

Il registro internazionale, la normativa sul diporto e i nuovi titoli professionali

ETTORE ROMAGNOLI*

1. PREMESSA

I concetti giuridici fondamentali sulla nave sono stati fissati dall'epoca della codificazione traendo spunto da principi contenuti nel codice della marina mercantile del 1877. Le innovazioni dovute allo *shipping* non soffrono comunque battute d'arresto a causa di basi legali rigide per cui il lavoro giuridico è stato incessante. Inoltre gli orizzonti sono ampliati perché non si possono oramai escludere le navi da diporto ammesse nel Registro internazionale giusta art. 3 della l. 172/03¹. L'inquietudine normativa, seguita ad una relativa calma nel periodo immediatamente successivo all'emanazione del Codice della navigazione, è stata originata a metà degli anni '70 del secolo scorso dal crescente disagio che la classe armatoriale incontrava nel gestire le sfide commerciali derivanti dal mercato globale in espansione ed in relazione al dilagare delle "bandiere ombra" e conseguente *flagging out* generalizzato ed adozione di vari rimedi cui sono ricorsi tempestivamente gli stati più avveduti. Del resto la cantieristica e l'armamento italiano

* CF (CP), già Avvocato, Collaboratore della Cattedra di diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

hanno fatto fronte agli scontri dell'agguerrita concorrenza internazionale facendo ricorso specialmente a massicci interventi pubblici. Un primo segno di apertura del rigido sistema posto in essere nel C.N., ispirato senza dubbio al momento *autarchico* e pertanto più restrittivo rispetto al *liberale* Codice della marina mercantile del 1877, come evidenziato nel n. 92 della relazione del Guardasigilli, si è avuto con la legge 9 dicembre 1975 n. 723 che ha modificato l'art. 143 del C.N. ammettendo l'iscrizione di navi che appartenessero per 12 carati (*olim* 16), a soggetti italiani con maggiore facilità di accesso dei soggetti stranieri alla proprietà di navi della flotta nazionale, ferma restando la possibilità di deroga ex art. 144 C.N. abrogato dalla l. 30/98². Altre innovazioni si trovano nel campo peschereccio in cui l'art. 11 della legge 41/82 recante il piano nazionale della pesca, prevede la costituzione di società di capitali o di armamento tra cittadini italiani e stranieri per l'esercizio della pesca in acque territoriali. Inoltre, la pratica internazionale del *bareboat charter* o locazione a scafo nudo con sospensione della bandiera, di cui alla convenzione di Ginevra del 1986 UNCTAD cui l'Italia, pur avendo partecipato ai lavori non ha aderito, ha trovato applicazione indiretta con la l. 14 giugno 1989 n. 234, recante modifiche agli artt. 145, 156 e 163 del C.N. per l'attribuzione e sospensione temporanea della bandiera italiana³ ed ha creato una significativa breccia nella struttura del legame tra stato e bandiera che trova in via di principio basilare presidio nella convenzione di Montego Bay del 1982 i cui articoli 5 e da 90 a 94 sono dedicati al tema⁴ La crescente pressione esercitata dallo *shipping* ha portato sulla scia della legislazione straniera più avanzata tra cui basti menzionare quelle norvegese e tedesca⁵, tralasciando il ricorso di varie nazioni a "registri di comodo" con effetti equivalenti istituiti presso possessi d'oltremare, protettorati e simili quali Caiman, St. Vincentes e Granadines, Melilla e via scorrendo, all'istituzione con la l. 27 febbraio 1998 n. 30, che ha convertito con modifiche il d.l. 30/12/97 n. 457, del Registro Internazionale cui è subito arriso un discreto successo grazie ad un accorto *mix* di concessioni e facilitazioni accordate assecondando le principali istanze del mondo armatoriale. Il progetto di un registro comunitario EUROS, pur annunciato in numerosi atti dell'UE non ha trovato attuazione. Ulteriori *interventi* riguardano il cabotaggio, che a seguito del regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio in data 7 dicembre 1992 e dei relativi problemi di coordinamento ha ricevuto la dovuta attenzione.

Essendo beni mobili registrati le navi sono sottoposte giusta art. 815 del C.C. alla specifica normativa che le riguarda e sono parificate agli immobili per numerosi aspetti. Innanzitutto sono iscritte in registri ex art. 146 del C.N., le matricole che prima della novella di cui ex l. 172/03 erano tenute presso tutti gli uffici di Compartimento marittimo⁶. Dal 29 luglio 2003 le matricole sono state accentrate presso le Capitanerie di porto sede di Direzione marittima e cioè : Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Pescara, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo, Napoli, Roma/Fiumicino, Livorno, Genova, Cagliari. E' stata recentemente avanzata la proposta relativa all'elevazione a Direzione marittima anche della Capitaneria di porto di Olbia di modo che la Sardegna, come già la Sicilia sia dotata di due zone marittime distinte. Il registro internazionale segue analogo destino per cui è tenuto dalle Capitanerie sede di Direzione marittima. La riforma comporta oneri per il proprietario e l'armatore atteso che si è attuato un vero e proprio trasferimento *ex lege* del porto d'iscrizione. Poiché la sede della Direzione marittima può essere anche molto distante dalla Capitaneria di porto di iscrizione originaria, vi sono aggravii gestionali: si pensi che il proprietario e l'armatore devono avere un rappresentante presso la sede dell'ufficio d'iscrizione della nave ex artt. 147 e 267 C.N.

2. IL REGISTRO INTERNAZIONALE E LE SUE TRE PARTI.

Le navi partecipano della natura mobiliare, ma sono caratterizzate da un regime giuridico che le avvicina in più punti agli immobili ma piuttosto che volerle assimilare ad altri beni preferiamo dire che esse rappresentano una categoria munita di autonoma disciplina e che le differenzia dagli altri beni mobili registrati e non. Basti pensare al rilievo della bandiera nell'ordinamento internazionale per capire che la fattispecie nave rappresenta un *unicum* particolare dell'ordinamento e può essere considerata centrale nell'ordinamento marittimo. La legge 27 febbraio 1998 n. 30 ha stigmatizzato la presa d'atto del disagio della nostra marina mercantile caratterizzato dalla costante disaffezione degli armatori nazionali per la bandiera e conseguente perdita di naviglio, professionalità, personale e in definitiva peso a livello internazionale della nostra flotta a tutto favore non solo delle tradizionali bandiere ombra ma anche di registri istituiti da altri paesi dell'area economica europea al fine di fronteggiare lo spettro sempre più realistico della scomparsa delle

bandiere nazionali effettive⁷. Sulla scia di quegli stati marittimi organizzatisi per tempo per fronteggiare la crisi, il passo necessario e oramai obbligato è stato quello di istituire anche nel nostro paese un registro – bis distinto dalle classiche matricole, accedendo al quale fosse possibile godere di una serie di benefici tali da far divenire poco allettante il ricorso alle bandiere ombra et similia è nato per lo shipping commerciale. L' art. 1° comma della l. 30/98 recita "E' istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato «Registro internazionale» nel quale sono iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali". Dalla norma si evince un carattere eminentemente pubblicistico. Inoltre, sono stati precisamente delimitati i confini applicativi in quanto essa è destinata a navi che: a) esercitano traffici commerciali; b) sono adibite esclusivamente alla navigazione ed ai traffici commerciali internazionali; c) abbiano ottenuto preliminarmente una specifica autorizzazione ministeriale, a conferma dell' intima natura pubblicistica dell'istituto. Da ciò discende, e vi è conferma nelle successive norme ed in quelle applicative, che le nostre navi sono di certo alturiere giusta gli artt. 302 e 303 del reg. al cod. nav. e da assimilarsi alle navi maggiori iscritte in matricola che navigano con l'atto di nazionalità il cui modello è ripreso in pieno da quello tradizionale a parte qualche adeguamento di nomenclatura. Tra i momenti di maggior interesse relativi al Registro internazionale spiccano le norme dedicate all'equipaggio. Esso è sottoposto al regime della gente di mare come pure i relativi titoli professionali e contratti collettivi vista l'importanza agli stessi tributata dal comma 3° dell'art. 1 l. 30/98. Le maggiori agevolazioni riguardano comunque tale elemento per il quale è caduto il dogma del legame tra bandiera italiana e nazionalità degli imbarcati con alcune eccezioni.

