



*Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti*
**Comando generale del Corpo
delle Capitanerie di porto**

Reparto 2° – Ufficio II
(Servizi d'istituto)

<p>M. TRA CGCP Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</p> <p>REGISTRO UFFICIALE Prot: 0049502-20/05/2010-USCITA 02.02</p>

00144 - Roma

p.d.c. 06-59084631

Alle

DIREZIONI MARITTIME
TUTTE

CAPITANERIE DI PORTO
TUTTE

UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI
TUTTI

UFFICI LOCALI MARITTIMI
TUTTI

DELEGAZIONI DI SPIAGGIA
TUTTE

E, p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**

Direzione generale per il trasporto marittimo
e le vie d'acqua interne
SEDE

ARGOMENTO: Formalità di arrivo e partenza per navi destinate esclusivamente a noleggio per finalità turistiche (art. 3, legge n. 172/2003) e navi da diporto estere adibite a noleggio (commercial yacht).-

(Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

Seguito: Circolare n. 02.01.65089 in data 14/07/2006 di MARICOGECAP.

In occasione dell'imminente stagione estiva la Direzione generale per il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne, interessata da questo Comando generale, ha emanato l'allegata nota n° 7776 in data 18/05/2010, con la quale, condividendo le indicazioni all'uopo offerte dallo scrivente, ha meglio definito l'ambito di applicazione e la portata della Circolare in prosecuzione.

In particolare, sotto il profilo squisitamente tecnico-operativo, si rinvia alla coerente applicazione di codesti Comandi la portata innovativa delle disposizioni contenute nei punti da 1 a 5 della richiamata nota ministeriale.

Applicazione che, sotto il più ampio profilo della funzione posta in capo a codeste Autorità marittime, non può non tener conto dei principi ispiratori delle suddette disposizioni che – partendo dalla tutela degli interessi pubblici coinvolti – mirano a semplificare, nel rispetto delle tutele poste a carico delle stesse Autorità, le procedure di arrivo e partenza delle unità di che trattasi, il cui impiego è direttamente collegato alle finalità turistico-ricreative.

Il tutto, quindi, visto nell'ottica di ridurre i tempi della "comunicazione amministrativa" tra utente e Pubblica Amministrazione marittima.

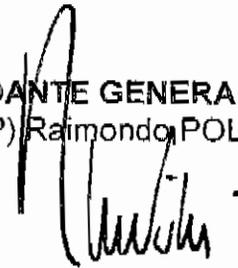
L'occasione è propizia per evidenziare come la presente direttiva debba essere letta ed applicata, come finora praticato, con quell'*animus* e quelle iniziative che la rendano coerente e funzionale con gli obiettivi perseguiti.

Obiettivi sicuramente raggiunti se codesti Comandi continueranno ad operare con la medesima capacità di condividere – cogliendone lo spirito – le scelte praticate, che richiedono, in sede applicativa, la convinta volontà di “seguire” l’unità nei suoi spostamenti nei porti nazionali, fino al definitivo trasferimento/rientro all’estero.

L’eventuale disciplina locale che codesti Comandi riterranno di adottare in conformità alle presenti disposizioni non dovrà, quindi, vanificarne la portata.

Nel caso in cui si profilino localmente elementi di analisi, gli stessi siano esaminati con la volontà di superarli, restando in attesa di ricevere eventuali proposte migliorative da sottoporre, per la stagione estiva 2011, al preventivo puntuale esame.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI





*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I
SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione generale per il trasporto marittimo e
per vie d'acqua interne
Divisione 6
REGISTRO UFFICIALE

Roma, 18 MAG 2010

Al Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto
Reparto II - Ufficio II
SEDE

M. TRA TRMAR Direzione Generale per il Trasporto Marittimo, Lacuale e Fluviale REGISTRO UFFICIALE Prot. 0007776-18/05/2010-USCITA
--

Oggetto: Formalità di arrivo e partenza per navi destinate esclusivamente a noleggio per finalità turistiche (art. 3 L. 172/2003) e navi da diporto estere adibite a noleggio (commercial yacht).

Riferimento foglio n. 18789 in data 26.2.2010.

Codesto Comando Generale, con il foglio in riferimento, fa prosecuzione al proprio foglio n. 02.01/65089 del 14.7.2006 con il quale propose, in via sperimentale, l'adozione di procedure snellite e semplificate in materia di arrivi e partenze (artt. 179 e 181 del Cod. Nav.) a favore delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, di cui all'art. 3 della legge 172/2003. Iniziativa, peraltro condivisa dalla Scrivente, finalizzata a semplificare la gestione amministrativa delle citate navi che, per la loro particolarità di essere impiegate commercialmente, ma con finalità turistico-diportistiche, costituiscono, di fatto, un *tertium genus* non riconducibile, in modo rigido ed esclusivo, all'uno o all'altro regime giuridico.

