 E SS. DEL MALTA SHIPPING ACT**

*Una volta soddisfatti pochi requisiti preliminari, il registro emette certificato provvisorio della durata di 6 mesi (estendibile) che ha gli stessi effetti di un certificato definitivo.*

*Dopo 1 mese (estendibile): certificato del costruttore/eventuale certificato cancellazione altro registro.*

*Dopo 6 mesi (estendibile): certificato attestante il possesso dei certificati/Certificato Surveyor attestante il tonnellaggio.*

*Dopo 20 mesi: la procedura deve essere in ogni modo conclusa.*

Rileva *ictu oculi* la maggiore flessibilità della procedura: ciò non si desume solo dalla estendibilità di tutti i termini di presentazione dei documenti, ma anche dal fatto che il proprietario della nave ottiene un certificato provvisorio immediato che ha la stessa valenza di un certificato definitivo.

### *c-2) Inghilterra: customer account manager*

Se il Registro dichiara che la nave ha i requisiti per l'iscrizione, al proprietario viene assegnato un Customer Account Manager (CAM) dedicato, a cui rivolgersi per problematiche generali o amministrative durante il processo di registrazione ed un Customer Service Manager (CSM) che assisterà il proprietario durante il processo di "Flag in" della nave in merito a problematiche tecniche o relative alle ispezioni da parte del Registro. L'"Application Form" per la registrazione può essere spedita via internet, così come l'assistenza del CAM può avvenire on-line.

### *c-3) Norvegia: registro unico centralizzato*

La procedura di iscrizione nel NIS è regolata dal Norwegian Maritime Code. Tutta la modulistica per la gestione di una nave nel registro norvegese è scaricabile dal sito [www.nis-nor.no](http://www.nis-nor.no), dove sono altresì consultabili tutte le informazioni riguardanti i registri norvegesi. Ulteriori informazioni sono consultabili sul sito del Norwegian Maritime Directorate [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no).

Il regime amministrativo delle navi è gestito a livello centrale da un unico ufficio competente in materia.

In linea di principio, tutte le pratiche inoltrate per e-mail e posta ordinaria, se complete, sono registrate in tempo reale nel Registro. I documenti trasmessi in originale vengono restituiti entro 1 o 2 settimane, in base alla disponibilità di personale, assenza per malattie o ferie, festività.

Per le operazioni effettuate all'estero e per le pratiche incomplete viene assegnata una persona dedicata che fornirà la necessaria assistenza durante l'intera procedura.

È previsto il pagamento di tasse di registrazione sia iniziali che annuali che possono arrivare a diverse migliaia di euro.

Le singole operazioni di aggiornamento del registro (annotazioni ipoteche, cambi nome, rilascio certificati ecc.) devono essere pagate secondo un tariffario prestabilito.

Il registro norvegese consente la libera consultazione online delle informazioni relative alle navi iscritte.

### *c-4) Norvegia: offshore business*

Il Capitolo 1 paragrafo 1 del Norwegian International Ship Register stabilisce che: "Self-propelled passenger and cargo ships and hovercraft, as well as drilling platforms and other movable installations, may on request be registered in the Norwegian International Ship Register".

Il capitolo 1 paragrafo 3 delle "Regulations relating to the registration of the ships in the Norwegian International Ship Register" recita quanto segue: "For the purposes of the present Regulations, drilling platforms and other mobile installations are regarded as ships". Il motivo per cui le oil platform sono equiparate al resto del naviglio è spiegato nella stessa brochure esplicativa del registro: "Shipping is Norway's largest export industry after oil and gas, and is also the largest branch of industry with regard to the export of services. Norwegian shipping operates in most of the major shipping markets... and features amongst the leaders in a number of offshore markets, for example rig and supply. Solstad Offshore ASA has developed into one of the leading offshore shipping companies, and operates offshore ships in the North Sea, Brazil, the Mexican/US gulf, West Africa and Asia".

In altre parole, il registro internazionale norvegese ha ampliato la sua portata applicativa, guardando direttamente le esigenze interne dei propri iscritti. È un buon esempio di quanto questo registro, al pari di altri in studio (come ad esempio quello maltese) sia vicino all'esigenza degli utilizzatori finali dello stesso.

#### c-5) Danimarca: medical office

Il cluster marittimo danese (società armatrici, cantieri, manifatturieri ecc.) dà lavoro a 100.000 persone di cui 30.000 solo nello shipping che è la seconda industria del Paese in termini di export con profitti pari a circa 25 mld. di euro.

[www.danishshipping.dk](http://www.danishshipping.dk), [www.dma.dk](http://www.dma.dk) è il sito dell'Autorità marittima danese.

Presso la sede della Danish Shipowner's Association è presente un Medical Office in grado di effettuare tutte le visite e le analisi per i marittimi sia pre-imbarco che successivamente. Il medical office ha anche un laboratorio di analisi e centro vaccini e le prestazioni sono fornite ad un prezzo ridotto per i marittimi imbarcati su navi di associati alla DSA. Il sito del Medical office è: [www.medicaloffice.dk](http://www.medicaloffice.dk).

#### d) Proposta migliorativa

Al fine di dare un risvolto pratico ai punti salienti del presente capitolo, Confitarma, per quanto riguarda la problematica relativa alla procedura, propone una modifica dell'articolo 315 del Regolamento per la navigazione marittima per consentire la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca, come peraltro già previsto dalla normativa di diversi altri Stati comunitari.

#### EMENDAMENTO

Al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

all'articolo 315:

- il numero 5 del secondo comma è abrogato;
- al terzo comma, le parole: «versare la somma e» sono soppresse;
- al quarto comma, le parole: «e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi» sono soppresse;
- dopo il quinto comma è aggiunto il seguente:  
«Una volta rilasciato il passavanti provvisorio secondo quanto previsto dall'articolo 152 del codice e dal secondo comma del presente articolo, l'ufficio di iscrizione, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:  
a) copia del titolo di proprietà;  
b) copia del passavanti provvisorio;  
c) copia del certificato di stazza;  
d) copia del certificato attestante l'assenza di vincoli e di gravami;  
e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;  
f) impegno a presentare, entro sessanta giorni, gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva dal registro straniero, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia».

Tabella 4  
 Comparazione procedura di iscrizione nei registri in studio

	Italia (Reg. Int.)	Malta	Regno Unito	Danimarca (DIS)	Olanda	Norvegia (NIS)
<b>Tempi (1)</b>	2-10 gg lavorativi dalla presentazione della documentazione completa.	1 giorno dalla presentazione dei documenti completi.	1 giorno dalla presentazione dei documenti completi.	1 giorno dalla presentazione dei documenti completi.	1 giorno dalla presentazione dei documenti completi.	1 giorno dalla presentazione dei documenti completi.
<b>Costi di iscrizione</b>	La quantificazione è molto articolata e quindi variabile. Per una pratica "standard": - 4 marche da bollo, 60€ - Spese di corriere 50€ - Traduzione, legalizzazione e registrazione atto di proprietà - 61.97€ di tasse amministrative.	I costi di registrazione sono molto elevati ed equivalgono quasi a quelli del tonnage tax.	I costi di iscrizione seguono il tariffario della MCA per le varie voci (registrazioni, annotazioni ecc). La semplice registrazione costa 124 GBP.  Ogni 5 anni sono dovute 49 GBP (57€) per il rinnovo della registrazione.	La tariffa di registrazione è calcolata in percentuale sul valore del bill of sale (0,1% arrotondato alle 100dk). Stesso dicasi per la registrazione delle ipoteche.		I costi si dividono tra quelli dovuti allo Ship Register per le annotazioni e al Norwegian Maritime Directorate per la gestione. Le navi iscritte al NIS pagano allo SR un contributo iniziale di 350€, poi annuo di 1.000€. Il contributo al NMD è calcolato in base alle GRT (per fasce), tipo di nave, luogo di costruzione o provenienza. Inoltre si paga un fee annuale in funzione delle NT. Una 30.000 paga 20.000 NOK (2.500€).
<b>Lingua documentazione</b>	Italiano. Alcuni documenti, non sempre, sono accettati se in inglese.	Maltese o inglese.	Inglese.	Tutti i form scaricabili dal sito sono in doppia lingua: danese o inglese.		Norvegese o Inglese. Traduzioni giurate e notarizzate per le altre lingue.
<b>Amministrazioni e soggetti coinvolti</b>	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di porto di iscrizione, Maritele, OO.SS.	Transport Malta (ente costituito all'interno del Ministero dei Trasporti).	MCA, Ministero delle Comunicazioni.	Danish Maritime Authority.	Kadaster (Ship Register Office) e Ministero dei Trasporti.	Norwegian Maritime Directorate.
<b>Procedure informatizzate</b>	Consentito in taluni casi l'invio per e-mail degli allegati.	Tutta la documentazione è scaricabile da web e inoltrata via e-mail. Alcuni originali devono poi essere trasmessi per posta ordinaria.	Tutta la documentazione è scaricabile da web e inoltrata via e-mail. Alcuni originali devono poi essere trasmessi per posta ordinaria.	E-mail accettate parzialmente. Documentazione originale comunque da trasmettere per posta ordinaria.	E-mail accettate parzialmente. Documentazione originale comunque da trasmettere per posta ordinaria.	E-mail accettate parzialmente. Documentazione originale comunque da trasmettere per posta ordinaria.
<b>Traffici consentiti</b>	Navi da carico oltre le 650 tsl con abilitazione a traffici internazionali. Viaggi di cabotaggio solo se superiori alle 100 miglia o max. 6 viaggi mensili se inferiori. Internazionale, rimorchio-transporto, cabotaggio offshore.	Esiste un unico registro per i traffici di cabotaggio ed internazionali.	Esiste un unico registro per i traffici di cabotaggio ed internazionali.	Navi oltre le 20gt che effettuano traffici internazionali e di cabotaggio solo merci. Il trasporto di passeggeri in cabotaggio è consentito solo verso le piattaforme offshore.	Esiste un unico registro per i traffici di cabotaggio ed internazionali.	Possono iscriversi solo le navi autopropulse, piattaforme di perforazione mobili che non effettuino traffici di cabotaggio.

1) I tempi di iscrizione sono calcolati per una pratica standard di nave acquistata all'estero dal momento in cui tutti i documenti sono disponibili.  
 Elaborazione GGA





## La procedura di dismissione della bandiera e cancellazione dai registri

### a) *Fonti normative*

La procedura di dismissione della bandiera e cancellazione dai registri è disciplinata dagli articoli 156-163 del Codice della Navigazione e dagli articoli 342-346 del Regolamento per la navigazione marittima. In particolare l'art. 345 del Regolamento stabilisce che la cancellazione di una nave dai registri nazionali può avvenire per:

- a) perdita effettiva o presunta;
- b) demolizione;
- c) perdita dei requisiti di nazionalità;
- d) iscrizione in un altro registro, ad eccezione della iscrizione temporanea.

Così come la procedura di iscrizione, anche quella di cancellazione si svolge presso l'Ufficio di iscrizione della nave e può richiedere l'interessamento di una autorità consolare italiana qualora la procedura di dismissione di bandiera si svolga in un porto estero. A differenza dell'iscrizione, la cancellazione non comporta l'intervento delle organizzazioni sindacali e, salvo per iscrizione in registro extracomunitario con procedura d'urgenza, quello dell'Amministrazione centrale.

Tralasciando le ipotesi di perdita, demolizione e di iscrizione temporanea in altro registro (quest'ultima ipotesi verrà trattata in un capitolo a parte) l'articolo 156 del Codice della Navigazione con riferimento alla iscrizione in altro registro prevede due ipotesi a seconda che il registro di destinazione sia comunitario oppure no:

- cancellazione per iscrizione in altro registro **non comunitario** a seguito o meno di alienazione della nave (commi 1-7);
- cancellazione per iscrizione in altro registro **comunitario** a seguito o meno di alienazione della nave (commi 9-10).

### a-1) *L'iscrizione in altro registro non comunitario*

Per quanto riguarda l'iscrizione in altro registro non comunitario sono possibili due alternative: procedura ordinaria e procedura d'urgenza.

La **procedura ordinaria** prevede che il proprietario che intende cancellare la nave dai registri deve:

- fare dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che provvederà a pubblicare la dichiarazione presso la propria sede invitando gli interessati a far valere i loro diritti entro 60 giorni;
- adempiere al pagamento dei versamenti contributivi e assicurativi per il personale imbarcato sulla nave oggetto della cancellazione secondo la procedura prevista dall'articolo 15 della legge 413/1984 (vedi box);
- presentare il nulla osta dell'Agenzia delle Entrate che attesti l'assenza di carichi pendenti a seguito di contenziosi societari con il fisco, oppure idonea garanzia per un importo pari ai debiti ipotizzati attraverso fideiussione bancaria o assicurativa (art.1, comma 5, legge 73/2010).

La pubblicità è valevole per sei mesi, oltre i quali per procedere alla cancellazione la procedura dovrà essere ripetuta.

**ARTICOLO 15 L. 413/1984**

**(Dismissione di bandiera per vendita della nave a stranieri o per demolizione)**

Non può essere accordata dalle autorità marittime l'autorizzazione alla dismissione di bandiera per vendita della nave a stranieri o per demolizione della nave stessa, di cui agli articoli 156 e 160 del codice della navigazione [12], se non previo accertamento, presso l'Istituto, dell'avvenuto pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave interessata dalle procedure anzidette, assistiti dal privilegio di cui all'art. 552 del predetto codice [8], o dell'avvenuta costituzione a favore dell'Istituto stesso di un congruo deposito cauzionale o di idonea garanzia dei crediti stessi nella misura e con le modalità determinate dall'Istituto.

La **procedura d'urgenza** consente di cancellare la nave senza attendere la scadenza delle pubblicazioni (60 giorni). È tuttavia previsto in questo caso il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (come nei casi di iscrizione nel Registro Internazionale) non previsto in quella ordinaria. Il Ministero, prima di autorizzare l'Ufficio di iscrizione della nave alla sua cancellazione, determinerà il valore della stessa e l'importo della fideiussione che, vista l'assenza delle tutele pubblicitarie, il venditore dovrà presentare a tutela di eventuali creditori non trascritti. Restano invariati gli adempimenti Inps, Inail e Agenzia delle Entrate. L'iter sarà pertanto il seguente:

- presentazione all'Ufficio di iscrizione e al Ministero dell'istanza di vendita con procedura di urgenza, richiesta di determinazione del valore nave ai fini del rilascio di idonea fideiussione;
- pagamento dei versamenti contributivi per il personale imbarcato sulla nave oggetto della procedura secondo la procedura prevista dall'articolo 15 della legge 413/1984 (vedi box);
- presentazione nulla osta dell'Agenzia delle Entrate che attesti l'assenza di carichi pendenti a seguito di contenziosi societari con il fisco, oppure idonea garanzia per un importo pari ai debiti ipotizzati attraverso fideiussione bancaria o assicurativa (legge 73/2010).

**a-2) L'iscrizione in altro registro comunitario**

La cancellazione di una nave dai registri nazionali per l'iscrizione in un **registro comunitario** è molto più semplice in quanto non prevede l'avvio delle pubblicazioni né i nulla osta preventivi degli enti previdenziali e dell'Agenzia delle Entrate che saranno informati ex-post dall'Ufficio di iscrizione della nave dell'avvenuta cancellazione. Inoltre, essa non comporta l'intervento del Ministero.