II) L'art. 1 della l. 30/98 citato, esordisce in rubrica legis con il tema centrale: l'istituzione del Registro internazionale. Esso è stato sottoposto ad alcuni remaquillages, ad opera delle leggi 522/99, 172/03 ed altre di cui si darà menzione ed enumera al comma 2° le tre tipologie di navi che possono esservi iscritte ed a cui ex art. 3 l. 172/03 possono ora aggiungersi quelle da diporto. Esse sono quelle che appartengono:

- a) per almeno 12 carati a soggetti italiani o di altri paesi dell'Unione Europea ai sensi del comma 1°, lett. a) dell'art. 143 del C.N. siano essi

- persone fisiche, giuridiche o enti italiani o di altri paesi comunitari o a soggetti muniti di stabile organizzazione sul territorio italiano con gestione amministrativa demandata a cittadini italiani o comunitari.
- b) a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1° lett. b) dell'art. 143 del C.N., in cui si prevede che rispondano ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario (ma se passeggeri, con meno di 20 anni, giusta art. 9 comma 4° l. 522/99) intestate a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione⁸ sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri paesi dell'U.E., domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio d'iscrizione della nave stessa secondo le norme di cui agli artt. 265 e segg. del C.N. concernenti la dichiarazione d'armatore.
- c) a soggetti non comunitari, in regime di sospensione di bandiera da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma 2° dell'art. 145 del C.N., a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri paesi dell'U.E. Il riferimento è rivolto alla bareboat charter registration di cui agli artt. 28 e 29 della l. 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento di attuazione approvato con D.P.R. 21 febbraio 1990 n. 66 e prevista a livello internazionale in quasi tutte le legislazioni dei paesi marittimi sulla scorta della convenzione UNCTAD di Ginevra del 7 febbraio 1986⁹.

III) L'iscrizione nel registro internazionale non si profila quale atto dovuto tout court come per le navi iscritte nelle matricole e negli altri registri navali per le quali, una volta prodotti i documenti prescritti dall'art. 315 del regolamento al cod. nav. il proprietario della nave che sia in regola con i requisiti di cui all'art. 143 C.N. ottiene quale *atto dovuto* l'immatricolazione e di conseguenza i documenti di abilitazione alla navigazione ex art. 149 C.N. Nel nostro caso, oltre alla documentazione classica è richiesto ai sensi dell'art. 1, 3° comma della l. 30/98 una specifica autorizzazione ministeriale all'iscrizione che viene rilasciata tenendo conto di appositi contratti collettivi sottoscritti

dalle organizzazioni datoriali e dei lavoratori maggiormente rappresentative. Questa strada era già stata percorsa nel 1989 per cui l'art. 29 1° comma della l. 234 cit. statuisce che la temporanea sospensione della bandiera può essere accordata con autorizzazione ministeriale *sentite* le principali rappresentanze sindacali. Un tanto a conferma sia del carattere eccezionale dell'iscrizione nel registro in parola sia della prudenza del legislatore nell'accordare i benefici per gli armatori discendenti prima dalla sospensione di bandiera e poi dal nuovo registro per la qual cosa non si è ritenuto possibile prescindere da un previo concerto con le parti sociali. La cautela indica che il nocciolo duro dell'assioma coincidenza tra la bandiera della nave / nazionalità del suo equipaggio non è di poco conto necessitando per essere superato del *placet* delle organizzazioni sindacali come nel caso emblematico dell'iscrizione nel registro internazionale o nell'autorizzazione alla sospensione della bandiera¹⁰. Del resto poiché la cantieristica e l'armamento nazionali sono oggetto di una risalente legislazione incentivante si vuole che le risorse destinate al comparto diano i maggiori frutti possibili in termini di occupazione e ciò non solo nel momento della costruzione della nave ma anche in quello successivo e di maggior durata dell'esercizio della stessa in quanto grazie all'art. 318 vecchio testo veniva assicurato *de facto* un monopolio della marineria italiana sulle navi di bandiera e la conseguente situazione occupazionale. La stringente concorrenza ha però comportato che non fosse più possibile proseguire lottando con armatori che utilizzano equipaggi di paesi emergenti e quindi per i dogmi dell'economia globalizzata si è giunti alla *debacle* della flotta italiana. Comunque sia, nella legge 30 è stato ridisegnato l'art. 318 del C.N. ed alla considerazione che fosse necessario un compromesso su cui hanno convenuto i sindacati che però esercitano una forma di controllo sull'andamento e le modalità di concessione delle autorizzazioni in parola.

IV) Il successivo comma 4° detta alcune esclusioni per le iscrizioni nel registro internazionale riguardo alle navi:

- da guerra;
- di stato in servizio non commerciale;
- da pesca;
- da diporto, per le quali però la l. 172/03 ha posto deroga con norma eccezionale.

Le limitazioni trovano fondamento in alcune ragioni. Le navi da guerra, sono comunque escluse dai registri perché iscritte in appositi “Ruoli speciali del naviglio militare dello stato” in base al D.P.R. 31/12/1973 n. 1199 ed al D. I. del 18/08/1978, sulla scorta di autorevole dottrina¹¹ che non le vuole comprese per il regime legale tra le navi di cui all’art. 136 del C.N. Al riguardo non si tralascino le norme della Convenzione di Ginevra sull’alto mare e l’art. 29 della convenzione di Montego Bay, recepita con l. 2 dicembre 1994 n. 689¹². Per le “Navi di stato in servizio non commerciale”, vale un discorso analogo poiché esse sono previste nella convenzione di Montego Bay agli artt. 32 e 96 e in Italia sono sottoposte a regime amministrativo simile a quello delle navi da guerra nei cui ruoli sono iscritte¹³. L’esclusione dal nostro registro delle navi di cui sopra discende da norme speciali non scalfite dal *quid novi* della l. 30/98 che a questo punto ha un valore meramente ricognitivo anche se la chiarezza non è mai sufficiente. Le navi da pesca, escluse già nel testo originario del D.L. n. 457 del 30/12/97 perché oggetto di una speciale normativa di incentivazione dopo le leggi 963/65 e 41/82 ed ora interessate da plurimi interventi sia nella legislazione regionale che in quella comunitaria, sono state *de facto* oggetto di *repechage* poiché, fermo restando che esse non possono essere iscritte nel registro internazionale poiché ad opera della legge di conversione è stato inserito l’art. 6 bis, che prevede benefici per le imprese armatoriali che esercitano la pesca e che va letto alla luce dell’art. 8 l. 16 marzo 2001 n. 88, recante “Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime”. La norma, fatto salvo il disposto dell’art. 1 concernente il divieto dell’iscrizione in parola per le unità da pesca, al fine di operare la salvaguardia dei livelli occupazionali di settore, ha esteso ad esse i benefici di cui agli artt. 4 sul trattamento fiscale di favore e 6 sugli sgravi contributivi che sono il cardine e l’essenza del *favor* manifestato dal legislatore. L’applicazione delle citate norme è totale per le navi appartenenti a società armatrici che esercitano la pesca oltre gli stretti e limitata al 70% per quelle che esercitano pesca mediterranea a conferma dell’indirizzo della legge verso le navi maggiori che effettuano la navigazione d’altura e comunque internazionale. A corollario rammentiamo che a norma dell’art. 9 comma 4° della l. 28/12/99 n. 522, a difesa delle costruzioni nazionali, non è più consentita l’iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali di navi adibite al trasporto passeggeri provenienti da registri

stranieri che siano costruite da oltre venti anni. La restrizione ha un carattere protezionistico ma non è stata denunciata in sede comunitaria e pertanto continua nella sua operatività.

V) Il comma 5° stabiliva nel testo originario convertito dalla l. 30/98 che le navi iscritte nel registro internazionale non potessero effettuare il cabotaggio essendo operante la riserva di cui all'art. 224 del Codice della navigazione. Questa preclusione è stata gradualmente "smussata" con successivi interventi di cui si tratterà. Per ciò che attiene alla normativa di riferimento per il regime amministrativo delle nostre navi, questa sarà ai sensi dell'art. 5 comma 1° l. 30/98 la stessa di quelle iscritte nelle matricole nazionali o di quelle che fruiscono del regime di "locazione a scafo nudo" ex art. 145 comma 2° del Codice della navigazione per quanto applicabili. I modelli dei documenti di abilitazione alla navigazione e cioè il passavanti provvisorio e l'atto di nazionalità, distinti per categoria di appartenenza, sono stati approvati con D.M. 28 febbraio 1998, pubbl. in G.U. 7 aprile 1998 n. 81 ed ora aggiornati con la menzione dei dati - nave in doppia lingua italiano/inglese con il D.M.24 ottobre 2007 sulla scorta delle previsioni internazionali.

Ai fini dell'art. 6 del Codice della navigazione concernente la legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia sulle navi, il comma 2° dell'art. 5 l. 30/98 prevede che per le navi iscritte nel R.I. e sottoposte al *bareboat charter* viga la legge del registro sottostante.

3. LE CONVENIENZE ARMATORIALI PER L'ISCRIZIONE DELLE NAVI NEL REGISTRO INTERNAZIONALE.

I) La legge 30/98 ha introdotto un sistema premiale per chi iscrive le proprie navi nel registro internazionale e ciò con l'evidente scopo di far rientrare sotto bandiera italiana il naviglio oramai disperso. Innanzitutto l'art. 2 della legge consente deroga all'art. 318 1° comma del C.N. in cui si prevede che l'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica sia interamente composto da cittadini italiani o comunitari, sulla base di tabelle d'armamento depositate presso l'ufficio d'iscrizione della nave concordate con le OO.SS. più rappresentative. Nei commi successivi sono stabilite minuziosamente le modalità applicative ed i limiti

alla facoltà ma ciò che è importante porre in evidenza è la cessazione del monopolio del personale dell'UE a bordo delle navi a parte le figure apicali individuate nel Comandante, Primo Ufficiale di coperta e nel Direttore di macchina e i dovuti incentivi per l'assunzione di allievi capitani di coperta e macchina al fine di permettere ai giovani lo svolgimento dei periodi di tirocinio per conseguire i titoli professionali marittimi. In ogni caso viene salvaguardata l'occupazione nazionale in quanto si tende a dare preminenza ai lavoratori italiani assunti anche con contratto formazione lavoro e simili ex l. 19 dicembre 1984 n. 863 e succ. mod.

II) L'art. 3, rubricato "*Legge regolatrice del contratto di arruolamento*" pone alcune innovazioni che possono far scaturire rilievi di un certo interesse. Si dispone che le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari imbarcati su navi iscritte nel registro internazionale sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli stati membri. La norma di diritto internazionale privato dettata nell'art. 9 del codice della navigazione prescrive che i contratti di lavoro degli imbarcati siano regolati dalla legge della bandiera della nave *salva diversa volontà delle parti* e pertanto l'articolo 3 ha valenza anche in tema di D.I.P. Ciò specialmente in rapporto al secondo comma che prescrive che il rapporto di lavoro del personale non comunitario e non residente nell'UE imbarcato sulle navi in parola è *regolamentato* dalla legge scelta dalle parti sia pur nel rispetto delle convenzioni OIL in materia di lavoro marittimo sottoponendo il contratto al controllo delle organizzazioni sindacali per assicurare che non si scenda sotto condizioni minime. Ci troviamo quindi di fronte ad una situazione in cui la legge regolatrice dei contratti di imbarco su una nave iscritta nel nostro registro è differenziata a seconda che si tratti di un marittimo italiano, comunitario o extracomunitario in quanto per questi ultimi si dice che la legge regolatrice è scelta e non che *può essere scelta* in deroga alla legge che regola il contratto legato alla bandiera. In pratica, sulla stessa nave vi possono essere tre tipi di convenzioni di arruolamento per i marittimi con condizioni contrattuali e paghe differenziate a seconda del paese di provenienza o residenza. Eventuali critiche di incostituzionalità possono essere affrontate sulla base del fatto che un trattamento salariale differenziato a seconda del paese di provenienza del marittimo poggia ed è giustificato dal diverso costo della vita nei paesi di provenienza interes-

sato ed infatti l'eccezione in parola si applica ai marittimi extracomunitari a patto che non siano residenti nell'UE¹⁴.

III) Poiché come noto l'UE non tollera aiuti diretti alle imprese da parte degli stati ma solo indiretti a mezzo di benefici fiscali e previdenziali, la l. 30/98 si è orientata in questo ambito per il raggiungimento dei fini preposti. L'art. 4, rubricato "Trattamento fiscale", sottoposto a modifiche ad opera delle leggi 488/99, 522/99 e 265/2000, concede nel 1° comma all'armatore un credito d'imposta in misura pari all'IRPEF dovuta sui redditi di lavoro dipendente ed autonomo corrisposti al personale imbarcato, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi. Il suddetto credito non concorre alla formazione del reddito imponibile. Il 2° comma specifica inoltre che il reddito derivante dall'utilizzo delle navi iscritte nel R.I. concorre per il solo 20% a formare il reddito per IRPEF ed IRPEG¹⁵. Queste le principali agevolazioni fiscali che ora debbono essere correlate con la *tonnage tax* istituita con d. leg.vo n. 344 del 12 dicembre 2003¹⁶. I successivi commi 2 *bis* e *ter* dettano norme squisitamente tecniche per cui è sufficiente rimandare alla loro diretta lettura. L'art. 6 tratta degli sgravi contributi che appaiono di sicura presa ed interesse: vista la natura eminentemente tecnica della norma si rimanda ad una lettura diretta. In ogni caso si evidenzia già al 1° comma che le imprese armatoriali non dovranno versare i contributi per il personale imbarcato sulle navi in parola, con evidente risparmio. Merita poi menzione il fatto che sono ammesse a fruire della *tonnage tax* solo le navi iscritte nel registro internazionale.

Infine, una particolare agevolazione, anche se sostanzialmente estranea all'alveo fiscale/previdenziale è contenuta nel 3° comma dell'art. 5 in cui si prevede che sulle navi da passeggeri iscritte nel registro internazionale ed in navigazione oltre le acque territoriali, non trovino applicazione gli artt. da 718 a 722 del C.P. e l'art. 110 del T.U. di Pubblica sicurezza approvato con R.D. 18 giugno 1931 n. 718. In pratica quindi sulle nostre navi sarà possibile l'esistenza di *casinò* a patto che il gioco venga effettuato fuori dalle acque nazionali. Considerata la scarsità di sale da gioco nel nostro paese ed il rilievo dei flussi turistici orientati verso paesi certamente più liberali in tema (si pensi ai confinanti Monaco, Austria, Slovenia, ed alla Croazia per citarne solo alcune) si può credere che molti saranno attirati da crociere in cui la nave sia anche un *casinò* viaggiante sul quale si possa assecondare la passione per il gioco.

I) Il cabotaggio è oggetto di plurimi interventi negli ultimi anni. In effetti la materia, trova allocazione in apposito capo dedicato e cioè il III del titolo VIII del I libro, del Codice della navigazione rubricato “Disposizioni speciali” ed era contenuta nel solo art. 224 che stabiliva *sic et simpliciter* la riserva di cabotaggio per il naviglio nazionale ed i servizi marittimi tra i porti dello stato, *fatte salve* le convenzioni internazionali¹⁷. Questa situazione, in linea col momento storico, è stata confermata da varie leggi nazionali e regionali relative ai servizi marittimi d’interesse locale¹⁸ ma poi decisamente posto in crisi a seguito del regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 che ha inciso sulle posizioni monopolistiche dei singoli paesi dell’UE accordando però alcune proroghe alla Grecia. Dopo alcuni anni di incertezze e di pronunce giurisprudenziali non sempre univoche, il legislatore italiano ha posto mano alla norma che è stata modificata in senso europeistico dall’art. 7 della l. 30/98 allargando coerentemente con i dettami comunitari la riserva di cabotaggio alle navi di bandiera comunitaria armate da soggetti comunitari a patto però che le unità soddisfino tutti i requisiti necessari per l’ammissione al cabotaggio nello stato in cui si svolge. In ogni caso, a parte questa apertura, a cui sono state anche giustamente collegate istanze ambientaliste per la ricerca di modi per far diminuire sensibilmente il trasporto su gomma, cosa attuabile specie nel nostro paese proprio a mezzo del cabotaggio, erano escluse dal cabotaggio le navi in *bareboat charter* iscritte nel registro speciale di cui all’art. 28 l. 234/89¹⁹. Inoltre, il legislatore del 1998 avendo istituito il nuovo strumento quale “Registro delle navi adibite alla navigazione internazionale” e destinato alle navi che effettuassero traffici commerciali internazionali, non poté modificare a pena di palese contraddizione interna il divieto contenuto nell’art.1 5° comma del d.l. n. 457 del 30 dicembre 1997 per cui la legge di conversione recitava in edizione originale: “Le navi iscritte nel Registro internazionale **non possono** effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all’art. 224 C.N.” peraltro modificato dall’art. 7 della legge stessa.

II) L’originale diniego lasciò perplesso il ceto armatoriale per la grande limitazione che rappresentava all’appetibilità dell’iscrizione nel registro internazionale le cui navi si trovavano in effetti interessate da un pre-

giudizievole limite in un campo piuttosto delicato e tradizionalmente ambito dall'armamento nazionale anche perché come detto incentivato. Chiaramente, le navi da iscrivere dovevano essere eminentemente dedicate al servizio ed ai traffici commerciali internazionali ma escluderle dal cabotaggio *tout court* era certamente troppo. Per tale motivo la norma fu ben presto modificata, ed addolcita sulla scorta dell'art. 3 comma 3 del regolamento CEE n. 3577/92 con la legge 28 dicembre 1999 n. 522 il cui art. 9 modifica il comma 5° dell'art. 1 l. 30/98 nel senso di accordare la possibilità di deroga per le navi oltre le 650 T.S.L. che sono in pratica la quasi totalità di quelle iscritte nel registro internazionale e nel limite di un viaggio di cabotaggio mensile *qualora esso seguisse o precedesse un viaggio in provenienza o diretto verso altro stato*. Nello stesso articolo, giova in questa sede rammentare che al comma 1° venivano estesi nella misura dell'80% i benefici previsti dall'art. 6 l. 30/98 alle imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio per gli oneri contributivi del personale di cui all'art. 119 del cod. nav. imbarcato su navi di bandiera italiana che per almeno il 50% del loro impiego complessivo nell'anno effettuassero servizi di trasporto passeggeri, merci, misti, o di crociera tra porti nazionali. In seguito, non considerandosi sufficiente l'apertura, con l'art. 34 comma 6° della l. 01 agosto 2002 n. 166 rubricato "benefici per le imprese armatoriali" è stato aggiunto al comma 5° in parola che tale beneficio può essere concesso *per quattro viaggi mensili*, qualora si osservino i criteri di cui all'art. 2 comma 1 lettere b) e c), e ciò con il chiaro intento di proteggere l'occupazione dei marittimi italiani: un buon passo avanti rispetto all'unico viaggio ammesso a fine '99. Inoltre, il terzo comma dell'articolo citato prevede a decorrere dall'anno 2002 un impegno di 6.500.000 euro quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie a favore degli armatori individuati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e *che esercitano anche in via non esclusiva* per l'intero anno attività di cabotaggio. Inoltre, a testimonianza dell'interesse per l'argomento, l'art. 80 comma 44° della finanziaria 2003, approvata con l. 27/12/02 n. 289 ha portato i viaggi ammessi mensilmente *da quattro a sei*. Ulteriori benefici sono accordati ex art. 14 della l. 172/03. Non basta: l'art 39, comma 14 *bis*, del d. l. 29 settembre 2003 n. 269, convertito con modifiche dalla l. 14 novembre 2003 n. 326, ha ulteriormente modificato la norma stabilendo che dal 1° gennaio 2004, le navi in parola possono

effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di *sei viaggi mensili o, senza limiti, viaggi ciascuno con percorrenza superiore alle 100 miglia*. Per evitare incertezze sull'ulteriore innovazione introdotta nell'ormai tormentato comma, il Ministero delle Infrastrutture e trasporti ha ritenuto utile emanare una circolare esplicativa²⁰ in cui vengono poste alcune interessanti precisazioni che appare utile riportare riassumendole. Riguardo al computo delle 100 miglia considerate quale limite minimo, sono da considerare come un unico viaggio, assoggettato, qualora esso superi globalmente le 100 mg. al relativo regime ampliativo come definito dalla norma in esame le due sotto indicate fattispecie:

- a) il caso di “viaggio circolare” e cioè quello svolto nel quadro di un regolare servizio di linea debitamente pubblicizzato avente quale riferimento uno stesso porto di imbarco/caricazione iniziale e destinazione finale;
- b) il caso analogo in cui la nave sia utilizzata in ciclo continuo al servizio di uno stesso porto di caricazione/scaricazione svolgendo in modo ripetitivo la stessa tratta con le finalità di assicurare un regolare servizio di approvvigionamento o comunque rispondere alle esigenze di un processo di produzione o di distribuzione di prodotti industriali.

Nel primo caso l'elemento di unitarietà che impone di considerare il viaggio come entità complessiva è dato dalla funzione tecnico - commerciale che caratterizza il “viaggio circolare” mentre nel secondo caso l'unitarietà è dovuta all'asservimento della nave ad esigenze globali proprie dell'approvvigionamento o dello specifico ciclo industriale, per cui, nei suddetti casi l'autonomia funzionale e commerciale del viaggio va intesa non riferendosi alla singola tratta ma all'impiego dell'unità. Pertanto, ai fini dell'individuazione della sussistenza di un viaggio di cabotaggio di lunghezza superiore alle 100 miglia il requisito dell'autonomia funzionale e commerciale deve essere valutato tenendo conto della peculiarità delle sopra delineate fattispecie e dall'esigenza di assicurare la coerenza di tale individuazione con la specificità dei casi in esame. In pratica il requisito di autonomia funzionale e commerciale nel caso del “viaggio circolare” va riferito al viaggio complessivo compiuto dalla nave ed al cui interno le singole tratte trovano tutte indistintamente una loro giustificazione funzionale e commerciale e ciò indipendentemente

dalla quantità e qualità dei carichi di volta in volta interessati e prescindendo anche, in relazione a singoli segmenti del viaggio dall'esistenza a bordo di merce e quindi *a nave vuota*. Conclude il dicastero ammettendo che le condizioni di cui alla novella operata all'art. 1 comma 5° l. 30/98 dalla l. 326/03 si avverino non solo nell'ordinaria ipotesi di un viaggio effettuato *ad hoc* tra porti nazionali distanti più di cento mg. ma anche nel caso indicato nei due esempi sopra esposti.

In definitiva, a parte il consistente ampliamento della facoltà di cabotaggio per le navi iscritte nel registro internazionale dagli 0 iniziali a 6 viaggi mensili, e senza limiti qualora vengano superate le 100 miglia, cosa facilmente attuabile alla luce delle menzionate interpretazioni ministeriali, notiamo un interesse interpretativo dell'amministrazione volto in senso benevolo nei confronti della possibilità offerta anche alla luce del regime agevolativo contenuto nell'art. 9 l. 522/99 citata. Resta da dire che, comunque, le navi di cui all'art. 3 della l. 172/03 di cui tratteremo al prossimo paragrafo non subiscono limitazioni di sorta in ordine al cabotaggio e ciò in virtù del 5° dell'art. citato.

5. LE NAVI ISCRITTE NEL REGISTRO INTERNAZIONALE PER ESSERE DESTINATE ESCLUSIVAMENTE AL NOLEGGIO PER FINALITÀ TURISTICHE DI CUI ALL'ART. 3 L. 172/03.

L'apertura del registro internazionale alle navi da diporto operata di fatto ex art. 3 l. 8 luglio 2003 n. 172 costituisce un'innovazione sistemica e pone alcuni problemi di coordinamento per cui il legislatore, conscio delle difficoltà ha differito per esplicita previsione del 6° comma l'entrata in vigore delle disposizioni dell'articolo in esame alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di un apposito regolamento di sicurezza recante le norme tecniche e di conduzione cui sono sottoposte le navi che esercitano l'attività in titolo. Questo è stato adottato con D.M. 4 aprile 2005 n. 95 del Ministro delle infrastrutture e trasporti, in G.U. n. 130 del 7 giugno 2005 in vigore dal 22 giugno dello stesso anno. Il testo consta di 10 articoli di un certo spessore giuridico per le problematiche evocate e da due allegati il cui primo, suddiviso in 15 capitoli tratta con dovizia di particolari della sicurezza in genere mentre il secondo è dedicato alla modulistica per i certificati di sicurezza. Nel complesso una settantina di pagine di gazzetta ufficiale a

cui corre obbligo di rinviare per un approfondito esame. Altre norme attinenti sia pur indirettamente al tema sono contenute nel regolamento al codice della navigazione da diporto recentemente approvato con il D.M. 29 luglio 2008 n. 146 pubbl. in S.O.G.U. n. 222 del 22 settembre 2008.

Tralasciando queste considerazioni generali, il 1° comma dell'art. 3 l. 172/03 offre una nuova opportunità ai proprietari di navi non necessariamente da diporto concretizzando una apertura sino a poco tempo fa inconcepibile visto lo stretto ambito assegnato alle massime unità da diporto che anche nel codice della nautica approvato con D. leg.vo 18 luglio 2005 n. 171 debbono essere iscritte *solo* nei R.N.D. rimanendo quindi distinte e separate in modo inequivocabile dalle navi commerciali. La previsione non riguarda esplicitamente le "Navi da diporto" e cioè, giusta art. 3, 1° comma lett. b) del cod. dip., quelle unità di L. f. t. superiore ai 24 metri ma è di certo ad esse destinata come tra l'altro si desume dal fatto che:

- è contenuta in una legge dedicata alla nautica da diporto;
- l'art. 1 del D.M. 121/05 sui titoli professionali del diporto consente *apertis verbis* il comando delle nostre navi a coloro che sono in possesso di titoli diportistici per la qual cosa riteniamo che venga apertamente svelata la *ratio legis* della norma in esame.

Viene indicato il limite dimensionale minimo nei 24 mt. Ft. ma vi è anche un limite massimo che non riguarda la lunghezza, assurda oramai a generale parametro dimensionale del diporto bensì la stazza, che non potrà essere superiore alle 1000 T.s.l.. La limitazione ad un max di 12 passeggeri è quella consueta per le navi che non siano "passeggeri" e viene simmetricamente riproposta nel comma 2° dell'art. 78 del reg. al cod. dip. per le navi adibite a noleggio a pena della conformità alle severe regole dettate in tema di sicurezza sulle navi passeggeri.

In pratica per queste navi, a condizione che siano adibite *in navigazione internazionale ed esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*, è possibile l'iscrizione nel "Registro internazionale" di cui alla l. 30/98 il cui art. 1 al 4° comma prevede l'esclusione dal registro in parola delle navi da guerra, di quelle di Stato in servizio non commerciale, delle navi da pesca e **delle unità da diporto** per la qual cosa, con ogni evidenza a scampo di controversie, si è preferito non dire nella legge che di navi da diporto trattasi.

Ulteriori limitazioni che riguardano il cabotaggio non toccano la speciale categoria a mente del comma 5°, ma di ciò si è detto. Chiara è quindi la deroga operata *de facto* dal legislatore con la norma eccezionale in esame cui necessita peraltro una serie di armonizzazioni stante il fatto che il regolamento di sicurezza emanato non ha toccato aspetti delicati.

Deve essere certamente acclarato se tali navi, se di provenienza diporistica come sembra sarà nella gran parte dei casi, a prescindere dal fatto che siano iscritte in un registro “commerciale” mantengano o meno lo *status* di unità da diporto che oramai, con l’emanazione del codice della nautica è fortemente differenziato da quello delle navi mercantili sotto ogni aspetto. Tra di essi un primo dubbio attiene alla necessità o meno di ottenere l’autorizzazione ministeriale prodromica all’iscrizione delle navi in titolo nel registro internazionale. In effetti essa è rilasciata ai sensi dell’art. 1 l. 30/98 “tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali”. Peraltro, essendovi previsione legislativa riguardo alla composizione minima dell’equipaggio non si procederà alla redazione della tabella d’armamento ex art. 317 cod. nav.. Corre obbligo di pensare che venuta meno la ragione fondante che sussiste per le grandi navi mercantili, sarebbe opportuno per il nostro caso escludere la speciale procedura preliminare all’iscrizione anche se la prassi ministeriale segue identica procedura a quella destinata per le sorelle maggiori.

Giusta comma 4° dell’ art. 3 l. 172/03 le nostre navi “sono armate di norma con un *equipaggio di due persone più il comandante*, di nazionalità italiana o di altro Stato membro dell’unione europea”. Tale norma è praticamente confermata nel regolamento al codice della nautica il cui art. 89 prevede che le navi da diporto adibite a noleggio siano munite di un equipaggio minimo di tre persone. E’inoltre offerta la possibilità di imbarcare personale extra UE qualora ritenuto utile dal comandante. La previsione riguarda la composizione minima dell’equipaggio e quindi costituisce deroga all’art. 35 cod. dip. del resto fatta propria anche dal regolamento a tale testo a conferma di un trattamento differenziato tra diporto per uso proprio e diporto commercial, fermo restando che se il Comandante dovesse ritenere che due persone di equipaggio non siano sufficienti potrà chiedere un’integrazione poiché su di lui grava la responsabilità della spedizione per gli aspetti tecnici e per l’adeguato armamento ed equipaggiamento della

nave. La possibilità è palesata nella legge al 4° comma dell'articolo in esame che recita all'ultimo capoverso "Qualora lo ritenga necessario, il comandante può aggiungere all'equipaggio componenti di altra nazionalità", aprendo quindi in tal modo a personale extra UE che comporta notoriamente costi minori. Tutto ciò detto, sembra superfluo il ricorso ad una autorizzazione ministeriale previa concerto con le organizzazioni sindacali di settore, vista la scarsa entità numerica dei marittimi coinvolti ai quali peraltro deve essere di certo e comunque applicato il contratto collettivo previsto come da art. 2 comma 5° l. 172/03 che, per i marittimi dedicati al diporto è stato approvato il 17 luglio 2007. Prescindendo dalle su esposte considerazioni si evidenzia comunque che l'iscrizione *tout court* di unità nate da diporto in registri destinati a navi commerciali di grandi dimensioni ed abilitate a navigare con atto di nazionalità può destare perplessità e che comunque dopo l'apertura all'uso commerciale nel cod. dip. lo scopo poteva essere raggiunto lasciando iscritte le navi da adibire a noleggio nel loro naturale registro e concedendo ad esse previa specifica annotazione di destinazione d'uso le agevolazioni previdenziali e fiscali previste nella l. 30/98 e succ. mod. e, se del caso quelle di pubblica sicurezza per il gioco.

Inoltre, la nave iscritta nel R.N.D. dovrebbe esserne cancellata a seguito dell'iscrizione nel registro internazionale ex art. 21 lett. d) cod. dip. per poi essere reinscritta nel registro diportistico una volta terminata la destinazione al noleggio e così via in una poco agevole altalena burocratica che potrebbe riguardare anche il mutamento dell'Ufficio d'iscrizione poiché il Registro internazionale è tenuto dai Compartimenti marittimi sede di Direzione Marittima²¹ mentre il R.N.D. lo è presso i Compartimenti marittimi *tout court*²². Il tutto appare *macchinoso* per cui sarebbe preferibile una semplice *sospensione* dell'iscrizione o una annotazione che comportasse per la nave destinata all'attività in parola i benefici di cui alla l. 30/98. Le navi a seguito dell'iscrizione nel Registro internazionale giusta comma 2° dell'art. 3 l. 172/03 saranno abilitate al trasporto di passeggeri per un numero *non superiore a 12* escluso l'equipaggio²³. Ciò vale chiaramente a prescindere dal numero massimo delle persone trasportabili e pertanto vi è una decisa riduzione delle reali possibilità di trasporto. Evidentemente il legislatore non ha voluto e/o potuto superare il limite massimo di passeggeri trasportabili dalle navi commerciali per trasporto

merci poiché altrimenti si creerebbe un' illecita concorrenza con le navi passeggeri propriamente dette che sono sottoposte a maggiori e particolari controlli di sicurezza, differente regime abilitativo per il comando e conseguenti superiori oneri di gestione.

Sul piano della sicurezza, che nel caso di trasporto di persone assume carattere preminente, esse dovranno essere munite del certificato di sicurezza specificamente previsto dall'art. 9 del D.M. 95/2005²⁴, rilasciato da uno degli organismi autorizzati ai sensi del d. lgs. 3 agosto 1998 n. 314, come modificato dal d.lgs. 19 maggio 2000 n. 169²⁵. Oltre che per questo aspetto, la natura ibrida di tali navi si evince dalla sottoposizione al regime del d.leg.vo 24 giugno 2003 n. 182 in materia di conferimento dei rifiuti di bordo ed alla MARPOL giusta art. 4 lett. g del citato D.M. 95/05. Altra particolarità che è stata prevista per rendere attuabile ed appetibile la possibilità offerta è che alle nostre navi non siano applicati i limiti previsti per il cabotaggio dalla l. 30/98 e successive modifiche che hanno mitigato il rigido regime originario. Sul versante del trattamento fiscale propriamente detto, a prescindere dalle agevolazioni di cui alla l. 30/98 che peraltro ineriscono eminentemente agli aspetti previdenziali, nulla dice la norma ma si può ritenere che le unità in discorso, oltre a fruire delle previsioni in materia di cui alla citata l. 30/98 dovrebbero essere soggette alla tassa d'ancoraggio ed alle tasse di concessione governativa per il rilascio dell'atto di nazionalità e formalità da iscrivere nel registro internazionale similmente alle altre navi ivi iscritte. Sull'argomento è comunque stata attuata una innovazione profonda dell'intera materia sulla falsariga di altri ordinamenti europei con l'istituzione della *Tonnage tax* ad opera del capo VI del D.lgs 12 dicembre 2003 n. 344²⁶ per la quale si correla la quantità presuntiva di reddito prodotto dalla nave con il tonnellaggio della stessa. Legittimi dubbi potrebbero sorgere per le tasse portuali di imbarco/sbarco di passeggeri che dovrebbero trovare applicazione anche se, come chiaramente si deduce dal limite dei 12 passeggeri non è consentito assimilare queste unità alle navi passeggeri e pertanto si tratterebbe di una *interpretatio pro fisco*.

Per gli aspetti sanzionatori il problema è se alle navi in discorso sono soggette all'art. 53 cod. dip. ed al regime "agevolato" di cui all'art. 30 della legge 394/91 novellato ai sensi dell'art. 4 l. 172/03 e quant'altro o alla

parte terza del cod. nav. come il naviglio iscritto nel registro internazionale. In questo caso non sembra opportuno pronunciarsi ancora e si ritiene preferibile attendere l'emanazione di istruzioni ministeriali e/o pronunce giurisprudenziali espressamente dedicate all'argomento²⁷. Complessivamente, una proposta di indubbio interesse che dovrà passare al vaglio dei fatti per gli aspetti di difficile soluzione e alcuni limiti economico - commerciali tra cui il principale è costituito dal numero sostanzialmente esiguo di passeggeri ammessi che potrebbe rendere poco vantaggiosa per gli stessi l'offerta e scarsamente allettante in termini di lucro imprenditoriale l'attività di noleggio in parola, attesi gli attuali costi di gestione di una nave da diporto. Inoltre, visto l'esiguo numero dei componenti l'equipaggio i benefici della l. 30/98 potrebbero essere praticamente riassorbiti dai maggiori oneri gestionali derivanti dalle visite specifiche per ottenere la classe, dalla tassa di ancoraggio e quant'altro stante la concorrenza reale e concreta delle imbarcazioni da diporto destinate al noleggio e locazione che beneficiano di un regime amministrativo più snello ed ora anche dell'abrogazione della tassa di stazionamento. E' infatti facile immaginare che con una imbarcazione di poco inferiore ai 24 metri e senza il limite dei dodici passeggeri²⁸ l'attività potrebbe essere più vantaggiosa senza particolari cali di interesse per l'utenza anche se l'art. 78 del regolamento al codice della antica prevede esplicitamente che alle unità da diporto adibite al noleggio e che trasportano più di dodici passeggeri si applichi il D,leg.vo 45/00 o le pertinenti norme della SOLAS previste per le navi da passeggeri.

1 E. Romagnoli, *il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03*, in *dir. Mar.* 2003, 1522 e segg.; *Il diporto nautico nel codice della nautica*, Trieste 2008, (Edizione C.C.I.A. di Trieste), *La legge 172/03, la disciplina delle navi da diporto che possono essere iscritte nel registro internazionale per essere destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e le modifiche operate alla legge 349/91*, in *Dir. mar.* 2005, pag. 680 e segg. Il ;*il registro internazionale in Trattato breve di diritto marittimo*, Milano Giuffrè 2007.

2 Per la situazione antecedente al codice del 1942 vedi Scialoja, *Sistema del diritto della navigazione*, Roma 1929, pag. 115 e segg.. Cfr. inoltre, tra la sterminata letteratura nazionale ed estera: Florio, *Nazionalità della nave e legge della bandiera*, Milano 1957; S. M. Carbone, *Legge di bandiera e ordinamento italiano*, Milano 1970; U. Leanza, *Le bandiere ombra, diritto interno ed internazionale*, Napoli 1979.

3 Cfr. U. Leanza, voce *Navi private* in app. di agg. del Novissimo dig. It., Torino 1984. Ivi ampia bibliografia. Zunarelli, *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commercio marittimo*, in *Dir. Mar.* 1980, 400 e “*La convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi*”, *ibidem* 1986, 853; Caliendo, “*Osservazioni in tema di “bareboat charter registration”, nazionalità e bandiera della nave nella l. 14 giugno 1989 n. 234*”, in *Dir. Mar.* 1989, 379.

4 Convenzione delle N.U. sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva con l. 2 dicembre 1994 n. 689, in S.O.G.U. , serie gen. N. 295 del 19 dicembre 1994.

5 Basedow, *Il secondo registro navale della repubblica federale tedesca*, in *Dir. Mar.* 1990, 213.

6 Cfr. A. Scialoja, op. cit. e in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, IV “sulla definizione di nave”, 907, Roma 1941; Righetti, *Trattato di Diritto marittimo*, Milano 1987, I, 2, 960 e voce *Nave* in app. di agg. del Novissimo dig. It. Torino 1984; *idem* voce *Nave* in app. di agg. del Novissimo dig. It., Torino 1984, pag. 182, in cui l’A. mette in evidenza alcune critiche alla teoria dello Scialoja volte in senso ricostruttivo e condivise da F. Berlingieri, Dominedò ed ampia giurisprudenza.

7 Sul Registro internazionale si veda F. Berlingieri, *Istituzione del registro internazionale e nuove norme in tema di requisiti di nazionalità e dismissione di bandiera*, *Dir. Mar.* 1998, pagg. 529 e segg.; considerazioni conclusive al convegno organizzato dall’*International Propeller Club* sul tema *Registri internazionali e cabotaggio. La competitività delle imprese armatoriali italiane*, Napoli 4-5 giugno 1999, in *Dir. Mar.* 1999, 961 e segg.

8 La stabile organizzazione è concetto che ha trovato preminente elaborazione in campo tributario. Cfr. Fiorelli – Santi, “Specificità del concetto di S.O. ai fini IVA” in *Rass. Trib.* 1998, I, 367. Si consideri che l’art. 73 della l. 218/95 recante la riforma del sistema italiano di D.I.P. ha abrogato l’art. 2505 e segg. del c.c. relativi alle società costituite all’estero con sede nello stato.

9 Si rimanda per la bibliografia alla nota n. 3.

10 cfr. F. Berlingieri, "Istituzione del registro internazionale" cit., pag. 535. L'Autore nega acutamente il carattere discrezionale dell'iscrizione nel R.I) osservando che il Ministero concede l'autorizzazione come atto dovuto una volta ottenuto il n.o. delle oo.ss.

11 Righetti, voce *Nave*, in *Novissimo dig. It.*, Torino, in cui l'Autore propende per la inapplicabilità del C.N. e segnatamente dell'art. 136 con tutte le relative conseguenze alle navi da guerra. *Ibidem* e nel relativo aggiornamento cfr. la voce "Guerra marittima".

12 Citiamo per la puntualità, sintesi e precisione Caffio, *Glossario di diritto del mare*, Suppl. alla *Rivista marittima* del maggio 2001, Voce "Navi da guerra". Cfr anche Sandiford, *Diritto marittimo*, Roma 1960.

13 Caffio, ult. op. cit., voce "Navi di stato in servizio non commerciale".

14 Sia Anna - L. Melania, *Registro internazionale e ruolo della contrattazione collettiva*, *Diritto dei trasporti* 2001, 599 e segg.

15 cfr. Deiana A.P., *Le agevolazioni tributarie per le società armatoriali operanti in traffico internazionale* in *Rivista di diritto tributario*, 1999, IV, 266.

16 Il d.lgs. 12 dicembre 2003 n. 344 recante la "Riforma dell'imposizione sul reddito delle società a norma dell'art. 4 della legge 7 aprile 2003 n. 80", pubbl. in G.U. n. 291 del 16 dicembre 2003 tratta nel capo VI, artt. 155 - 161 ha istituito la c.d. *Tonnage tax*. L'applicabilità della normativa riguarda le navi di stazza netta superiore alle 100 tonnellate ex art. 155 comma 2° del d.lgs. cit. In dottrina cfr. G.M.Boi, *Armamento italiano e Tonnage tax*, in *Dir.mar.* 2004, 659 ; *Atti della tavola rotonda "Tonnage tax - lo strumento fiscale per il rilancio della competitività della flotta europea*, Genova 30 maggio 2006, organizzato da Confitarma ed Agenzia delle entrate di Genova.

17 Sul cabotaggio in genere oltre alla manualistica ed al trattato di diritto marittimo del Righetti, Milano, si rimanda a D. Gaeta, voce *Cabotaggio* in *Enc. Del dir.* Milano e F.A. Querci, voce *Navigazione marittima* l. 20/12/74 n. 584 in *Novissimo dig. It.*, Torino. Su aspetti critici seguenti al Reg. CE 3577/92 si veda G.M. Boi, op. cit. pag. 663.

18 Per la dottrina sul tema si rimanda alla nota n. 3.

19 Negli statuti delle regioni autonome Sardegna e Friuli V.G. sono attribuite competenze in materia di linee marittime di cabotaggio fra i porti delle medesime alle stesse regioni. Per i servizi marittimi sovvenzionati d'interesse locale si veda a titolo ricognitorio L. 23/01/41 n. 52; , l. 5/1/53 n. 34 (Campania); D.p.r. 17/12/53 n. 1113 (Sicilia), l. 26/3/59 n. 176; l. 15/12/59 n. 1111 (Alto Adriatico); l. 11/6/62 n. 188 (Sardegna); l. 19/5/75 n. 169; l. 28/12/99 n. 522; l. 16/3/01 n. 88; l. 1/8/02 n. 166; l. 14/11/03 n. 326. Vedi anche il D.M.(Sanità) del 10/10/88 n. 474 in G.U. n. 263 del 9/11/88 sul trasporto d'acqua potabile e sostanze alimentari sfuse su navi cisterna per il rifornimento delle isole minori. Questa legislazione è chiaramente di tipo incentivante e risponde all'interesse pubblico della regolarità dei collegamenti marittimi a prescindere dagli aspetti meramente lucrativi legati alla logica imprenditoriale pura. Attualmente non sono da trascurarsi anche gli aspetti afferenti alla tematica ambientale ed alla riduzione del traffico su gomma.

20 Circolare prot. N.CA/2643 in data 29/10/04 della D.G. per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno.

21 Giova rammentare che ai sensi dell'art. 1 l. 50/71, sia nel testo originario che in quello modificato dalla l. 51/76 era "Nave da diporto" la costruzione destinata alla navigazione da diporto la cui stazza lorda fosse superiore alle 50 tonnellate. Il criterio della stazza ha lasciato il posto a quello della L.f.t. a seguito delle modifiche operate all'art. 1 cit. con la legge 8 agosto 1994 n. 498. In tale occasione natante l'unità di l.f.t. inferiore ai 7,5 m se a motore e ai 10 mt. se a vela, imbarcazione quella sopra questi limiti e sino a 24 mt. e nave quella di L.f.t. superiore ai 24 metri, cosa peraltro rimasta a valida anche nel codice del diporto. Quello che però deve essere evidenziato è che dal 1994 è scomparso il criterio della stazza quale elemento discriminante tra le varie tipologie di unità da diporto per cui solo la lunghezza f.t. vale a distinguere il natante dall'imbarcazione e questa dalla nave.

22 Viene qui confermato il consueto limite dei 12 passeggeri che segna certamente il *discrimen* tra nave da trasporto e nave passeggeri ed è presente nella nostra legge sulla sicurezza della navigazione del 5 giugno 1962 n. 616 e relativo regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 8 novembre 1991, art. 1, rubricato "Denominazioni e definizioni" al n. 25 nonché nella convenzione SOLAS e nelle altre fonti a livello comunitario quali la direttiva 98/18/CE recepita ed attuata in Italia con il D.lgs. 4 febbraio 2000 n. 45. Per osservazioni critiche anche in relazione al noleggio delle imbarcazioni da diporto per le quali il limite dei dodici passeggeri è invece scomparso a seguito della modifica operata all'art. 1° della l. 23 dicembre 1996 n. 647 ad opera dell'art. 2 lett. 1° comma lett.) b della l. 172/03, si rimanda a quanto già esposto nel paragrafo dedicato all'argomento nello scritto citato alla nota n. 1, pag. 1559 e segg.

23 Il certificato di classe, che riguarda la classificazione della nave da eseguirsi ai sensi dell'art. 167 del C.N. originariamente a cura del R.I.N.A. può ora essere rilasciato da altri enti tecnici esplicitamente a ciò autorizzati. Ricordiamo che tale certificato è tipico delle navi maggiori e costituisce in termini giuridici una "presunzione semplice" di abilitazione alla navigazione come risulta deciso da Trib. di Ravenna 9 giugno 1971, in Dir. mar. 1971, 596.

24 Il d. lgs. 314/98, in G.U. 29 agosto 1998 n. 201, reca l'attuazione delle direttive 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 97/58/CE che modifica la precedente.

25 In dottrina cfr. G.M. Boi, *Armamento italiano e Tonnage tax*, in Dir.mar. 2004, 659.

26 cfr. Corte cost., Ordinanza n. 109 in data 24 marzo - 2 aprile 2004 in G.U. 07 aprile 2004 con cui il supremo consesso ha dichiarato la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 1193 comma 1° del cod. nav. sollevata in riferimento all'art. 3 cost. in relazione all'art. 39 comma 3° (nel testo anteriore alla novella del 2003) della l. 50/71 sulla base del fatto che la scelta del differente trattamento sanzionatorio tra navigazione commerciale e da diporto appartiene alla discrezionalità del legislatore, sindacabile dalla Corte solo nel caso di manifesta *irragionevolezza* che nel caso di specie non

può reperirsi in virtù della natura speciale delle norme sulla navigazione da diporto cosa dovuta e che nasce da una sostanziale eterogeneità delle situazioni e fenomeni regolati dalla legge. In particolare, in quella sede il giudice delle leggi ha evidenziato che differiscono tra navigazione commerciale e da diporto: a) lo scopo; b) il tipo di navigazione effettuata, da una parte professionale e dall'altra dilettantistica; c) il titolo di abilitazione che per il diporto attiene principalmente alla condotta del mezzo mentre nella navigazione commerciale costituisce un requisito professionale. Sul tema cfr. anche l'ordinanza n. 9 del 18 - 21 gennaio 1999 in G.U. 1ff serie speciale n. 4 del 27/01/99 con cui la stessa Corte aveva dichiarato la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 39 l. 50/71 vecchio testo in relazione all'applicabilità dell'art. 1231 del cod. nav. al comandante di unità da diporto.

27 E. Romagnoli, *La legge 172/03, la disciplina delle navi da diporto che possono essere iscritte nel registro internazionale per essere destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e le modifiche operate alla legge 349/91*, in *Dir. mar.*, 2005, pag. 680 e segg.

28 Il limite dei 12 passeggeri, presente nella stesura originaria dell'art. 10, comma 8° l. 23 dicembre 1996 n. 647 è scomparso a seguito della modifica di tale norma operata dall'art. 2 l. 172/03 come confermato nel codice della nautica anche se le unità dovranno essere sottoposte alle visite per le navi da passeggeri ed ottenerne l'abilitazione.