La predetta semplificazione ha preservato sia le esigenze funzionali al regolare espletamento delle attività istituzionali delle Capitanerie di Porto che le logiche aspettative degli operatori del settore, individuando nel porto di arrivo/base il luogo ove eseguire le formalità di arrivo e partenza delle unità in questione e snellendo le procedure relative agli spostamenti nei porti compresi nella giurisdizione della Direzione Marittima competente sul porto base, limitandole a mera comunicazione.

Ciò premesso, codesto Comando Generale ha fatto altresì presente che sulla materia sono pervenuti ulteriori quesiti, concernenti la possibilità di estendere le semplificazioni di cui sopra anche alle navi da diporto di bandiera estera adibite a noleggio, unità cioè iscritte nei registri dei rispettivi Stati ed assimilabili alle navi da diporto nazionali iscritte nei RND e adibite a noleggio

- 2 -

Nel merito, va osservato preliminarmente che il decreto legislativo 171/2005 (Codice della nautica da diporto), all'art. 59, riprendendo l'analoga disposizione già contenuta nell'art. 15, comma 3-bis, della legge 647/96, prevede un'esplicita esenzione per le unità da diporto iscritte nei registri nazionali dall'obbligo delle formalità di arrivo e partenza. Nel contempo va rilevato che lo stesso codice della nautica, all'art. 2, disciplina l'utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, elencandone le fattispecie al comma 1, ed al successivo comma 3, ammette che tali attività possano essere svolte anche con unità da diporto battenti bandiera dei Paesi dell'Unione Europea, ricordando in proposito che nel termine "unità" sono ricomprese le navi da diporto.

Dal descritto impianto normativo sembrano scaturire i seguenti elementi:

- a) in base alle citate disposizioni, nonché in virtù degli obblighi derivanti dai Trattati istitutivi dell'Unione europea (libera circolazione, libertà di stabilimento, ecc.) si deve ritenere che, essendo le unità da diporto nazionali – tutte complessivamente considerate e, quindi, a prescindere se adibite a finalità di diporto "puro" ovvero a usi commerciali – esentate dalle formalità di arrivo e partenza, tale esenzione si estende alle unità da diporto comunitarie, anche se adibite a scopi commerciali ai sensi e con le prescrizioni di cui all'art. 2, comma 3, del codice del diporto;
- b) Per quanto concerne le unità da diporto di bandiera estera (extracomunitaria) adibite a scopi commerciali, è pacifico che ogni disciplina straniera definisca secondo propri parametri le caratteristiche del tipo di unità in esame. Tuttavia, dalla maturata esperienza e dall'analisi comparata delle singole legislazioni, tali unità vengono comunemente denominate "commercial yacht", "yacht for commercial use" ovvero "commercial vessel", e in linea di massima, le stesse possono essere equiparate, per quanto qui rileva, alle navi destinate esclusivamente a noleggio per finalità turistiche, di cui all'art. 3 della legge n. 172/03, iscritte nel Registro internazionale italiano di cui alla legge n. 30/98, ed alle relative formalità semplificate, purché – ovviamente – limitate al trasporto di non più di 12 passeggeri.

Tenendo presente gli elementi descritti, si sottopongono quindi all'attenzione di codesto Comando Generale le seguenti considerazioni che opportunamente integrate da disposizioni di carattere tecnico-operativo possono costituire base per una linea guida da coordinare successivamente presso gli uffici periferici.

1. Possono certamente essere ritenute esenti dagli obblighi relativi all'espletamento delle formalità di arrivo e partenza:
 - 1.1 tutte le unità che effettuano navigazione lusoria, di diporto "puro" (siano esse nazionali, comunitarie o extracomunitarie), sono esenti dalle formalità di arrivo e partenza,
 - 1.2 le unità da diporto nazionali e comunitarie adibite ad usi commerciali, ferme restando, in entrambi i casi 1.1 e 1.2, per le unità di bandiera estera, le disposizioni relative al rilascio del "costituito in arrivo", laddove previsto.