Grafico 3  
Procedura cancellazione nave in generale

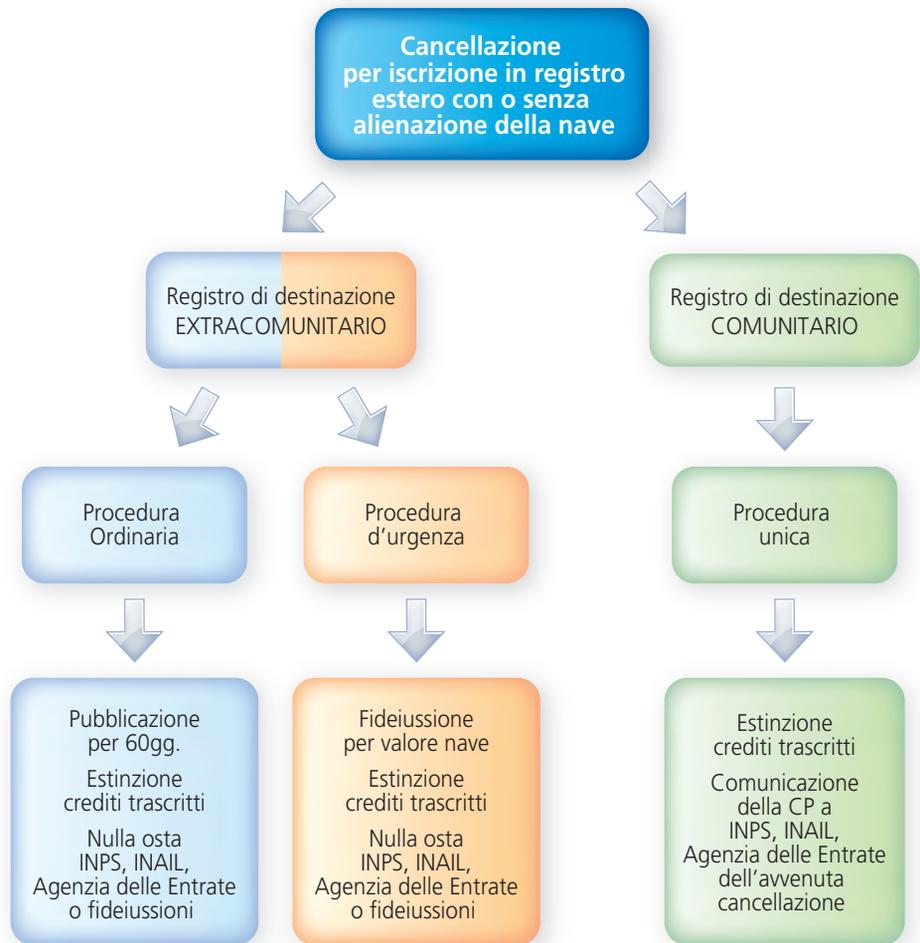
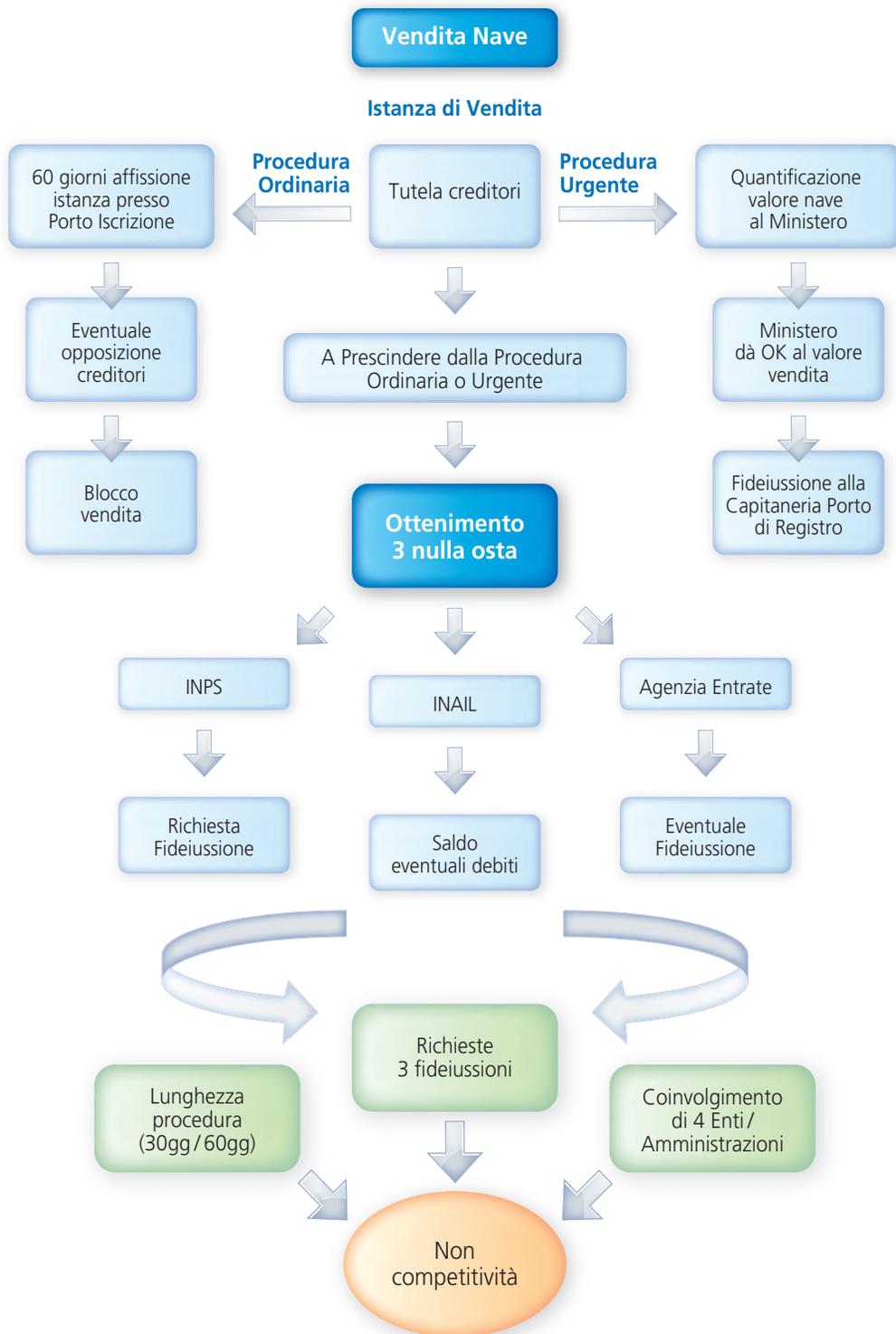


Grafico 4  
Procedura cancellazione nave a seguito di alienazione



## *b) Problematiche principali*

### *b-1) Il nulla osta dell'Agenzia dell'Entrate*

L'introduzione di questo ulteriore adempimento burocratico, avvenuta con il decreto legge 40/2010 convertito in legge 73/2010, risponde all'esigenza di garantire una maggiore efficacia dell'azione di recupero dei debiti tributari della società, grazie alla tempestività delle informazioni contenute nel registro delle imprese, al fine di assicurare una maggiore tutela dei crediti dell'Erario.

La disposizione di cui al secondo capoverso del comma 5, art. 1, della legge 73/2010 prevede che detta autorizzazione alla dismissione di bandiera per vendita della nave a stranieri o per demolizione della nave stessa non possa essere accordata qualora risultino, dal Sistema informativo dell'Anagrafe tributaria, carichi pendenti derivanti da atti emessi per la violazione degli obblighi relativi ai tributi amministrati dall'Agenzia, fatti salvi i casi di prestazione di idonee garanzie mediante fideiussione rilasciata da un'azienda o istituto di credito o polizza fideiussoria rilasciata da un istituto o impresa di assicurazione fino alla data in cui gli atti stessi si rendano definitivi per effetto del decorso del termine di impugnazione ovvero, qualora sia stata proposta impugnazione, del passaggio in giudicato della pronuncia giurisdizionale.

Occorre solo ancora rilevare che la tempistica che l'Agenzia dell'Entrate esige per rimettere tale nulla osta può arrivare a trenta giorni.

La novità, in senso negativo, di questa norma è che per la prima volta attraverso l'accertamento preventivo dell'assenza di carichi pendenti nei confronti dell'erario da parte della società venditrice e dell'eventuale rilascio di idonea garanzia, la vendita di una nave viene subordinata al rispetto di condizioni che attengono alla realtà soggettiva aziendale e non all'oggetto della cancellazione. Peraltro, nel caso di realtà aziendali articolate con interessi diversificati, l'eventuale vendita di una nave potrebbe essere complicata a causa di pendenze che nulla hanno a che vedere con l'attività armatoriale.

Confitarma è contraria a questa norma, adottata senza il consenso dell'Amministrazione dei Trasporti e che non trova uguali nel resto d'Europa. Se ne propone pertanto l'abolizione in sede legislativa (vedi paragrafo *d* del presente capitolo).

#### **CASO CONCRETO**

Un associato Confitarma si è visto negare una vendita di una nave a causa di due cartelle esattoriali risalenti a molti anni prima le quali non risultavano pagate per una somma totale di meno di 500 Euro. Nonostante la società armatoriale si mostrasse immediatamente disposta a pagare l'esigua somma insoluta, l'associato si è dovuto scontrare con la totale estraneità dell'ente alle tempistiche marittime (ben diverse dalle tempistiche ordinarie dell'Agenzia dell'Entrate). La vendita è rimasta bloccata diversi giorni (pur con una collaborazione in buona fede del personale dell'ente preposto) e il consociato ha rischiato di andare fuori cancello per poche centinaia di Euro.

c) *Analisi comparativa*

Tabella 5  
Aspetti rilevanti relativi alla procedura  
di cancellazione nel R.I. nei registri esteri in studio

<p><b>Malta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura Identica Compratore UE o ExtraUE</li> <li>• Assenza Fideiussioni per Procedura Urgenza</li> <li>• Assenza Nulla Osta da enti previdenziali, assistenziali assicurativi</li> <li>• Assenza Nulla Osta amministrazione fiscale</li> <li>• Tempi brevi di procedura</li> </ul>
<p><b>Regno Unito</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza Fideiussioni per Procedura Urgenza</li> <li>• Assenza Nulla Osta da enti previdenziali, assistenziali assicurativi</li> <li>• Assenza Nulla Osta amministrazione fiscale</li> <li>• Tempi brevi di procedura</li> </ul>
<p><b>Danimarca</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza Fideiussioni per Procedura Urgenza</li> <li>• Assenza Nulla Osta da enti previdenziali, assistenziali assicurativi</li> <li>• Assenza Nulla Osta amministrazione fiscale</li> <li>• Tempi brevi di procedura</li> </ul>
<p><b>Norvegia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza Fideiussioni per Procedura Urgenza</li> <li>• Assenza Nulla Osta da enti previdenziali, assistenziali assicurativi</li> <li>• Assenza Nulla Osta amministrazione fiscale</li> <li>• Tempi brevi di procedura</li> </ul>
<p><b>Olanda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza Fideiussioni per Procedura Urgenza</li> <li>• Assenza Nulla Osta da enti previdenziali, assistenziali assicurativi</li> <li>• Assenza Nulla Osta amministrazione fiscale</li> <li>• Tempi brevi di procedura</li> </ul>

Elaborazione GGA

Analizzando la scheda comparativa riportata sopra, risultano intuitivi i vantaggi di cui i soggetti aventi le proprie navi iscritte in tali registri possano godere. Senza voler prendere come esempio il registro che più di tutti - e non solo in tale argomento - mostra i suoi pregi, anche riferendosi a registri che per caratteristiche sono più simili a quello italiano (si prenda ad esempio il Regno Unito) la comparazione mette ancora una volta il registro nostrano in una posizione di almeno parziale debolezza.

Infatti, nessuno di questi registri - evidentemente più cosciente delle necessità commerciali di semplicità e celerità di cui una procedura come la vendita nave non può prescindere - richiede come *conditio sine qua non* il rilascio del nulla osta di autorità che per natura e attività sono estranee al mondo marittimo e alle sue regole.

Risulta chiaro che il problema non è quello delle garanzie come si potrebbe pensare e come in diverse sedi è stato sostenuto. Non si può assumere che Paesi come il Regno Unito, l'Olanda, la Norvegia o la Danimarca abbiano meno a cuore dell'Italia gli interessi dei creditori o di qualsiasi terzo che possa vantare diritti sulla nave.

d) *Proposta migliorativa*

La proposta di Confitarma mira a semplificare le procedure cercando di venire incontro a quelle che sono le esigenze commerciali di un mercato che non è regolato da

tempistiche solo italiane ma soprattutto internazionali. Rispetto a questo, gli sforzi dell'associazione sono mirati a semplificare l'ottenimento dei nulla osta che sono *conditio sine qua non* per l'autorizzazione alla cancellazione da parte della Capitaneria del porto di iscrizione della nave e per la sua conseguente vendita.

In particolare, l'emendamento proposto da Confitarma riguarda il nulla osta dato dall'Ipsema (ora Inail) e dall'Agenzia delle Entrate, quest'ultimo introdotto di recente con la legge 73/2010.

#### EMENDAMENTO

L'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40 convertito con modificazioni nella legge 22 maggio 2010, n. 73 è abrogato.

*Normativa di riferimento*

*Art. 1, comma 5, D.L. 25 marzo 2010, n. 40*

5. Per gli stessi fini di cui ai commi da 1 a 4, le disposizioni contenute negli articoli 15 e 17 della legge 26 luglio 1984, n. 413, e nell'articolo 156, comma 9, del codice della navigazione, si applicano anche all'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA) e all'Agenzia delle entrate. Con riferimento a quest'ultima il previo accertamento di cui all'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, deve intendersi riferito all'assenza di carichi pendenti risultanti dall'Anagrafe tributaria concernenti violazioni degli obblighi relativi ai tributi dalla stessa amministrati, ovvero alla prestazione, per l'intero ammontare di detti carichi, di idonea garanzia, mediante fidejussione rilasciata da un'azienda o istituto di credito o polizza fidejussoria rilasciata da un istituto o impresa di assicurazione, fino alla data in cui le violazioni stesse siano definitivamente accertate. I crediti per i premi dovuti all'IPSEMA di cui all'articolo 2778, primo comma, numero 8), del codice civile sono collocati, per l'intero ammontare, tra quelli indicati al numero 1) del primo comma del medesimo articolo.

Qualora venisse accolto l'emendamento di cui al riquadro, **accoglimento che peraltro verrebbe fatto a costo zero**, il registro italiano, oltre ad allinearsi con i maggiori registri mondiali (e nel caso di specie quelli presi in considerazione - vedi paragrafo c) riuscirebbe a semplificare sensibilmente una procedura che per le sue stesse caratteristiche e finalità deve rispondere a criteri di semplicità e celerità.

Ma vi è di più. Non va dimenticato, infatti, che la cancellazione per alienazione è una procedura che vede il più delle volte due parti protagoniste: un armatore italiano e un armatore straniero. Quest'ultimo, abituato a registri (e a conseguenti procedure) ben più snelli di quello italiano (cfr. in proposito la scheda comparativa), spesso mal sopporta le procedure previste dalla nostra bandiera, circostanza che in un periodo difficile come l'attuale non facilita la competitività del sistema Italia e da ultimo le (poche) trattative commerciali.



## IV. La Bareboat Charter Registration

## La Bareboat Charter Registration

### a) Premessa

Agli inizi degli anni '90, l'istituto della *bareboat charter registration* ha evitato la delocalizzazione della flotta italiana all'estero permettendo agli armatori italiani di beneficiare delle agevolazioni previste dalle bandiere più competitive mantenendone la proprietà e l'immatricolazione nel registro italiano sottostante. Prima dell'introduzione del Registro Internazionale, che ha permesso il rientro delle navi in dismissione di bandiera ed avviato il rilancio della flotta italiana, erano oltre cento le navi in regime di temporanea dismissione all'estero.

L'istituto della *bareboat charter registration* (iscrizione temporanea nei registri di navi locate a scafo nudo) è stata introdotta nel nostro ordinamento dalla legge 234/89 e regolata dal DPR 66 del 1990. In virtù di tali disposizioni, l'Italia consente sia l'iscrizione temporanea nei registri italiani di navi appartenenti a soggetti esteri a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti nazionali (*bareboat in*) sia la dismissione temporanea di navi iscritte nei registri nazionali a seguito di locazione temporanea a soggetto straniero (*bareboat out*).

### b) La "Bareboat Charter Registration OUT"

#### b-1) Fonti normative

- Art. 156 comma 8 del Codice della Navigazione.
- D.P.R. n. 66/1990 artt. 9-15 e L. 234/1989.

#### b-2) La procedura

- Presentazione di dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave o all'ufficio consolare se la nave è all'estero.
- Autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
  - trattamento assicurativo equipollente a quello italiano;
  - trattamento previdenziale in base alla nazionalità del marittimo;
  - trattamento assistenziale su basi concordate con le organizzazioni sindacali.
- Consegna da parte del proprietario del documento, tradotto e legalizzato da ufficio consolare, emesso dal registro straniero che riconosca alla nave il diritto di battere temporaneamente la propria bandiera.
- Annotazione degli estremi dell'autorizzazione sull'atto di nazionalità.

#### b-3) Contenuto dell'Istanza al Ministero della Marina Mercantile

- Indicazioni di cui alla dichiarazione ex art. 9.
- Indicazione di alcune clausole del B/B e contenuto vincolato (ex art. 29 l. 234/1989).
- Indicazione dell'obbligo di mantenere la nave nella più alta classe del registro italiano.
- Indicazione dell'obbligo, una volta scaduto il periodo, di seguire tutte le prescrizioni del registro estero per dismettere la bandiera.
- Dichiarazione di conformità dei contratti collettivi nazionali.

- Copia originale del contratto di locazione.
- Traduzione legalizzata della legge straniera che permette l'iscrizione temporanea.
- La sospensione ha la durata di due anni rinnovabili, sulla base della durata del contratto, ottenendo più proroghe dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### c) La "Bareboat Charter Registration IN"

#### c-1) Fonti normative

- Articolo 145 del Codice della Navigazione.
- D.P.R. n. 66/1990 artt. 9-15 e L. 234/1989.

#### c-2) La procedura

- Presentazione di documentazione fra cui copia autentica contratto di B/B, certificato di stazza, certificato di sospensione bandiera straniera, copia autentica accordo proprietario nave, dichiarazione requisiti ex art. 143 C.d.N.
- Ottenimento atto di nazionalità.

#### c-3) Durata

L'iscrizione della nave nei registri speciali ha effetto per il periodo della locazione a scafo nudo e, comunque, per un periodo non superiore ai due anni, rinnovabili.

#### c-4) Cancellazione

Prima della cancellazione, l'armatore deve aver soddisfatto gli eventuali crediti dell'amministrazione e dell'equipaggio, oltre ai crediti contributivi di all'art. 15 L. 413/1984.

#### c-5) Effetti

Per l'intera durata della temporanea abilitazione la nave è considerata di bandiera italiana.

### d) Problematiche generali

La *bareboat charter registration* in Italia presenta alcune peculiarità che rendono l'istituto meno flessibile rispetto ad altri Paesi e che sono di seguito riassunte:

- a) di tipo diretto, legate cioè alle caratteristiche della norma stessa:
- generale eccessiva complessità della procedura;
  - preventivo esame della normativa di bandiera di temporanea iscrizione/provenienza per accertarne la compatibilità con il regime italiano (il che significa che non tutte le bandiere sono automaticamente ammissibili ai fini della Bareboat Charter Registration);
  - nel caso di locazione a scafo nudo a locatario straniero:
    - la nave in realtà dovrà essere parzialmente armata con equipaggio italiano con datore di lavoro e contrattualistica di arruolamento italiani;

- le navi in bareboat out non possono effettuare cabotaggio in Italia (anche se temporaneamente iscritte sotto registro comunitario);
- divieto di iscrivere ipoteche sotto bandiera estera;
- ogni tre mesi va presentata al Ministero una crew list per verificare la composizione degli equipaggi. Una volta l'anno la crew list deve essere anche vidimata dalla Autorità consolare italiana dove si trova la nave;
- l'obbligo di rientro in bandiera italiana in caso di sequestro o requisizione;
- il contratto barecon 89 o 2001 deve essere opportunamente adattato ad alcune richieste della Amministrazione italiana (rider).

b) di tipo indiretto, subentrate successivamente, per effetto: dell'introduzione del registro internazionale, avvenuta nel 1998, della liberalizzazione dei traffici di cabotaggio avvenuta nel 1999 e dell'ingresso in Europa di importanti flotte mondiali. Tutti questi fattori hanno comportato importanti cambiamenti nel quadro giuridico in cui la legge 234 ha continuato ad operare.

#### e) *Problematiche specifiche*

Alcune delle problematiche di seguito illustrate sono già state affrontate da Confitarma che ha predisposto delle proposte di modifica legislativa atte a sanare la situazione attuale. Altre, invece, rientrano nel più articolato processo di revisione della normativa che disciplina l'istituto della *bareboat charter registration*.

#### e-1) *Impossibilità di iscrizione temporanea nel Registro Internazionale da bandiera comunitaria*

Nel 2008, dopo ben dieci anni in cui è stato possibile iscrivere nel Registro Internazionale navi in temporanea dismissione di bandiera comunitaria, applicando in senso estensivo il testo dell'articolo 1, comma 2, lettera c) della legge 30/98, a seguito di alcuni rilievi da parte delle Capitanerie, è prevalsa una interpretazione più restrittiva.

Il testo in parola, infatti, se applicato letteralmente non consente l'iscrizione nel Registro Internazionale alle navi in regime di sospensione temporanea da un registro comunitario, ai sensi dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione Europea.

Si tratta a nostro avviso di una lacuna se si considera che da un lato il medesimo comma consente tale modalità di iscrizione alle navi in sospensione da registro extracomunitario e dall'altro lo stesso articolo 145 del codice della navigazione, cui l'articolo 1 della legge 30/1998 fa espresso rinvio, non opera alcuna distinzione tra bandiere comunitarie ed extracomunitarie riferendosi genericamente a "navi che risultino già iscritte in un regime straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo".

Non è d'altro canto condivisibile la spiegazione fornita a supporto dell'interpretazione letterale secondo cui il legislatore, consentendo l'iscrizione diretta nei registri nazionali ad un armatore comunitario, ha ritenuto superfluo prevedere per lo stesso anche la possibilità di ricorrere ad una iscrizione temporanea. Infatti in questo caso è evidente la disparità di trattamento tra soggetto comunitario e soggetto extracomunitario, laddove quest'ultimo avrebbe accesso ad entrambe le opzioni di iscrizione: temporanea e definitiva.

*Proposta legislativa - Iscrizione nel Registro Internazionale Italiano di navi in regime di temporanea dismissione di bandiera comunitaria*

#### EMENDAMENTO

All'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto-legge 30 dicembre 1997, n.457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n.30, dopo le parole: "appartengono a soggetti" sono aggiunte le seguenti: "comunitari e" e, dopo le parole, "registro straniero" sono inserite le seguenti: "comunitario e".

*Normativa di riferimento: comma 2 articolo 1 di 30 dicembre 1997, n.457*

Il Registro Internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:

- le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7;
- le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione;
- le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea.

#### *e-2) Richiesta fideiussione in caso di dismissione temporanea di bandiera per iscrizione in altro registro UE*

La legge 234/89 in tema di dismissione temporanea di bandiera dai registri nazionali, per iscrizione temporanea in un altro registro, fa genericamente riferimento al registro estero senza distinguere tra Paesi comunitari ed extra comunitari. Ne deriva che la fideiussione a garanzia di eventuali crediti non trascritti, propedeutica all'autorizzazione alla dismissione di bandiera, è sempre richiesta sia per la temporanea iscrizione in un registro di un Paese dell'UE, sia nel caso di temporanea iscrizione in un registro extra UE.

Successivamente, la legge 30/98 ha modificato il codice della navigazione prevedendo nei casi di dismissione definitiva di bandiera due diverse procedure: una più rigida, per i casi di iscrizione in registro extra UE, l'altra semplificata per le dismissioni verso registri UE. In tale ultimo caso non è prevista alcuna procedura di urgenza e tantomeno viene richiesta in alcun caso una fideiussione a tutela di creditori ipotecari non trascritti.

L'innovazione, in quanto non espressamente prevista dalla normativa sulla dismissione di bandiera, non viene a quest'ultima applicata e pertanto si viene a determinare una situazione paradossale per cui nel caso di dismissione temporanea di bandiera per iscrizione in altro registro comunitario è sempre richiesta la fideiussione mentre nella dismissione definitiva è sufficiente una semplice istanza in Capitaneria.

#### *e-3) Bareboat-in e cabotaggio*

Come noto, le navi in regime di temporanea iscrizione sotto bandiera italiana non possono effettuare traffici di cabotaggio (ai sensi del DPR 66/90). Alla luce della liberalizzazione dei traffici di cabotaggio, questa limitazione può creare delle situazioni paradossali nel caso di navi provenienti da bandiere comunitarie. Infatti, se le stesse



#### IV. La Bareboat Charter Registration

sono iscritte nel registro speciale non possono svolgere tali servizi ma se restano di bandiera comunitaria o scelgono di iscriversi temporaneamente nel Registro Internazionale Italiano tale divieto non si applica.

La restrizione andrebbe pertanto rimossa per consentire ad un armatore italiano di operare sul cabotaggio nazionale una nave temporaneamente iscritta in Italia dopo averla assunta in locazione a scafo nudo da bandiera comunitaria.

##### *f) Proposta migliorativa*

Con l'avvento del Registro Internazionale, la *bareboat charter registration* ha cessato di essere il principale strumento di competitività per gli armatori italiani. Tuttavia, in alcuni limitati casi può rivelarsi ancora oggi un utile strumento soprattutto per gli operatori che vogliono operare laddove è richiesto l'utilizzo di una particolare bandiera.

È questo il caso in cui per svolgere determinate attività (ad esempio nell'offshore) o operare all'interno delle acque territoriali di un Paese, quest'ultimo imponga l'uso della propria bandiera e/o l'uso di manodopera locale. In tale ipotesi la *bareboat charter out* consente all'armatore italiano di poter adempiere agli obblighi imposti dal committente straniero senza dover necessariamente alienare il proprio mezzo.

È auspicabile che, al fine di rendere ancor più fruibile l'istituto della *bareboat charter registration* secondo le mutate esigenze del mercato, vengano apportate alcune modifiche alla normativa vigente anche tenendo conto del mutato contesto giuridico di riferimento. (L. 30/98 e modifiche al Cod. Nav. conseguenti) che consentano da un lato di sanare le problematiche richiamate in questo capitolo e dall'altro rinnovare l'istituto della dismissione di bandiera alla luce delle nuove finalità che lo stesso potrebbe avere.

I Giovani Armatori intendono elaborare una proposta di revisione della normativa sul bareboat da sottoporre all'attenzione dei vertici confederali.



## V. L'informatizzazione delle procedure

## L'informatizzazione delle procedure

### a) Fonti normative

Nell'intero codice della navigazione e relativi regolamenti non vi è alcun riferimento relativo alla forma in cui deve avvenire la trasmissione degli atti, anche per il semplice motivo che, quando è stato redatto il codice stesso, non vi era alcuna forma alternativa a quella cartacea.

In tal senso significativo, per quanto riguarda ad esempio l'iscrizione della nave, è l'art 315 Reg.Nav.Mar, il quale elenca la documentazione necessaria per perfezionare il procedimento d'iscrizione al registro. È la natura legale dei documenti da presentare che determina la modalità di trasmissione degli stessi: si fa riferimento a tutti i documenti richiesti in originale o che, per motivi legali, necessitano della forma pubblica e, se provenienti dall'estero, di apostilla (vedi atto di nazionalità).

### b) Problematiche principali

Facilmente si possono immaginare quali siano le principali criticità che comporta registrare una nave sotto bandiera italiana rispetto agli altri registri. Giova qui rilevare alcuni benefici ed alcune opportunità che un maggiore ricorso all'uso della telematica potrebbero apportare e che, ad avviso di chi scrive, sono di primaria importanza.

- a) La sua **trasversalità**, nel senso che qualsiasi modifica che porti alla informatizzazione del colloquio con la pubblica amministrazione avrebbe chiari benefici per qualsiasi procedura relativa alla vita della nave (iscrizione, cambio nome, cancellazione...).
- b) La sua (relativa) **facilità** di correzione, in quanto gran parte delle migliorie che si possono portare in questa sede non importano modifiche legislative, ma il più delle volte una introduzione di un semplice modus operandi innovativo il quale può essere imposto anche con semplici direttive o circolari interne.
- c) Infine, per l'esigenza di **modernità** che, oltre ad essere una *conditio sine qua non* di ogni registro (come si può facilmente evincere dalla tabella 7 a pagina 40), il Gruppo giovani armatori sente come propria, almeno per motivi generazionali.

Si auspica pertanto di dare un contributo concreto allo shipping nazionale che permetta di ridurre i tempi per l'iscrizione delle navi nei registri italiani e di semplificare le relative procedure.

Nella tabella che segue vengono sintetizzati i risultati di un'analisi svolta dal Gruppo giovani armatori circa i tempi complessivi necessari per la registrazione di una nave dalla fase iniziale in cui la decisione viene assunta in azienda fino all'effettiva iscrizione, passando per la raccolta e la predisposizione della documentazione e l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni.

Tabella 6  
**Tempi per completare la registrazione di una nave  
 nel Registro Internazionale Italiano**

Tipo di iscrizione nel Registro Internazionale	Tempistica media da decisione a iscrizione
Da registro estero	3 mesi
Nuova costruzione	8 mesi
Bare boat charter registration IN	2,5 mesi
Da registro ordinario	2 mesi
Media generale	4 mesi

Fonte: interna

È evidente che a giustificazione di questa eccessiva dilatazione temporale dell'iter amministrativo nel suo complesso valgono le considerazioni svolte a pagina 14 nel capitolo 2 paragrafo b-1).

Ciò nonostante, come affermato in precedenza, sarebbe tuttavia possibile conseguire un sensibile miglioramento dell'attuale condizione mediante la revisione di procedure organizzative ed un maggiore ricorso all'informatica e ad internet. Tutto ciò avrebbe altresì l'innegabile vantaggio di richiedere solo un modesto impiego di risorse sia economiche che umane.

Da anni l'Amministrazione sta lavorando alla realizzazione di una **banca dati naviglio** centralizzata ed informatizzata tuttavia, a quanto risulta, la stessa è ancora in una fase sperimentale.

Probabilmente, l'entrata in funzione di questo strumento, consentirebbe la semplificazione di alcune delle procedure attualmente in essere. Ci riferiamo in particolare all'acquisizione delle informazioni desunte dai registri tra i vari uffici dell'Amministrazione: porti di iscrizione, Ministero, consolati ecc.

In una situazione esattamente opposta alla nostra si trova la Norvegia che, nella massima trasparenza possibile, consente la libera consultazione del registro marittimo norvegese (NIS e NOR) e di acquisire tutte le informazioni relative alle navi in esso iscritte, compresi i gravami con i relativi importi e soggetti beneficiari.

c) *Analisi comparativa*

*"Le procedure dei singoli registri in studio che potrebbero migliorare il sistema italiano"*

Tabella 7  
Aspetti rilevanti relativi alla informatizzazione  
della procedura nei registri esteri in studio

<b>Malta</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sito ufficiale del Registro</li><li>• Assistenza online dell'amministrazione</li><li>• Legislazione e format online</li><li>• Apertura al pubblico 23 ore su 24, 365 giorni all'anno</li></ul>
<b>Regno Unito</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sito ufficiale del Registro</li><li>• Customer service h24</li><li>• Legislazione e format online</li><li>• Possibilità di presentare parte della documentazione online</li></ul>
<b>Danimarca</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sito ufficiale del Registro</li><li>• Registro centralizzato</li><li>• Legislazione e format online</li></ul>
<b>Norvegia</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sito ufficiale del Registro</li><li>• Registro centralizzato</li><li>• Legislazione e format online</li></ul>
<b>Olanda</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sito ufficiale del Registro</li><li>• Registro centralizzato</li></ul>

Elaborazione GGA

Va sottolineato come tutti i registri presi a confronto siano dotati di sito internet dedicato, con tutta la documentazione rilevante pubblicata e scaricabile (legislazione, informative, forms) e come in taluni casi (Regno Unito) sia possibile addirittura avere una consulenza on line. Inoltre, nella maggioranza dei siti visionati, vi sono anche apposite aree per le novità legislative e regolamentari di modo che ci sia la possibilità di essere costantemente aggiornati su eventuali modifiche con un chiaro vantaggio per l'utenza. Solo il sito del registro olandese è apparso piuttosto povero di contenuti.

Infine, anche l'accesso al pubblico non deve mancare di essere menzionato. Infatti in molti casi (Malta ed Inghilterra su tutti) il registro è in grado di rispondere alle esigenze dell'utenza 24 ore su 24 per 365 giorni anno. Considerate le caratteristiche stesse dell'attività a cui il registro navale inevitabilmente si rivolge e le caratteristiche peculiari della stessa, anche questo è un aspetto sicuramente da prendere da esempio e da modello.

Inoltre, in tutti i registri esaminati esiste un tariffario con i costi delle singole operazioni relative al registro amministrativo delle navi (registrazione, annotazioni, cambi nome, ecc.) che permette di determinare dall'inizio il costo di una determinata operazione, il versamento anticipato dell'importo dovuto e di evitare l'utilizzo delle marche da bollo.

**d) Proposta migliorativa**

Il Gruppo giovani armatori ha proposto al Ministero la costituzione di un tavolo di lavoro per la standardizzazione delle procedure inerenti il regime amministrativo delle navi. Il gruppo di lavoro così informalmente costituito si propone di raggiungere i seguenti risultati:

- a) pubblicazione su internet di una guida generale alla registrazione di navi mercantili nei registri italiani;
- b) creazione di modelli standard per le varie istanze da presentare al Ministero e alle Capitanerie (vedi box nella pagina);
- c) standardizzazione della documentazione da produrre per le singole istanze e forma delle stesse;
- d) elaborazione di una guida "step by step" per la presentazione della documentazione presso i medesimi uffici ed eventualmente il Consolato;
- e) armonizzazione delle procedure presso tutte le capitanerie di porto;
- f) apertura di una pagina internet dedicata sul sito del Ministero dove poter consultare e scaricare le istanze e tutta la documentazione di cui ai punti precedenti.

Il Ministero è in procinto di pubblicare la guida di cui alla lettera a) realizzata in collaborazione con Confitarma.

Di seguito, ed in particolare in merito alla lettera b), si riporta l'elenco dei pro-forma in corso di elaborazione:

**ELENCO DEI PRO-FORMA ULTIMATI ED IN CORSO DI ELABORAZIONE**

1. Istanza B/B out istanza procedura urgenza
2. **Istanza B/B in e contestuale iscrizione nel Registro Internazionale**
3. Istanza proroga B/B out
4. **Istanza Proroga B/B e mantenimento nel RI**
5. Istanza Vendita all'estero procedura d'urgenza
6. Testo fideiussione v.e. extra UE, d'urgenza
7. **Istanza Assegnazione nome RO**
8. Istanza Cambio nome
9. **Istanza Iscrizione nel RI da RO**
10. Richiesta stazzatura all'estero
11. Dichiarazione di armatore
12. **Istanza Assegnazione Nome e RI per New Building (Ita e estere) e A.E. navi**
13. **Istanza Assegnazione Nome e RI per New Building (Ita e estere) e A.E. tug, supply, aux**
14. Istanza generica per variazione dati parziali tra fase autorizzazione centrale e registrazione

La fase successiva potrebbe prevedere un'ulteriore automazione dell'iter di presentazione delle istanze che in una prima fase continuerà ad avvenire in forma cartacea. Successivamente si potrebbe ipotizzare un ulteriore doppio passaggio: prima la sostituzione della documentazione cartacea, tramite l'utilizzo di posta certificata, firma elettronica e sistemi di pagamento delle marche da bollo per via telematica e successivamente la creazione di un portale dove poter compilare e inoltrare le istanze tramite accesso riservato.





## VI. Delega agli Enti di Classifica

## Delega agli Enti di Classifica

### a) Fonti normative

- Direttiva 94/57/CE.
- D.L. 14 giugno 2011, n.104.

### b) Problematiche principali

Senza voler stilare qui un elenco delle problematiche relative a quanto in oggetto, anche perché queste - come si avrà occasione di osservare - risultano chiare nella scheda comparativa di cui alla lett. C del presente capitolo, basti qui ricordare, a titolo esemplificativo, la problematica relativa al rilascio della licenza radio e del safety radio certificate.

La normativa italiana prevede che un tecnico del Ministero dello Sviluppo Economico si rechi a bordo per il collaudo degli apparati radio e che il costo di tale ispezione è a carico dell'armatore quando la visita si svolge all'estero.

In tale ultimo caso, successivamente al collaudo da parte dell'ispettore è comunque necessario l'intervento dell'autorità consolare competente per il rilascio dei certificati con tutti i problemi logistici e di tempo che ciò comporta. La licenza radio definitiva verrà invece rilasciata dal Ministero dello Sviluppo Economico in un secondo momento.

Confitarma, al fine di accelerare la procedura del rilascio dei certificati all'estero, nonché di abbatterne i costi, chiede da tempo che l'Amministrazione deleghi un Ente di classifica riconosciuto all'effettuazione del collaudo ed al rilascio del safety radio certificate analogamente a quanto già oggi avviene sotto molte altre bandiere.

#### CASO CONCRETO

Recentemente i problemi per il rilascio del certificato di sicurezza radio si sono verificati anche in Italia, non solo all'estero. Un armatore si è infatti visto negare la disponibilità che un ispettore del Ministero dello Sviluppo Economico (competente in materia) si recasse a bordo di una sua nave che si trovava alla fonda nella rada di un importante porto nazionale per presunta mancanza dei necessari requisiti di sicurezza, nonostante le condizioni meteo marine fossero ottime e la compagnia avesse garantito tutte le tutele assicurative del caso.

Di fronte a tale motivazione, la capitaneria di porto, al fine di poter completare tutte le procedure necessarie alla partenza della nave, consigliava alla stessa di raggiungere una banchina solo ed esclusivamente per consentire all'ispettore di salire a bordo. L'armatore rifiutava questa soluzione perché trattandosi di una nave cisterna l'entrata in porto avrebbe comportato lo svolgimento di alcune operazioni alle cisterne altrimenti ingiustificate e quindi ad una notevole perdita di tempo.

A seguito di insistiti interventi, sia a livello centrale che periferico, l'ispettore si recava a bordo per la visita e la nave poteva infine partire.

A rendere ancora più significativo il caso qui riportato, si consideri che la nave, seppure in corso di registrazione sotto bandiera italiana, si era in realtà appena cancellata dallo stesso ed iscritta poche ore prima in un registro estero soltanto per motivi commerciali. L'equipaggio, così come gli apparati radio, ovviamente, restava lo stesso. In conclusione, è stato compreso che il vero motivo alla base della difficoltà di trovare un ispettore ministeriale disponibile a recarsi a bordo andava ricercata nella problematica gestione delle trasferte degli ispettori da parte dell'Amministrazione sia all'estero che, a volte, in Italia.

c) *Analisi comparativa*

Al contrario di Malta, Danimarca, Olanda e Norvegia dove la totalità dei certificati e delle visite ispettive sono di competenza del registro di classifica, l'Italia e il Regno Unito si distinguono per una maggiore presenza dell'Amministrazione circa la titolarità nell'emissione dei certificati e delle visite statutarie (cfr. tabella 8). È da notare in particolare che nel caso di Danimarca e Norvegia l'unico certificato rilasciato dall'autorità di bandiera è il *Safe Manning Certificate*.

Tabella 8  
Deleghe ai registri emissione certificati

	Certificato / Ispezione	ITALIA		REGNO UNITO		MALTA		DANIMARCA		NORVEGIA		OLANDA	
		Class	Flag state	Class	Flag state	Class	Flag state	Class	Flag state	Class	Flag state	Class	Flag state
1	International tonnage certificate		●	●		●		●		●		●	
2	International loadline certificate	●		●		●		●		●		●	
3	Stability/Damage Stability Inclining Test	●		●	●								
4	Marpol Annex International Oil Pollution Prevention Certificate:	●				●		●		●		●	
	Initial	●			●	●		●		●		●	
	Annual Renewal	●		●		●		●		●		●	
5	International safety Management:												
	DOC		●		●	●		●		●		●	
	SMC		●		●	●		●		●		●	
6	Safety Constructions (except):	●		●		●		●		●		●	
	Fire protection, means of escape, fire safety of unattended machinery	●			●	●		●		●		●	
7	Safety Equipment Certificate		●		●	●		●		●		●	
8	Safety Radio Certificate		●	●		●		●		●		●	
9	Safe Manning Certificate		●		●	●			●		●		●
10	SOPEP approval	●			●								
11	Cargo Securing Manual Approval	●			●	●		●		●		●	
12	International Certificate of Fitness (Gas, Chemical Codes)	●			●	●		●		●		●	
13	Marpol Annex II (Noxious Liquid Substances)	●			●	●		●		●		●	
14	Marpol Annex IV (Sewage)	●		●		●		●		●		●	
15	Marpol Annex I (Air)	●		●		●		●		●		●	
16	Ballast water	●		●									
17	IMDG DOC	●			●	●		●		●		●	

Fonte: Ernst & Young, 2010 Shipping Industry Almanac

Appare particolarmente interessante la soluzione adottata dall'Inghilterra con l'*Alternative Compliance Scheme*. L'ACS si applica alle navi da carico. Esso permette all'MCA di mantenere una sorveglianza sulla nave attraverso le visite ISM e le ispezioni generiche mentre delega ai registri di classifica autorizzati dal Regno Unito le ispezioni statutarie in accordo alla SOLAS, MARPOL e Load Line Conventions (con l'eccezione del ISM, ISPS e ILO 178), senza un incarico formale da parte dell'Amministrazione del Regno Unito.

In accordo all'ACS Scheme, l'UK Ship Register rilascia l'ISM DOC, ISM SMC, ISSC, COI ed il Safe Manning Document mentre l'ACS Classification Society rilascia tutti gli altri "International Conventions Certificates".

L'applicazione dell'ACS ha ridotto i costi delle ispezioni all'estero per gli armatori e, contemporaneamente, ha contribuito alla crescita del numero di navi registrate nell'UK Register.

Per rientrare nel programma ACS una nave deve avere i seguenti requisiti:

- non deve essere stata detenuta nei 36 mesi precedenti;
- durante ciascun PSC relativo ai precedenti 12 mesi nessun report di ispezione deve aver registrato più di 5 non conformità;
- deve essere classificata con uno dei registri autorizzati dall'UK: ABS, BV, DNV, GL, Class NK, RINA;
- l'armatore deve permettere l'accesso a tutti i documenti e certificati emessi dal Registro di Classifica della nave;
- l'armatore deve avvertire l'MCA un mese in anticipo circa la data delle ispezioni "in water" e le date dei "Drydocks".

Questo sistema potrebbe essere adottato anche in Italia per premiare le navi più performanti consentendo al Registro di mantenere un elevato standard qualitativo della flotta iscritta.

#### d) *Proposta migliorativa*

Stabilita la situazione marcatamente differenziata rispetto a quella degli altri registri - come si evince chiaramente dalla tabella sopra riportata - l'azione del GGA prevede in primo luogo la presentazione al Ministero di un modello di emissione di certificati che presenti dei miglioramenti dal punto di vista operativo, senza dimenticare la tematica fondamentale del contenimento dei costi. Infatti, improntando la funzione di emissione dei certificati da parte del Ministero secondo un modello che presupponga una più **ampia delega in favore degli Enti di Classifica**, si avrebbero dei vantaggi diretti almeno su tre fattori:

- a) **Flessibilità**: la struttura degli Enti di Classifica è senza dubbio più snella, più capillare e pertanto maggiormente compatibile con l'attività armatoriale e con le sue tempistiche.
- b) **Costi**: i costi dell'azione di controllo da parte dell'Ente di Classifica possono essere facilmente assorbiti dallo stesso che, a sua volta, ricava un beneficio dalla delega conferitagli dal Ministero. Inoltre, una maggiore presenza nel territorio eviterebbe all'armatore di incorrere in tutte le spese di viaggio che devono essere sostenute per poter effettuare la visita da parte del Ministero.

- c) **Tempi:** non si può sottovalutare la problematica, altrettanto importante, dei tempi di attesa dovuti dalla necessità di organizzare la visita degli ispettori all'estero oppure alla necessità di dover finalizzare alcuni procedimenti presso i consolati italiani che, spesso, si trovano a lunga distanza dal porto estero dove si trova la nave. A tale proposito valgono per tutti due esempi. Il primo riguardante le visite di sicurezza da parte degli ispettori della capitaneria di porto ed il secondo riguardante il rinnovo dei certificati radioelettrici che deve essere fatto a bordo delle navi ogni dodici mesi ovunque esse si trovino.

Ovviamente, al fine di portare a termine quanto prospettato, si ritiene opportuno organizzare diversi incontri fra i ministeri interessati all'emissione di certificati ed eventualmente con gli stessi rappresentanti degli Enti di Classifica riconosciuti.

Da ultimo, giova qui riportare la proposta legislativa relativa proprio al rilascio e rinnovo all'estero dei certificati di sicurezza radio per le navi da carico formulata da Confitarma.

#### EMENDAMENTO

Al codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 176:

- al comma 1, l'alea è sostituito dal seguente: «Il Ministero dello sviluppo economico, quando la nave si trova in Italia, effettua, per mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo. Quando la nave si trova all'estero, la stessa sorveglianza è svolta da organizzazioni riconosciute opportunamente delegate dal Ministero dello sviluppo economico. La sorveglianza si effettua mediante:»;
- al comma 1, lettera b), sono aggiunte in fine, le seguenti parole: «, se la nave si trova in Italia. Il rinnovo del certificato annuale può essere effettuato un mese prima o un mese dopo la scadenza»;
- il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Quando la nave si trova in Italia le ispezioni sono svolte da un funzionario del Ministero dello sviluppo economico, sia per i servizi di sicurezza sia per quelli di corrispondenza pubblica. Quando la nave si trova all'estero, tali ispezioni sono effettuate da un'organizzazione riconosciuta che si avvale della collaborazione di un esperto di apparati radioelettrici riconosciuto dalla locale amministrazione»
- il comma 7 è sostituito dal seguente: «7. Il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può affidare i compiti di ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne fanno domanda ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni»;
- b) all'articolo 178, comma 1, dopo le parole: «le ispezioni di cui all'articolo 176» sono inserite le seguenti: «effettuati in Italia».

L'art. 9 del Decreto Legislativo 3 agosto 1998, n.314 e l'art.7 del Decreto Legislativo 19 maggio 2000, n. 169, sono abrogati.

I certificati di cui all'allegato 2 del Decreto Legislativo 3 agosto 1998, n. 314, vengono trasferiti nell'allegato 1 del decreto stesso.

Nella tabella seguente sono riportati gli enti di classifica riconosciuti nei vari Paesi esaminati:

Tabella 9  
Enti di classifica riconosciuti nei Paesi in studio  
(\* ) Possono essere riconosciuti caso per caso

ITALIA	MALTA	REGNO UNITO	DANIMARCA	OLANDA	NORVEGIA
ABS	ABS	ABS	ABS	ABS	ABS
Bureau Veritas	Bureau Veritas	Bureau Veritas	Bureau Veritas	Bureau Veritas	Bureau Veritas
Germanischer Lloyd	China Classification Society	Class NK	Class NK	Class NK	Class NK
Lloyd's RS	DNV	DNV	DNV	DNV	DNV
RINA	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd
	Class NK	Lloyd's RS	Lloyd's RS	Lloyd's RS	Lloyd's RS
	Germanischer Lloyd	RINA	Polish RS	RINA	RINA
	Korean RS		RINA		
	Lloyd's RS				
	RINA				
	Russian Maritime Register				
	Hellenic RS*				
	Croatian RS*				
	Polish RS*				

Elaborazione GGA

Come è facile constatare, l'Italia è il Paese che ha riconosciuto il minor numero di registri di classifica rispetto a quelli presi in esame. Oltre al RINA, l'Amministrazione italiana accetta solo altri quattro registri di classifica: francese (BV), americano (ABS), tedesco (GL) e inglese (Lloyd's Register).

Regno Unito, Olanda e Norvegia hanno lo stesso numero di organismi riconosciuti: sette. Ovvero, oltre a quelli accettati in Italia, sono previsti il registro norvegese (DNV) e quello giapponese (NKK). La Danimarca riconosce anche il registro polacco mentre Malta, in virtù della sua natura di registro di convenienza, riconosce ben tredici registri di cui tre sulla base di valutazioni case-by-case.

Un'ultima riflessione riguarda l'analisi delle performance delle bandiere analizzate in ambito Port State Control. Infatti, come si evince dalla tabella che segue, tutti i Paesi esaminati, pur avendo delegato ai registri di classifica l'emissione dei certificati statuari, si collocano ai vertici della White List del Paris Mou. Il Regno Unito si colloca al quarto posto seguito dall'Olanda al quinto e dalla Danimarca al settimo. L'Italia si posiziona all'undicesimo mentre è leggermente più staccata la Norvegia al diciottesimo posto. Un discorso a parte va fatto per Malta che pur essendo anch'essa in White List si colloca al ventisettesimo posto. Va in proposito ricordato che il registro maltese, a differenza delle altre bandiere esaminate, è un registro di convenienza e che per tale motivo riconosce un maggior numero di registri di classifica oltre a quelli comunemente ritenuti di eccellenza.

Tabella 10  
White List Paris Mou 2008-2010 (al 1 luglio 2011)

	Flag	Inspections 2008-2010	Detentions 2008-2010
1	Bermuda, UK	270	0
2	Germany	1,388	14
3	Sweden	984	9
4	United Kingdom	2,007	25
5	Netherlands	3,86	54
6	France	355	2
7	Denmark	1,385	17
8	Finland	624	6
9	China	250	1
10	Man, Isle of, UK	883	11
11	Italy	1,487	22
12	Greece	1,475	22
13	Hong Kong, China	1,422	22
14	Singapore	1,375	24
15	Bahamas	3,628	75
16	Ireland	182	1
17	Marshall Islands	2,26	49
18	Norway	2,323	51
19	Belgium	231	2
20	Gibraltar, UK	1,301	29
21	Estonia	104	0
22	Cyprus	2,694	76
23	Liberia	4,461	132
24	Croatia	178	2
25	Portugal	542	13
26	Poland	202	3
27	Malta	5,569	200
28	Luxembourg	196	3
29	Antigua and Barbuda	5,235	195
30	Cayman Islands, UK	286	6
31	Barbados	527	15
32	Russian Federation	1,965	80
33	Spain	278	8
34	Lithuania	227	6
35	Turkey	2,294	108
36	Japan	89	1
37	India	138	3
38	Korea, Republic of	201	6
39	Panama	8,385	476
40	Philippines	231	8
41	Qatar	30	0
42	Kazakhstan	30	0

Fonte: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)





# VII. La Tonnage Tax in Italia

## La Tonnage Tax in Italia

### a) *Fonti normative*

La disciplina fiscale legata al Registro Internazionale prevede due diversi regimi agevolati di tassazione del reddito armatoriale: quello ordinario e quello forfetario c.d. "tonnage tax". Il regime ordinario era previsto sin dall'entrata in vigore della norma, mentre il secondo, il regime di determinazione forfetario basato sul tonnellaggio comunemente noto con il termine inglese "tonnage tax", venne introdotto successivamente dal Decreto Legislativo 344/2003 quale regime opzionale rispetto al sistema ordinario.

Il **regime ordinario** previsto dall'articolo 4 della legge 30/98 prevede un abbattimento della base imponibile del reddito delle società di navigazione soggetto a tassazione nella misura dell'80 per cento e l'esenzione IRAP.

Il **regime di "tonnage tax"**, introdotto al fine di adeguare il nostro sistema a quello dei Paesi europei più avanzati (Malta, Norvegia, Inghilterra, Grecia in primis), è stato introdotto in Italia per la determinazione del reddito imponibile non più basato sull'esercizio della nave ma sul tonnellaggio della stessa a prescindere da quella che è la sua effettiva redditività commerciale.

Il registro si caratterizza per le seguenti peculiarità:

#### I) **Ammissibilità**

- Opzione Irrevocabile per 10 anni;
- Regime allargato inderogabilmente a tutte le navi gestite dallo stesso gruppo (controllate, collegate, ecc.);
- Determinate categorie di navi: merci, passeggeri, supply (esclusione navi da pesca).

#### I) **Criteri di Calcolo**

- Tonnellaggio di stazza netta;
- Giorni di esercizio (non computabili i giorni di disarmo temporaneo o manutenzione della nave);

#### II) **Cause di decadenza dal regime di Tonnage Tax**

- Oltre metà della flotta locato a scafo nudo;
- Mancata formazione dei cadetti o del versamento del contributo alternativo.

### b) *Problematiche principali*

Nonostante gli indubbi vantaggi, il regime di tonnage tax rivela tuttavia alcuni limiti relativamente:

- Al valore solo del 50% delle navi prese a noleggio incluse nel regime
- Alla rigidità rappresentata dalla irrevocabilità della scelta per dieci anni.

### c) *Analisi comparativa*

La comparazione dei vari regimi non è semplice e certamente non si esaurisce in queste poche pagine. Gli schemi che seguono potranno sicuramente servire per un giudi-

zio preliminare sulla bontà del sistema nei diversi Paesi. Il confronto infatti non verte solo sul criterio di determinazione del reddito ma anche sulle aliquote di tassazione e gli altri più importanti elementi che contraddistinguono i vari regimi. Fra questi sono stati qui presi in considerazione soltanto: tipo di navi e tipo di società, durata dell'opzione, obblighi formativi, opzione di gruppo, plusvalenze.

La tabella n.11 illustra il criterio di calcolo per la determinazione degli imponibili sulla base del tonnello nei vari Paesi. Come si può vedere, il criterio è simile fra i vari registri sebbene cambino il numero degli scaglioni, il tonnello degli stessi e i coefficienti di moltiplicazione. All'imponibile così determinato si applica poi l'aliquota di tassazione diversa da Paese a Paese. Unica eccezione è Malta ove non si determina un reddito imponibile ma direttamente il livello di tassazione dovuta per singola nave.

**Tabella 11**  
**Criteri per la determinazione forfetaria**  
**del reddito imponibile in base al tonnello**

ITALIA		REGNO UNITO	
Stazza netta	Reddito per giorno per Ton (€)	Stazza netta	Reddito per giorno per 100 Tons £
Fino a 1000	0,009	Fino a 1.000	0,6
1.001 - 10.000	0,007	1,001 - 10,000	0.45
10.001 - 25.000	0,004	10,001 - 25.000	0.30
Oltre 25.000	0,002	Oltre 25.000	0.15

MALTA	
Stazza netta (NT)	Tonnage tax annuale (€)
Fino a 2.500	875
2.500 - 8.000	875 più 35 cent. per ogni NT oltre 2,500 NT
8.001 - 10.000	2,800 più 19 cent. per ogni NT oltre 8,000 NT
10.001 - 15.000	3,180 più 14 cent. per ogni NT oltre 10,000 NT
15.001 - 20.000	3,880 più 12 cent. per ogni NT oltre 15,000 NT
20.001 - 30.000	4,480 più 9 cent. per ogni NT oltre 20,000 NT
30.001 - 50.000	5,380 più 7 cent. per ogni NT oltre 30,000 NT
Oltre 50.000	6,780 più 5 cent. per ogni NT oltre 50,000 NT

DANIMARCA		NORVEGIA	
Stazza netta	Reddito per giorno per 100 Tons (NT)	Stazza netta	Reddito per giorno per 1000 NT (nok) (€)
Fino a 1000	DKK 8,97 (€ 1,2)	1.001 - 10.000	NOK 18 (€ 2,04)
10.001 - 25.000	DKK 3,85 (€ 0,5)	10.001 - 25.000	NOK 12 (€ 1,37)
> 25.000	DKK 2,53 (€ 0,3)	Oltre 25.000	NOK 6 (€ 0,68)

OLANDA	
Stazza netta	Reddito per giorno per 100 NT (€)
Fino a 1000	9,08
1.000-10.000	6,81
10.000-25.000	4,54
25.001-50.000	2,27
oltre 50.000	0,5

Fonte: interna

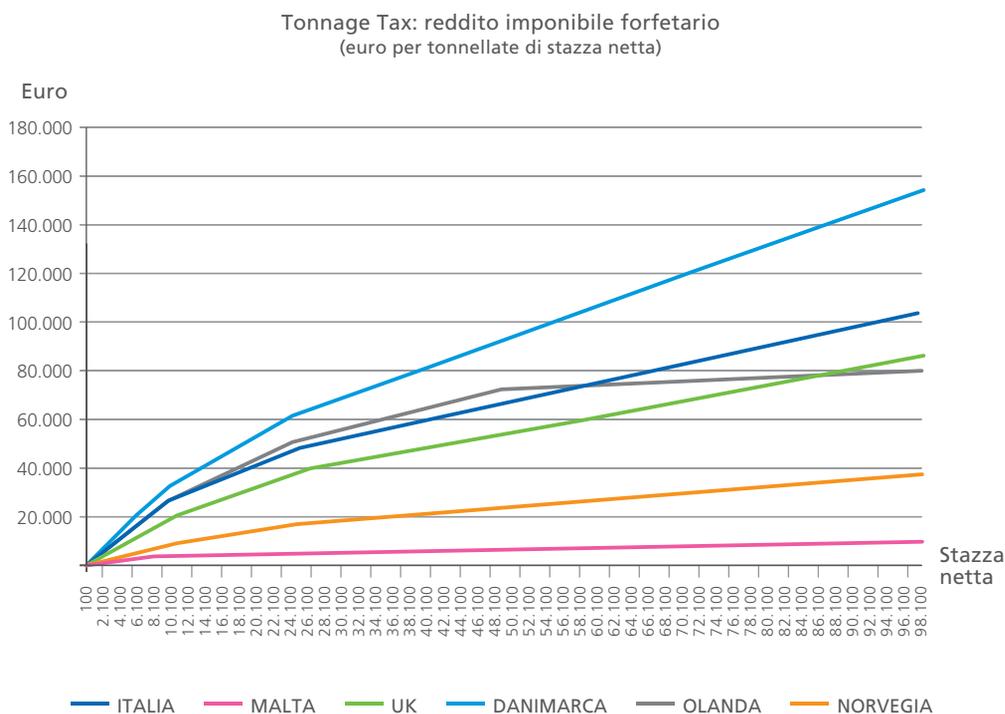
## VII. La Tonnage Tax in Italia

Le risultanze derivanti dall'applicazione delle aliquote in tabella è raffigurato nel grafico n. 5 dal quale si evince che l'Italia, fatta salva ogni altra valutazione sulla tassazione e sugli altri meccanismi di funzionamento del proprio regime di tonnage tax, si colloca nelle posizioni più alte nella determinazione del reddito imponibile, preceduta solo dalla Danimarca.

Malta presenta un'ulteriore particolarità in quanto alla tassazione, evidentemente molto bassa, vanno in realtà ad aggiungersi un costo annuo di registrazione che, rispetto agli altri Paesi esaminati, è molto superiore.

La Norvegia prevede che un terzo dell'importo dovuto in base alla tonnage tax può non essere versato se impiegato per investimenti in progetti relativi a misure di tutela ambientale.

Grafico 5  
Confronto fra i livelli di reddito calcolati in base al tonnellaggio



Fonte: interna

Tabella 12  
Riepilogo tassazione societaria e tonnage tax

	Italia (Reg. Int.)	Malta	Regno Unito	Danimarca (DIS)	Olanda	Norvegia (NIS)
<b>Aliquota tassazione</b>	27,50%.	In regime di ttax non si determina il reddito imponibile ma direttamente il livello di tassazione della singola nave.	21% per redditi imponibili fino a 300.000 GBP. Oltre è il 28%.	25%.	25,5% oltre i 200.000€ di imponibile. 20% se inferiore.	28%.
<b>Società eleggibili</b>	Società armatrici residenti in Italia e S.O. di società non residenti.	Società qualificate come società di shipping secondo il Merchant Shipping Act.	Soggetto fiscale britannico.	Società armatrici, shipping management (queste ultime anche se comunitarie purché con S.O. in Danimarca).	Società di navigazione residenti, società di management: strategico, commerciale, tecnico.	Società di navigazione residenti, società di management: strategico, commerciale, tecnico.
<b>Navi eleggibili</b>	Navi oltre le 100 GRT armate iscritte nel RI più quota di navi prese a noleggio flag blind (50% del tonnellaggio totale delle navi ponderato per i giorni di utilizzo). Navi adibite a trasporto merci, passeggeri, rimorchio e assistenza in alto mare.	Tutte le navi mercantili oltre le 1.000 nt.	Navi strategicamente e commercialmente gestite dal Regno Unito. 60% di navi iscritte in registri UE. Il numero delle navi a noleggio in regime di tonnage tax non deve essere superiore al 75% del totale delle navi in tonnage tax.	Navi oltre 20 GRT armate, gestite commercialmente e strategicamente dalla Danimarca adibite a trasporto merci e passeggeri ed attività ausiliarie (incluso dragaggio e posacavi) di qualsiasi bandiera purché il 60% sia UE/SEE. Navi a noleggio ammesse entro il limite di 4 volte il tonnellaggio delle navi di proprietà. Fra queste possono essere incluse le navi assunte in bareboat e le navi a noleggio, le ultime purché per una durata compresa tra 1 e 5 anni.	Navi merci e passeggeri impegnate in traffici internazionali di proprietà o prese a noleggio. Almeno il 30% delle navi di proprietà deve essere gestito direttamente. Almeno il 60% del tonnellaggio delle navi di proprietà deve essere di bandiera UE/SEE.	Navi adibite a traffici internazionali, passeggeri e merci, ed anche AHTS, PSV.
<b>Durata opzione</b>	10 anni.	Non applicabile.	10 anni.	10 anni.	10 anni.	10 anni (con opzione di uscita annua).
<b>Regime plusvalenze</b>	Inclusa integralmente nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage. Ripartizioni particolari negli altri casi.	Inclusa nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage.	Inclusa nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage. Ripartizioni particolari negli altri casi.	Esenti se nave in tonnage tax dal 2007.	Incluso nel regime della tonnage tax.	Incluso nel regime della tonnage tax.
<b>Regime di gruppo</b>	Regime esteso a tutte le società del gruppo in possesso dei requisiti.	Regime esteso a tutte le società del gruppo in possesso dei requisiti.	Regime esteso a tutte le società del gruppo in possesso dei requisiti.	Regime esteso a tutte le società del gruppo in possesso dei requisiti.	Non applicabile.	Regime esteso a tutte le società del gruppo in possesso dei requisiti.
<b>Obblighi formativi</b>	Obbligatorio l'imbarco di 1 allievo ufficiale per nave o in alternativa il versamento di un contributo annuo di € 22.043 per allievo non imbarcato.	Non previsti.	Piano formativo degli ufficiali sottoposto ad approvazione ministeriale (MTO= Minimum Training Obligation). In alternativa versamento contributo sostitutivo.	Impegno di gruppo ad imbarcare allievi ma il numero non è specificato.	Non previsti	Non previsti.

Elaborazione GGA





## VIII. Equipaggi

## Equipaggi

Come si è detto all'inizio di questo lavoro, uno dei principali successi del Registro Internazionale è consistito nella possibilità di **imbarcare marittimi di nazionalità extra-comunitaria** applicando loro una contrattualistica "internazionale" diversa da quella prevista per i marittimi italiani e comunitari, nonché di aver concesso sgravi significativi per la **riduzione del costo del lavoro**.

### a) Fonti normative

- Articolo 318 CdN, comma 1, per la composizione interamente italiana e comunitaria dell'equipaggio imbarcato su navi di bandiera italiana.
- Articolo 318 CdN, comma 2, per la possibilità di deroga mediante accordo sindacale all'obbligo di cui al punto precedente.
- Legge 30/98 articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c) per la composizione degli equipaggi sulle navi iscritte nel Registro Internazionale.
- Legge 30/98, articolo 4 e 6, per il trattamento fiscale, previdenziale e assistenziale dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro Internazionale.

### b) Nazionalità e qualifiche

La composizione dell'equipaggio imposto dalla legge che istituisce il Registro Internazionale varia a seconda della "provenienza" della nave che si iscrive in questo registro.

#### b-1) 1° Ipotesi - Navi provenienti da registro italiano (Articolo 2, lettera a):

- si applica l'articolo 318 del codice della navigazione;
- è fatta salva la deroga di cui al comma 1-bis dell'articolo 318 (vedi tabella 15).

È evidente la ratio di salvaguardia alla base di questa norma. Infatti, all'entrata in vigore del Registro Internazionale, il legislatore ha voluto evitare che tutte le navi già di bandiera italiana, cambiando registro, potessero sostituire i marittimi italiani con equipaggi stranieri. Per questo motivo, le navi provenienti dal registro ordinario devono mantenere l'equipaggio comunitario o, eventualmente, ricorrere alla deroga di cui all'articolo 318, comma 2 e all'articolo 2, comma 1 bis, della legge 30/98.

#### b-2) 2° Ipotesi - Navi provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ex art 28 e 29 l. 234/1989 (articolo 2, lettera b), oppure acquistate all'estero, o comunque provenienti da registri esteri e navi di nuova costruzione (articolo 2, lettera c):

- sei membri dell'equipaggio così come previsto dall'art.2, comma 1, lettera b) della legge 30/98 (vedi tabella);
- è fatta salva la deroga di cui al comma 1 bis dell'articolo 2, legge 30/98 (vedi schema in fondo);
- resta possibile l'impiego, per la quota di lavoratori comuni, di personale italiano e/o comunitario con contratto di formazione ex l. 726/1984 e, in mancanza, con personale non avente i requisiti ex art. 318 codice della navigazione.

Tabella 13  
Composizione equipaggio secondo il Registro Internazionale Italiano

N°	Qualifica	Nazionalità
1	Comandante	Italiano o comunitario
2	Direttore di Macchina	Comunitario
3	Primo ufficiale	Comunitario, necessariamente italiana se il comandante è comunitario
4	Ufficiale o Sottoufficiale	Italiano o comunitario
5	Ufficiale o Sottoufficiale	Italiano o comunitario
6	Ufficiale o Sottoufficiale	Italiano o comunitario

### b-3) La deroga all'imbarco di marittimi comunitari

Di fondamentale importanza per le esigenze di flessibilità nella composizione degli equipaggi sono l'introduzione del comma 1 bis all'articolo 2 della legge 30/98 e la modifica all'articolo 318 del C.d.N. intervenuta con la legge 88/2001. Tale modifica ha infatti consentito di derogare all'obbligo di imbarco dei marittimi comunitari sulle navi di bandiera italiana di primo e secondo registro attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Nel concreto, le navi iscritte nel Registro Internazionale aventi un equipaggio misto (seconda ipotesi di cui sopra) potranno imbarcare "in deroga" ufficiali extracomunitari al posto degli ufficiali italiani e comunitari.

Al contrario, le stesse navi, se impiegate in traffici di cabotaggio, e le navi con equipaggio interamente comunitario (prima ipotesi di cui sopra) dovranno giustificare l'utilizzo dell'imbarco "in deroga" per tutte le qualifiche di bordo che verranno sostituite con personale non comunitario.

#### LA DEROGA Art. 318 CdN, commi 1 e 2

- *L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea*.
- Alle disposizioni di cui al comma 1 può derogarsi attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visti d'ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o soste in un porto nazionale.

### b-4) La nazionalità del comandante

La figura del comandante merita una trattazione separata a causa della posizione assai rigida assunta dalla nostra Amministrazione.

L'Italia non consente di affidare il comando di una nave mercantile nazionale a personale di nazionalità extra-UE. La motivazione risiede nella figura stessa del comandante che, secondo il codice della navigazione, può assumere il ruolo di pubblico ufficiale

o di ufficiale di polizia giudiziaria e pertanto, ad avviso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, deve essere obbligatoriamente di nazionalità italiana. A parziale "rettifica" di tale posizione, il Ministero, anche a seguito di ricorsi operati da alcune compagnie di navigazione e dagli stessi comandanti di nazionalità comunitaria in sede giudiziaria, ha modificato tale posizione consentendo l'imbarco di comandanti comunitari a condizione che i medesimi siano a conoscenza della lingua e della legislazione italiana o siano affiancati da un primo ufficiale di nazionalità italiana delegato alla tenuta dei documenti di bordo ed alla compilazione degli atti di stato civile.

Si tratta evidentemente di una parziale soluzione alla limitazione prevista dal nostro sistema che, come mostra la tabella comparativa a fine capitolo, non trova uguali nei registri europei esaminati.

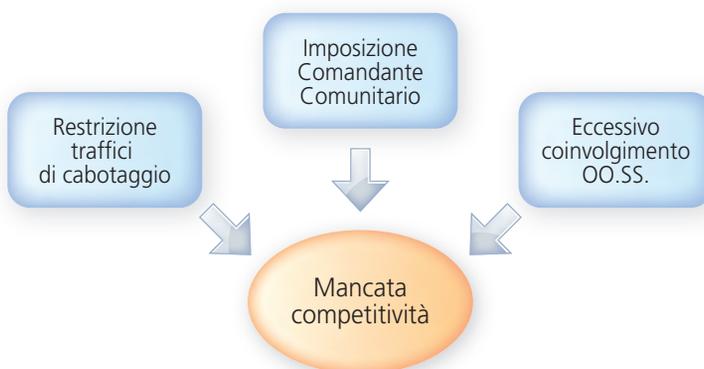
### *b-5) Costo del lavoro*

La Legge 30/98 prevede due distinte misure per la riduzione del costo del lavoro, rispettivamente al primo comma dell'articolo 4 ed al primo comma dell'articolo 6.

- Esenzione dal pagamento dell'IRPEF dei marittimi: alle imprese che esercitano l'attività produttiva mediante l'utilizzo di navi iscritte nel Registro Internazionale è attribuito un credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle predette navi.
- Sgravo della contribuzione previdenziale e assistenziale. Le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del Codice della Navigazione (italiano o comunitario) ed imbarcato su navi iscritte nel Registro Internazionale nonché lo stesso personale suindacato beneficiano di uno sgravo dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge.

### *c) Problematiche principali*

Grafico 6  
Problematiche relative al Registro Internazionale Italiano



Gli aspetti sopra evidenziati sono chiaramente effetti diretti della stessa storia politica sociale italiana e da sempre influenzano l'impostazione e la struttura di qualunque realtà imprenditoriale e non solo di quella marittima. Nello specifico, vincoli come l'imposizione del comandante comunitario o, ancor di più, il coinvolgimento delle Organizzazioni Sindacali rappresentano nel contesto normativo nazionale un

elemento di tutela del lavoratore italiano volto a favorire il suo inserimento nella realtà produttiva del Paese.

Per quanto riguarda le Organizzazioni Sindacali, l'art.1, comma 3, della legge istitutiva del Registro Internazionale prevede esplicitamente che l'autorizzazione del Ministro dei Trasporti della Navigazione all'iscrizione dello stesso registro sia soggetta a contratti collettivi sottoscritti dalle Organizzazioni Sindacali e dai lavoratori. In nessun registro di quelli presi in considerazione viene data una tale considerazione ai contratti collettivi nazionali.

In merito all'imposizione del **comandante di nazionalità italiana o comunitaria**, pur volendo riconoscere indubbiamente una certa supremazia accademica dei nostri marittimi rispetto a molti altri, tale restrizione si traduce in una vera e propria mancanza di competitività rispetto agli altri registri sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la crescente difficoltà nel reclutare ufficiali e comandanti di nazionalità italiana. Non si può infatti nascondere che purtroppo vi è una forte disaffezione nei confronti della carriera marittima in un Paese che vanta una tradizione difficilmente comparabile anche nel panorama europeo.

Per quanto riguarda invece la limitazione all'imbarco di marittimi extracomunitari nei traffici di **cabotaggio**, è chiaro che la stessa è motivata dalla volontà di proteggere l'occupazione italiana in determinate attività storicamente e strutturalmente legate al territorio, limitando il ricorso a lavoratori stranieri. Nello specifico, le società che sono state costrette per esigenze di costi, specie in questi ultimi anni di profonda crisi, ad imbarcare personale misto (ovvero composto da marittimi comunitari ed extracomunitari) si trovano davanti a pesanti restrizioni di natura commerciale, dovendo rinunciare alla possibilità di intraprendere in maniera continuativa traffici cabotieri.

#### d) *Analisi comparativa*

Tabella 14

#### Confronto fra i registri in studio relativamente alla normativa sugli equipaggi

<b>Malta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza dei sindacati e di qualsiasi contrattazione collettiva</li> <li>• Assenza di qualsiasi restrizione circa la nazionalità dei marittimi imbarcati</li> <li>• Nessun coinvolgimento delle OO.SS.</li> </ul>
<b>Regno Unito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza dei sindacati e di qualsiasi contrattazione collettiva</li> <li>• Crew Relief Cost Scheme</li> <li>• Assenza di qualsiasi restrizione circa la nazionalità dei marittimi imbarcati eccetto per navi ritenute strategiche</li> </ul>
<b>Danimarca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esenzione del pagamento delle imposte sui redditi da lavoro dei marittimi</li> </ul>
<b>Norvegia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessuna restrizione per la nazionalità del proprietario della nave</li> <li>• Agevolazioni fiscali per i marittimi residenti in Norvegia</li> <li>• Possibilità di contrattazione individuale tra Società Armatrice e Marittimo</li> </ul>
<b>Olanda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importanti deroghe all'obbligo del comandante olandese</li> <li>• Parziale deduzione (fino al 40% del reddito) per i cittadini UE per il pagamento di imposte e contributi sociali</li> </ul>

Elaborazione GGA

Il presente capitolo, più di ogni altro, mette in luce il percorso similare che i vari registri internazionali hanno intrapreso dal momento della loro istituzione. Questo è sicuramente dovuto, più che in altre materie, a una comunanza di problematiche quali la sempre più crescente mancanza di marittimi qualificati nei Paesi europei ed il loro maggiore costo rispetto ai marittimi dei Paesi meno sviluppati.

Per quanto riguarda la nazionalità del comandante, la principale differenza fra la bandiera italiana e i registri in esame consiste in una maggiore rigidità del nostro registro.

Infatti, se un estremo è rappresentato dalla bandiera maltese e da quella inglese, le quali non hanno alcuna restrizione in merito alla nazionalità del comandante e di qualsiasi altro membro dell'equipaggio, l'analisi ha messo in luce anche posizioni che, seppur tutelando il principio della nazionalità del comandante, permettono, tramite specifiche deroghe, un maggior grado di flessibilità.

È il caso dei registri olandese e norvegese che, pur consapevoli del ruolo fondamentale del comandante quale rappresentante della società armatrice, sono comunque sensibili alle problematiche odierne relative alla difficoltà di reclutamento di comandanti nazionali.

Altra tematica che vale la pena citare è sicuramente quella relativa al rimborso Irpef.

Infatti, l'Italia, così come la Danimarca, è in tal senso estremamente competitiva prevedendo di fatto il rimborso totale delle ritenute Irpef per il personale marittimo imbarcato su navi iscritte al registro internazionale. Diversamente, registri che hanno mostrato nel corso del presente lavoro aspetti di grande "attrattiva" per gli armatori stranieri, come Malta, Gran Bretagna e Norvegia, garantiscono talvolta rimborsi fiscali minori al personale marittimo (è l'esempio della Norvegia con il solo 30% delle ritenute fiscali) o addirittura non ne prevedono affatto (Malta e Gran Bretagna). Tale mancanza viene peraltro compensata, almeno in parte, da una tassazione caratterizzata da aliquote più basse.

Per quanto riguarda la contribuzione previdenziale, va segnalato quanto avviene in Inghilterra per la gran parte delle navi che svolgono traffici internazionali. La bandiera inglese, pur non prevedendo alcuna agevolazione per il pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi europei, ha comunque consentito alle aziende armatoriali il ricorso agli *offshore manning arrangements*. Tali accordi permettono a società di manning residenti al di fuori della UE di fornire a società inglesi personale marittimo comunitario per il quale non dovranno essere versati i contributi previdenziali in caso di imbarco su navi di bandiera inglese a patto che i marittimi non siano impiegati prevalentemente su traffici all'interno delle acque del Regno Unito.

Tabella 15  
Comparazione disciplina equipaggi nei registri in studio

	Italia (Reg. Int.)	Malta	Regno Unito	Danimarca (DIS)	Olanda	Norvegia (NIS)
<b>Nazionalità dell'equipaggio e del comandante</b>	Sei ufficiali, incluso il comandante devono essere italiani o comunitari. Il comandante deve essere italiano o comunitario. In tale secondo caso il primo ufficiale deve essere italiano.	Tutte le nazionalità sono ammesse anche per il comandante.	Marittimi britannici in possesso del Certificate of Competence e marittimi di qualsiasi nazionalità purché in possesso del CEC - Certificate of Equivalent Competence. Nessuna restrizione alla nazionalità del comandante. Per navi considerate strategiche può essere richiesta la nazionalità britannica, Commonwealth, NATO, UE, SEE.	Il comandante deve essere di nazionalità danese oppure di un Paese UE/SEE.	Olandese. Possibili deroghe speciali se comandanti e primi ufficiali stranieri hanno sufficiente conoscenza della legislazione marittima olandese.	Nessuna restrizione alle nazionalità dell'equipaggio con l'eccezione del comandante che deve essere di nazionalità norvegese. Possibilità di deroga a tale obbligo.
<b>Contratti</b>	Contratti nazionali separati per i marittimi UE e per quelli Extra-UE.	Formalità ridotte per l'arruolamento degli equipaggi. Agli stessi si applicano gli accordi collettivi siglati con il General Workers' Union dell'ITF. Paga minima settimanale nazionale al 1/1/2008 pari a €142,39.	I CCNL non sono vincolanti e non possono derogare ai diritti individuali dei lavoratori su paga minima oraria, ore e orari di lavoro, lavoro notturno, ferie, licenziamento.	Esistono contratti collettivi di lavoro che riguardano i principi fondamentali sugli orari di lavoro, malattia, infortuni, ferie, arruolamento e conclusione del rapporto di lavoro.	È possibile la contrattazione individuale in forma scritta. Solo se il marittimo non è residente in Olanda è possibile derogare alle disposizioni nazionali sulle retribuzioni minime. La contribuzione al fondo pensione per il comparto mercantile è obbligatoria solo per i marittimi olandesi, residenti in Olanda o di nazionalità con le quali esiste un accordo in materia di previdenza sociale.	Legge nazionale per i marittimi norvegesi armonizzata alle regole vigenti in ambito UE-SEE. La Norwegian Shipowners Association ha concluso con le maritime unions dei seguenti Paesi "collective bargaining agreement" per i marittimi imbarcati su navi norvegesi: Cina, Croazia, Estonia, India, Indonesia, Lettonia, Lituania, Filippine, Polonia, Romania, Russia e Ucraina. Tali accordi sono in linea con il TCC dell'ITF. Possibilità di accordi individuali nei limiti della normativa nazionale.
<b>Agevolazioni previdenziali e assistenziali</b>	Contributi previdenziali e assistenziali sgravati del 100% per i marittimi comunitari.	Non sono previsti sgravi contributivi per il personale imbarcato comunitario. Accordi per evitare la doppia imposizione dei pagamenti in materia di previdenza sociale Malta ha concluso accordi con i Paesi UE, Libia, Canada, Australia.	Nessuna agevolazione prevista. Possibile ricorso a offshore manning arrangements per evitare i versamenti contributivi.	Per il personale marittimo comunitario è previsto il versamento dei contributi previdenziali.	Deduzione del 40% sui redditi dei cittadini olandesi, UE e SEE. 10% per i soggetti di altre nazionalità fiscalmente residenti in Olanda.	Per il personale norvegese, comunitario residente nella SEE o non provvisto di coperture nel proprio Paese versamenti contributivi pari al 21,9%, di cui 7,8% a carico del marittimo. Contributi tramite P&I per personale alberghiero su navi crociera e cittadini non SEE. Assicurazione tramite premio pagato dal datore di lavoro.
<b>Imposte sul reddito dei marittimi</b>	Credito d'imposta pari al 100% dei versamenti IRPEF.	Non sono previsti rimborsi sulle ritenute sui redditi del personale marittimo imbarcato.	Non sono previsti rimborsi sulle ritenute sui redditi del personale marittimo imbarcato.	Per il personale imbarcato su navi iscritte nel DIS, sia residenti che non, è prevista una esenzione totale delle imposte sul reddito. Per il registro ordinario è prevista una deduzione di 56.900 DK (€7.600) per i residenti in Danimarca (solo per traffici con l'estero) e una tassazione "secca" del 30% per i non residenti.	Deduzione del 40% sui redditi dei cittadini olandesi, UE e SEE. 10% per i soggetti di altre nazionalità fiscalmente residenti in Olanda.	Deduzione del 30% sui redditi fino ad un massimo di 80.000 nok (9.000€) per i marittimi residenti in Norvegia.
<b>Coperture assicurative</b>	INAIL per i comunitari, INAIL o P&I per gli extracomunitari.				È obbligatorio il pagamento di un premio assicurativo annuale.	Obbligo di depositare una garanzia pari a 500.000NOK (€ 56.800) per salari e rimpatrio dei marittimi in caso di insolvenza.
<b>Altro</b>			Il Crew Cost Relief Scheme contribuisce parzialmente (per circa 20%) alle spese di viaggio da e per l'imbarco su nave posta fuori dalla LETA (Limited European Trading Area) ai marittimi residenti in UE.	Eccetto che per i mezzi speciali e le navi in servizi di linea, i comandanti delle navi devono comunicare alla DMA tutti gli imbarchi/sbarchi del personale.		Obbligo per i marittimi di presentarsi presso il Norwegian Employment Service o un'autorità consolare norvegese prima di prendere servizio a bordo di una nave di bandiera norvegese.

Elaborazione GGA





# IX. Conclusioni

## Conclusioni

Lo studio conferma, evidenziandolo chiaramente, che il Registro Internazionale Italiano è stato, e rimane, uno strumento indispensabile per la competitività della nostra flotta.

Dal confronto con gli altri registri europei emerge che il Registro Internazionale Italiano, introdotto successivamente rispetto ai primi, ha saputo assorbire molti elementi positivi apportando importanti migliorie che ora costituiscono i suoi punti di forza come, ad esempio, le agevolazioni in materia fiscale e previdenziale. Agevolazioni - peraltro conformi ai principi giuridici comunitari - necessarie a seguito della scelta effettuata di sostenere la bandiera e l'occupazione italiana.

Cionondimeno, in un contesto come quello marittimo in continua evoluzione, l'eccellenza del nostro Registro Internazionale non può rimanere tale se non vengono perseguiti miglioramenti in linea con le nuove esigenze degli operatori.

In particolare, l'aspetto che necessita di maggiori progressi è quello legato alle procedure burocratiche relative alle varie fasi della vita di una nave. Infatti, si può concludere che, per effetto della forte competitività fra registri riscontrata a livello globale, i regimi esaminati, nostro incluso, hanno sviluppato un grado di competitività più o meno omogeneo in termini di costi. A determinare la validità di un registro gioca sempre più spesso un ruolo fondamentale la componente burocratica ed amministrativa. La capacità di una amministrazione di bandiera di saper rispondere con rapidità ed efficienza alle esigenze degli operatori è pertanto elemento qualificante e non deve costituire un limite per la funzionalità del settore.

Emerge chiaramente l'esigenza di semplificare, o meglio "sburocratizzare", tutta una serie di adempimenti che riguardano, ad esempio, il rilascio di documenti/certificati per i quali oggi, pur nella logica di fattiva collaborazione con l'Amministrazione, sono necessarie procedure complesse e tempi eccessivamente lunghi.

A tal fine, una riorganizzazione attuata attraverso lo sviluppo delle procedure informatiche e l'ampio ricorso all'utilizzo della *rete*, consentirebbe, come già accade in tutti gli altri Paesi, una maggiore velocità e praticità nell'emissione e nella gestione dei documenti.

Analogamente, al fine di operare un ulteriore snellimento della macchina amministrativa, si potrebbe valutare con tutti gli attori coinvolti l'opportunità di adottare il sistema seguito negli altri Paesi esaminati, ovvero affidare ad un unico organismo centrale tutte le competenze in materia di regime amministrativo delle navi (fermo restando la facoltà di scegliere il porto di iscrizione). Questo consentirebbe alle Capitanerie di Porto di potenziare tutte le altre competenze loro attribuite (security, equipaggi, PSC, ecc.) in quanto verrebbero sollevate dagli adempimenti burocratici legati alla tenuta del registro.

Infine, un'ulteriore spinta allo snellimento potrebbe essere data da un maggior coinvolgimento dei Registri di Classifica per quanto concerne il rilascio di alcuni specifici certificati statuari.

In definitiva, tenuto conto dell'estrema validità del Registro Internazionale, a nostro parere potrebbe rivelarsi vincente la scelta di operare una più funzionale suddivisione dei compiti fra le amministrazioni oggi coinvolte. Tale suddivisione dovrebbe concentrare quelle attività che possono essere svolte con efficienza da un unico soggetto centrale e per converso delegare il più possibile tutte quelle attività che necessitano di maggiore capillarità e presenza sul territorio, sia in Italia che all'estero.

È evidente che tutto ciò richiede una effettiva e concreta rivisitazione delle attività oggi in capo all'Amministrazione finalizzata allo sviluppo dei necessari strumenti organizzativi e informatici che, oltre a snellire molte attività, contribuirebbe in maniera essenziale allo sviluppo competitivo dell'industria armatoriale italiana.

Del resto, la tendenza a migliorare anche le cose che hanno dato buoni risultati non è tipica dell'atteggiamento positivo dell'uomo che guarda avanti anziché indietro, teso a perseguire sempre nuovi traguardi più che a contemplare i successi già consentiti?

*“Mettersi insieme è un inizio, rimanere insieme è un progresso, lavorare insieme un successo”.*

*Henry Ford*

Francesco Beltrano  
Andrea Berlingieri  
Andrea Garolla di Bard  
Giacomo Gavarone  
Valeria Novella



# Tabella comparativa

Elaborazione GGA

	Italia (Reg. Int.)	Malta	Regno Unito	Danimarca (DIS)	Olanda	Norvegia (NIS)	
<b>PROCEDURA ISCRIZIONE</b>	<b>Tempi</b>	2-10 gg lavorativi dalla presentazione della documentazione completa.	1 giorno dalla presentazione della documentazione completa.	1 giorno dalla presentazione della documentazione completa.	1 giorno dalla presentazione della documentazione completa.	1 giorno dalla presentazione della documentazione completa.	
	<b>Costi</b>	La quantificazione è molto articolata e quindi variabile. Per una pratica "standard": 4 marche da bollo 60€, tassa amministrativa 61,97€, spese di corriere 50€, spese di traduzione, legalizzazione e registrazione atto di proprietà.	I costi di registrazione sono molto elevati ed equivalgono quasi a quelli del tonnage tax.	I costi di iscrizione seguono il tariffario della MCA per le varie voci (registrazioni, annotazioni, ecc.). La semplice registrazione costa 124 GBP. Ogni cinque anni sono dovute 49 GBP per il rinnovo della registrazione.	La tariffa di registrazione è calcolata in percentuale sul valore del bill of sale (0,1% arrotondato alle 100 DK). Stesso dicasi per la registrazione delle ipoteche.		I costi si dividono tra quelli dovuti allo Ship Register e al Norwegian Maritime Directorate. Le navi iscritte al NIS pagano allo SR un contributo iniziale di 350€, poi annuo di 1.000€. Il contributo al NMD è calcolato in base alle GRT (per fasce), tipo di nave, luogo di costruzione o provenienza. Inoltre si paga un fee annuale in funzione delle NT. Una 30.000 paga 20.000 NOK (circa 2.500€).
	<b>Iter</b>	Autorizzazione a livello centrale, preliminare assenso delle OO.SS., iscrizione a livello locale.	Ottenimento licenza da parte del Registrar General for Shipping.	Autorizzazione ed iscrizione a livello centrale.	Autorizzazione all'iscrizione richiesta solo al Registro (DAS o DIS).	Richiesta di iscrizione ed autorizzazione da parte del Registro Olandese e del Ministero dei Trasporti.	Autorizzazione all'iscrizione solo al Registro (NOR o NIS).
	<b>Amministrazioni e soggetti coinvolti</b>	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Capitaneria di Porto del porto di iscrizione, Maritele, Organizzazioni Sindacali.	Transport Malta (ente costituito all'interno del Ministero dei Trasporti).	MCA e Ministero comunicazioni.	Danish Maritime Authority.	Kadaster (Ship Register Office) e Ministero dei Trasporti.	Norwegian Maritime Directorate.
<b>PROCEDURA CANCELLAZIONE</b>	<b>Tempi</b>	Procedura normale: 60gg. Procedura urgenza: 30gg c.a.	La cancellazione della nave può avvenire anche contestualmente alla presentazione dei documenti.	Normalmente, 3 giorni lavorativi.	La cancellazione della nave può avvenire anche in un giorno a patto che tutta la documentazione sia consegnata al Registro e che sia ottenuto il consenso scritto dei creditori ipotecari.	La cancellazione della nave può avvenire anche in un giorno a patto che tutta la documentazione sia consegnata al Registro e che sia ottenuto il consenso scritto dei creditori ipotecari.	
	<b>Iter</b>	Fideiussione INPS, IPSEMA, AG. ENTRATE a seconda dei casi (bandiera di destinazione).	Richiesta scritta al Registrar indicando i motivi di cancellazione e la nuova bandiera. Dismissione previa cancellazione ipoteche.	È necessario consegnare allo UK Ship Register i seguenti documenti: 1) Originale del Certificato di Registrazione 2) Form 2 CSR Amendment Form con closure details (soltanto se la Nave ha GT > 500 tonnes) 3) Richiesta su Form MSF 4744 di cancellazione della nave dal Registro.	Richiesta di cancellazione e presentazione della documentazione al Registro (DAS o DIS).	Istanza al registro, dismissione dopo il consenso degli eventuali aventi diritto sulla nave e la cancellazione delle eventuali ipoteche.	
	<b>Amministrazioni e soggetti coinvolti</b>	MIT, CP (eventuale Consolato), sindacati, INPS, INAIL, Agenzia Entrate.	Transport Malta.	MCA.	Registro di iscrizione (DAS o DIS).	Dutch Register (Kadaster) e Ministero dei Trasporti.	Registro di iscrizione (NOR o NIS) oltre al Maritime Directory.
<b>INFORMATIZZAZIONE PROCEDURE</b>	<b>Informatizzazione delle procedure</b>	Consentito solo in taluni casi l'invio per email degli allegati all'istanza.	Tutta la documentazione è scaricabile dal web e inoltrabile via email. Alcuni originali devono poi essere trasmessi per posta ordinaria.	Tutta la documentazione è scaricabile dal web e inoltrabile via email. Alcuni originali devono poi essere trasmessi per posta ordinaria.	Documentazione via email accettata parzialmente. Documentazione originale comunque da trasmettere per posta ordinaria.	Documentazione via email accettata parzialmente. Documentazione originale comunque da trasmettere per posta ordinaria.	
<b>REGISTRI CLASSIFICA</b>	<b>Registri di classifica riconosciuti</b>	RINA, ABS, GL, BV, LR.	ABS, BV, CCS, DNV, NK, GL, KRS, LR, RINA, Russia, (Grecia, Croazia, Polonia, valutati caso per caso).	ABS, BV, DNV, GL, LR, RINA, NK.	ABS, BV, DNV, GL, LR, RINA, NK, Polonia.	ABS, BV, DNV, GL, LR, NKK, RINA.	ABS, BV, DNV, GL, LR, NK, RINA.
	<b>Attribuzioni</b>	Rilascio dei soli certificati statuari - vedi anche Tab. 8, pag. 45.	Emissione di tutti i certificati - vedi anche Tab. 8, pag. 45.	Per navi aderenti all'ACS (alternative compliance scheme) tutti tranne DOC, SMC, ISCC e Tab. Arm. - vedi anche Tab. 8, pag. 45.	Emissione di tutti i certificati (a parte minimum safe manning certificate) per conto della bandiera - vedi anche Tab. 8, pag. 45.	Emissione di tutti i certificati - vedi anche Tab.8, pag. 45.	Emissione di tutti i certificati (a parte minimum safe manning certificate) per conto della bandiera- vedi anche Tab. 8, pag. 45.

	Italia (Reg. Int.)	Malta	Regno Unito	Danimarca (DIS)	Olanda	Norvegia (NIS)	
<b>TONNAGE TAX</b>	Tonnage tax	Prevista.	Prevista.	Prevista.	Prevista.	Prevista.	
	Società eleggibili	Società armatrici residenti in Italia e Società Operative di società non residenti.	Società qualificata come società di shipping secondo il Merchant Shipping Act.	Soggetto fiscale britannico.	Società armatrici, società di ship management (queste ultime anche se comunitarie, purché con sede operativa in Danimarca).	Società di navigazione residenti, società di management: strategico, commerciale, tecnico.	Società di navigazione residenti, società di management: strategico, commerciale, tecnico.
	Navi eleggibili	Navi oltre le 100 GRT iscritte nel RI più quota di navi prese a noleggio, flag blind (50% del tonnellaggio totale delle navi ponderato per i giorni di utilizzo). Navi adibite a trasporto merci, passeggeri, rimorchio e assistenza in alto mare.	Tutte le navi mercantili oltre 1.000 NT.	Navi strategicamente e commercialmente gestite dal Regno Unito. 60% di navi iscritte in registri UE. Il numero delle navi a noleggio in regime di tonnage tax non deve essere superiore al 75% del totale delle navi in tonnage tax.	Navi oltre 20 GRT armate, gestite commercialmente e strategicamente dalla Danimarca adibite a trasporto merci e passeggeri ed attività ausiliarie (incluso dragaggio e posacavi) di qualsiasi bandiera purché il 60% sia UE/SEE. Navi a noleggio ammesse entro il limite di 4 volte il tonnellaggio delle navi di proprietà. Fra queste possono essere incluse le navi assunte in locazione a scafo nudo e le navi a noleggio, le ultime purché per una durata compresa tra 1 e 5 anni.	Navi merci e passeggeri impegnate in traffici internazionali di proprietà o prese a noleggio. Almeno il 30% delle navi di proprietà deve essere gestito direttamente. Almeno il 60% del tonnellaggio delle navi di proprietà deve essere di bandiera UE/SEE.	Navi adibite a traffici internazionali, passeggeri e merci, ed anche supply vessels.
	Determinazione reddito tonnage tax	Vedi tabella 11, pag. 53.	Vedi tabella 11, pag. 53.	Vedi tabella 11, pag. 53.	Vedi tabella 11, pag. 53.	Vedi tabella 11, pag. 53.	Vedi tabella 11, pag. 53.
	Durata dell'opzione	10 anni.	Non applicabile.	10 anni.	10 anni.	10 anni.	10 anni (con opzione di uscita annua).
	Regime fiscale per plusvalenze da vendita nave in tonnage tax	Incluso integralmente nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage tax. Ripartizioni particolari negli altri casi.	Incluso nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage tax.	Incluso nel reddito forfetario se l'asset è acquistato in regime di tonnage tax. Ripartizioni particolari negli altri casi.	Incluso nel regime della tonnage tax per navi in tonnage tax dal 2007.	Incluso nel regime della tonnage tax.	Incluso nel regime della tonnage tax.
<b>BAREBOAT IN - BAREBOAT OUT</b>	Obblighi formativi	Obbligatorio l'imbarco di 1 allievo ufficiale per nave o in alternativa il versamento di un contributo annuo di € 22.043 per allievo non imbarcato.	Non previsti.	Piano formativo degli ufficiali sottoposto ad approvazione ministeriale (MTO= Minimum Training Obligation). In alternativa versamento contributo sostitutivo.	Impegno di gruppo ad imbarcare allievi ma il numero non è specificato.	Non previsti.	Non previsti.
	Requisiti per l'iscrizione	Valgono le stesse prescrizioni applicate nei casi di iscrizione definitiva.	Nave con bandiera non maltese - nave iscritta in un registro compatibile (tutti i principali).	La nave deve rispettare i requisiti stabiliti dallo UK Ship Register.	La nave deve rispettare i requisiti stabiliti dal registro danese.	Solo navi adibite a navigazione d'altura.	La bareboat charter registration IN e OUT non è prevista nell'ordinamento norvegese.
	Durata	2 anni prorogabili.	2 anni con possibilità rinnovo previa verifica durata contratto di locazione a scafo nudo.	Durata del contratto o 5 anni rinnovabili.	5 anni prorogabili di anno in anno.		
	Idoneità	Solo con quei paesi la cui normativa è considerata compatibile con il nostro ordinamento.	Consenso scritto del Registrar - iscrizione in un registro compatibile (tutti i principali).	Non è ammesso.	Il registro estero di temporanea iscrizione deve rispettare gli strumenti internazionali globalmente riconosciuti.	Solo navi adibite a navigazione d'altura.	La bareboat charter registration IN e OUT non è prevista nell'ordinamento norvegese.
<b>EQUIPAGGI</b>	Durata	2 anni prorogabili	2 anni o meno a secondo della durata del contratto di locazione a scafo nudo.	Non applicabile.	5 anni prorogabili di anno in anno.		
	Nazionalità dell'equipaggio e del comandante	Sei ufficiali, incluso il comandante, devono essere italiani o comunitari. Il comandante deve essere italiano o comunitario. In tale secondo caso il primo ufficiale deve essere italiano.	Tutte le nazionalità sono ammesse, anche per il comandante.	Marittimi britannici in possesso del Certificate of Competence e marittimi di qualsiasi nazionalità purché in possesso del CEC (Certificate of Equivalent Competence). Nessuna restrizione alla nazionalità del comandante. Per navi considerate strategiche può essere richiesta la nazionalità britannica, Commonwealth, NATO, UE, SEE.	Il comandante deve essere di nazionalità danese oppure di un paese UE/SEE.	Olandese. Possibili deroghe speciali se comandanti e primi ufficiali stranieri hanno sufficiente conoscenza della legislazione marittima olandese.	Nessuna restrizione alla nazionalità dell'equipaggio con l'eccezione del comandante che deve essere di nazionalità norvegese. Possibilità di deroga a tale obbligo.
	Imposte sul reddito dei marittimi	Credito d'imposta pari al 100% dei versamenti IRPEF.	Non sono previsti rimborsi sulle ritenute sui redditi del personale marittimo imbarcato.	Non sono previsti rimborsi sulle ritenute sui redditi del personale marittimo imbarcato.	Per il personale imbarcato su navi iscritte nel DIS, sia residente che non, è prevista una esenzione totale dalle imposte sul reddito.	Deduzione del 40% sui redditi dei cittadini olandesi, UE e SEE. 10% per i soggetti di altre nazionalità fiscalmente residenti in Olanda.	Deduzione del 30% sui redditi fino ad un massimo di 80.000 NOK (circa 9.000€) per i marittimi residenti in Norvegia.
Agevolazioni previdenziali e assistenziali	Sgravio del 100% per i contributi previdenziali e assistenziali dei marittimi comunitari.	Non sono previsti sgravi contributivi per il personale imbarcato comunitario. Accordi per evitare la doppia imposizione sui pagamenti in materia di previdenza sociale. Malta ha concluso accordi con i Paesi UE, Libia, Canada, Australia.	Nessuna agevolazione prevista. Possibile ricorso ad offshore manning arrangements per evitare i versamenti contributivi.	Per il personale comunitario è previsto il versamento dei contributi previdenziali e assistenziali.	Deduzione del 40% sui redditi dei cittadini olandesi, UE e SEE. 10% per i soggetti di altre nazionalità fiscalmente residenti in Olanda.	Per il personale norvegese, comunitario residente nello SEE o non provvisto di coperture nel proprio paese versamenti contributivi pari al 21,9%, di cui 7,8% a carico del marittimo.	



## X. Bibliografia

## Bibliografia

### I) Dottrina

- Antonini Alfredo (2007), Trattato Breve di Diritto Marittimo, Milano, Giuffrè Editore.
- D'Ovidio, Pescatore, Tullio (2008), Manuale di Diritto della Navigazione, undicesima edizione, Milano, Giuffrè Editore.
- Righetti Giorgio (2009), Codice della Navigazione Marittima Interna ed Aerea annotato, settima edizione, Milano, Giuffrè Editore.
- Righetti-Rimaboschi (2008), Le convenzioni Internazionali della Navigazione Marittima, Interna ed Aerea, Milano, Giuffrè Editore.

### II) Normativa Italiana

- Dpr. 25 febbraio 1952, n. 328 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)".
- L. 26 luglio 1984, n. 413 "riordinamento del sistema previdenziale dei lavoratori marittimi. Disposizioni in materia contributiva".
- Decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726 "misure urgenti a sostegno e ad incremento dei livelli occupazionali".
- L. 14 giugno 1989, n. 234 "Modifiche agli artt. 145, 156, 163 Cod. Nav. per attribuzione e sospensione temporanea dell'abilitazione ad inalberare la bandiera italiana".
- D.P.R. 21 febbraio 1990, n. 66 "Regolamento per l'applicazione degli artt. 28 e 29 della L. 14 giugno 1989, n. 234"
- REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)
- Direttiva 97/58/CE del 22 novembre 1994 "relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime".
- L. 15 maggio 1997, n. 127 "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo"
- D.L. 30 dicembre 1997, n. 457 "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione".
- L. 27 febbraio 1998, n. 30 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione"
- D.Lgs. 3 agosto 1998, n. 314 "Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE"
- L. 28 Dicembre 1999, n. 522 "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale"
- L. 27 dicembre 2002, n. 289 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)"
- D.Lgs 1 agosto 2003, n. 259 "Codice delle comunicazioni elettroniche"
- L. 24 novembre 2003, n.326 "conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici".
- D.Lgs. 12 dicembre 2003, n. 344 "Riforma dell'imposizione sul reddito delle società, a norma dell'articolo 4 della legge 7 aprile 2003, n. 80"

- L. 24 dicembre 2003, n. 350 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)"
- D.L. 25 marzo 2010, n. 40 "Disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti «caroselli» e «cartiere», di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori".
- L. 22 maggio 2010, n. 73 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, recante disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti «caroselli» e «cartiere», di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori".

### III) Normativa Straniera

- Chapter 234, Malta Shipping Act, ACT XI of 1973, as amended by Legal Notice No. 148 of 1975 and Acts: XI of 1977, XXXI of 1981, XIII of 1983, XXIV of 1986 and XXXVII of 1988; Legal Notices Nos. 37 of 1989 and 152 of 1989; Acts VIII and XXXVII of 1990, and XVII of 1991; Legal Notices Nos. 86 of 1993 and 125 of 1995; Acts XXIV of 1995 and XXII of 2000; Legal Notices 278 and 340 of 2002, and 361 of 2003; Acts XIII of 2004 and XIV of 2006; Legal Notices 181 of 2006, and 411 and 439 of 2007; by Resolution of the House of Representatives No. 329 of the 9th January, 2008; and Act XV of 2009.
- UK Register, Merchant Shipping Act 1995, 1995 Chapter 21, 19th July 1995.
- Act of 12 June 1987 No. 48 relating to a Norwegian International Ship Register (NIS)
- Danish International Shipping Register, Danish Maritime Authority No. 273 Of 11 April 1997, as amended by Act No. 460 of 31 May 2000

### IV) Siti Internet

- ABS - American Bureau of Shipping, [www.eagle.org](http://www.eagle.org)
- Diritto della Navigazione e dei Trasporti, [www.fog.it](http://www.fog.it)
- DNV - Det Norske Veritas, [www.dnv.com](http://www.dnv.com)
- Il Diritto Marittimo, rivista trimestrale di dottrina e giurisprudenza, [www.dirmar.com](http://www.dirmar.com)
- Lloyd's Register, [www.lloyds.it](http://www.lloyds.it)
- Medical Office, [www.medicaloffice.dk](http://www.medicaloffice.dk)
- Registro Navale Danese, [www.dam.dk](http://www.dam.dk)
- Registro Navale Maltese, [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt)
- Registro Navale Norvegese, [www.nis-nor.no](http://www.nis-nor.no)
- Registro Navale Olandese, [www.iww.nl](http://www.iww.nl)
- Registro Navale Regno Unito, [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)
- Rina - Registro Italiano Navale, [www.rina.org](http://www.rina.org)
- Scandinavian shipping Gazette, [www.shipgaz.com](http://www.shipgaz.com)

### V) Pubblicazioni

- Ernst & Young, *2010 Shipping Industry Almanac*



**Progetto creativo**

Creattiva - Genova  
[www.creattivagenova.it](http://www.creattivagenova.it)

**Archivi fotografici**

Dreamstime.com  
Jeff Dalton  
Jan Kranendonk  
Palto  
Marco Pitacco  
Svand  
Trondur  
Rui Vale De Sousa

**Fotolia.com**

Anyka  
Cobalt  
Davorr

**iStockphoto.com:**

Aalborg  
David Cannings-Bushell  
Paul Grecaud  
Giuseppe Masci  
Floriano Rescigno  
Seraficus  
Stockcam  
John Watson  
Robert Weber

**Stampa**

Nuova Tipolito Macciò - Genova



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori  
Gruppo Giovani Armatori