- 3 -

2. Per le unità di bandiera extracomunitaria, la natura di "commercial yacht", "yacht for commercial use", "commercial vessel" o denominazioni similari in cui si traduce la specifica destinazione al noleggio, deve poter essere riscontrabile dai documenti di bordo (ad es. certificate of registry), verificando che ricorra una delle suddette denominazioni, nonché l'espressa limitazione dei 12 passeggeri trasportabili, evitando così di ammettere alle semplificazioni unità classificabili come "passengers ships";
3. Per dare alle formalità semplificate già sperimentate una valenza di più ampio respiro ed allo scopo di rilanciare nel nostro paese il turismo nautico di alto livello, con riflessi immediati anche per l'indotto ad esso collegato, si ritiene che le unità in oggetto (i cosiddetti "superyachts" di cui all'art. 3, L. 172/2003 e le unità di cui al precedente punto 2), possano essere ammesse ad espletare le formalità di arrivo e partenza secondo le seguenti procedure semplificate:
 - a. espletamento delle formalità di arrivo presso il primo porto di approdo nel territorio dello Stato, secondo quanto previsto dall'art. 179 cod.nav.;
 - b. contestuale rilascio, da parte dell'Autorità marittima del suddetto porto, delle spedizioni, con destinazione "mare", laddove l'unità, terminata la sosta in detto porto e previa presentazione della dichiarazione integrativa di partenza, di cui all'art. 181 cod.nav., fosse diretta verso altro porto nazionale, come da formale comunicazione;
 - c. le spedizioni ottenute con destinazione "mare" hanno validità di un anno. Gli approdi presso i successivi porti nazionali non danno luogo a formalità di arrivo e partenza: condizione necessaria e sufficiente per fruire di tale forma di semplificazione amministrativa è costituita – soprattutto per le finalità "operative" connesse – da una comunicazione comunque prodotta/trasmessa di cui risultino destinatarie le Autorità marittime interessate, compresa quella del primo porto di arrivo/base;
 - d. espletamento delle formalità di arrivo e partenza secondo le ordinarie procedure, quando l'unità lasci definitivamente l'ultimo porto nazionale toccato verso un porto estero;

Si ritiene che le suddette semplificazioni si applichino anche nel caso in cui le unità di cui trattasi ormeggino presso strutture in concessione, stante il particolare rapporto "privatistico" che lega e regola l'armatore di dette unità con il concessionario.

4. Diverse associazioni di categoria ed operatori di settore hanno segnalato l'utilità di favorire l'identificazione delle unità da diporto nazionali adibite al noleggio quando navigano fuori dai confini nazionali. All'interno delle licenze di navigazione, in effetti, vi sono delle pagine specificamente destinate all'annotazione dell'attività di noleggio ma risulta sempre difficoltoso, per le autorità marittime straniere, individuare tale annotazione, sia per la sua collocazione nelle pagine interne sia perchè scritta esclusivamente in italiano. Una soluzione perseguibile nell'immediato, nelle more dello studio di un eventuale documento ad hoc, potrebbe essere l'apposizione di un timbro

bilingue sul frontespizio della licenza che consenta, a colpo d'occhio, di intuire la destinazione dell'unità al noleggio. Tale timbratura, previa richiesta scritta dell'interessato (proprietario/amatore), dovrà essere apposta a cura esclusiva dell'ufficio di iscrizione dell'unità, e solo se già presente la prescritta annotazione di cui all'art. 2 del Codice della nautica. La timbratura suggerita potrebbe contenere i seguenti elementi:

YACHT	
FOR COMMERCIAL USE	
Nave/imbarcazione da diporto adibita a noleggio	
Timbro tondo	
Autorità marittima	Data _____
Firma	

Resta inteso che il mantenimento del timbro sul frontespizio è strettamente connesso all'effettivo mantenimento dell'unità al servizio di noleggio per cui in caso di cessata attività commerciale il timbro andrà annullato provvedendo ad apportare le necessarie correzioni o se necessario alla sostituzione del documento da parte dell'ufficio di iscrizione. Si evidenzia infatti, che l'impiego commerciale di un'unità da diporto al di fuori dei casi e senza l'osservanza delle modalità/formalità previste dalle pertinenti disposizioni, costituisce illecito amministrativo punibile ex art. 55 del codice della nautica da diporto.

5. Si concorda su quanto espresso da codesto Comando Generale riguardo la circoscrizione dello snellimento proposto alle sole formalità ai fini marittimi, fermo restando in ogni caso il diritto di tutela di tutti gli altri interessi (fiscali, doganali, di polizia) la cui competenza è attribuita ad altre amministrazioni statali verso le quali appare opportuna una preventiva comunicazione informativa.

Quanto sopra, per le valutazioni e gli eventuali autorevoli contributi che codesto Comando Generale vorrà apportare sulla materia.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia

