

Depositato in Data ~~04~~ 07-18

IL DIRIGENTE
p. 



SEGRETERIA DI STATO
FINANZE E BILANCIO

**RELAZIONE AL PROGETTO DI LEGGE
DI RIFORMA IN MATERIA DI NAVIGAZIONE MARITTIMA**

Eccellenze,

On.li Consiglieri,

la riforma del Registro Navale della Repubblica di San Marino rappresenta una importante opportunità di sviluppo e crescita per l'economia, considerate le potenzialità di tale Registro nel mercato globale.

Il progetto di legge ha quindi la finalità di aggiornare le norme già esistenti in materia di diporto e prevedere una regolamentazione per il settore marittimo commerciale.

Al fine di rendere maggiormente appetibile il nuovo Registro da parte di utenti stranieri, la redazione del progetto di legge è stato orientato dalla volontà di creare un corpo normativo snello ed efficace, evitando una normativa di dettaglio eccessivamente minuziosa e burocratica, ferma restando la necessità di rispettare i requisiti della sicurezza della navigazione, dell'ambiente marino, nonché della tutela della sicurezza del lavoro e dei diritti fondamentali dei marittimi a bordo delle navi.

Le norme di cui al progetto di legge sono state quindi contenute nel numero anche in forza della prossima adesione della Repubblica di San Marino alle convenzioni internazionali marittime più rilevanti, che sono attualmente in vigore nella maggioranza degli Stati. Ciò consentirà di non dovere procedere a complesse operazioni di incorporazione delle norme internazionali nelle norme interne, sia per non appesantire il contenuto della Legge che per evitare possibili distorsioni nella traduzione in lingua italiana di normative internazionali i cui testi ufficiali sono in lingua inglese o francese.

I punti salienti del progetto possono così riassumersi:

1. L'art. 3 della Legge indica in dettaglio le competenze dell'Autorità, con specifico riferimento alla tenuta del Registro ed al controllo delle attività relative alla navigazione marittima, dettagliandone i poteri normativi, amministrativi e sanzionatori. E' stato inoltre previsto che l'Autorità possa avvalersi della collaborazione di enti tecnici abilitati, ai quali delegare alcune delle proprie funzioni. La normativa tecnica applicabile alle navi a livello internazionale è estremamente complessa e, pertanto, non è ragionevole prevedere che l'Autorità possa avere la struttura organizzativa e la competenza tecnica per svolgere in autonomia attività di controllo e certificazione, che dovrà necessariamente essere svolta da soggetti di primario rilievo a livello internazionale con i quali occorrerà stipulare accordi per la gestione di tali attività.

2. Come sopra anticipato, è necessario che la legislazione si conformi alla normativa internazionale vigente in materia di navigazione marittima. Si è prevista la applicabilità di tali convenzioni anche in mancanza dei criteri che, in base alle convenzioni, ne consentono l'applicazione [art. 7], e ciò proprio al fine di estenderne al massimo l'applicazione. Con specifico riferimento ai temi della responsabilità dell'armatore, dei contratti di lavoro e

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Palazzo Begni - Contrada Omerelli, 31 - 47890 San Marino
segreteria.finanze@gos.sm - www.finanze.sm

T +378 (0549) 882 600
F +378 (0549) 882 244





SEGRETERIA DI STATO
FINANZE E BILANCIO

dell'impiego commerciale delle navi si sono espressamente indicate come applicabili le convenzioni internazionali di riferimento [artt. 11, 12, 13, 35].

3. Le norme di diritto internazionale privato contenute nel progetto ed in particolare gli artt. [8-12-13-15-38-44] tendono a consentire nella misura massima possibile l'esercizio della autonomia delle parti nella scelta della Legge applicabile. Nella prassi internazionale è usuale che i soggetti che gestiscono navi scelgano la legge applicabile ai contratti che stipulano, ed in particolare ai contratti di trasporto e di noleggio: è quindi necessario consentire che tale libertà di scelta sia assicurata dalla legge. Al di fuori dei casi in cui vi è spazio per la scelta della legge applicabile, si sono adottati i tradizionali criteri della Legge nazionale della nave, agli artt. 8-9-10 o dell'armatore agli artt. 11-12-13.

4. Per quanto riguarda la competenza giurisdizionale, si riserva al Tribunale della RSM la competenza a decidere le controversie relative alle trascrizioni nel Registro, riconoscendo per il resto la possibilità per le parti di concordare la designazione del giudice competente o il deferimento ad arbitrato. Ciò anche al fine di rendere più attrattivo il Registro in quanto è prassi del commercio internazionale fare ricorso ad arbitrati ovvero a giudizi in determinate giurisdizioni, ed in particolare quella inglese, per garantire che le controversie siano decise da arbitri e giudici altamente specializzati e di nota esperienza.

5. I requisiti di nazionalità per la iscrizione delle navi nel Registro sono stati definiti in modo tale da non rendere eccessivamente oneroso per i soggetti stranieri un radicamento sul territorio della RSM, mantenendo però per l'Autorità la possibilità di avere un interlocutore facilmente accessibile. Il punto di equilibrio è stato trovato nella previsione che i soggetti stranieri, proprietari, armatori, conduttori o utilizzatori di navi nominino in territorio un rappresentante, come definito all'art. 1.

6. Il Registro sarà diviso in due sezioni, una per le navi mercantili e una per le unità da diporto, come rispettivamente definite all'art. 1. In conformità alla prassi della maggior parte dei registri nazionali (per es. il Registro Internazionale Italiano) è stata prevista la possibilità di iscrizione temporanea in regime di locazione o di locazione finanziaria ("leasing"). Gli artt. da 19 a 29 disciplinano le formalità di iscrizione, ammissione alla navigazione e cancellazione e la relativa documentazione, secondo i predetti criteri di semplificazione burocratica.

7. Secondo il modello già attuato da altre legislazioni, si è ritenuto opportuno tenere distinta la figura del proprietario, ovvero il titolare del diritto di proprietà sulla nave, da quella dell'armatore, ovvero il soggetto che gestisce commercialmente la nave assumendone le relative responsabilità. Nella prassi tali soggetti sono spesso soggetti diversi, basti pensare ai casi di locazione a scafo nudo, nella quale il proprietario si limita a mettere a la nave disposizione del conduttore che la allestirà ed equipaggerà, ovvero di locazione finanziaria. Si è quindi previsto che, nel caso in cui l'armatore sia soggetto diverso dal proprietario, ciò risulti da atto pubblico e, in particolare, mediante dichiarazione di armatore da trasciversi nel Registro.

8. Essendo la nave un bene mobile registrato, per gli atti che costituiscono, modificano, trasferiscono od estinguono diritti reali è prevista la pubblicità mediante trascrizione nel Registro. Per quanto riguarda i diritti di garanzia sulla nave, e quindi sostanzialmente per l'ipoteca, al fine di favorire le operazioni di finanziamento è prevista una disciplina speciale e che siano preferiti all'ipoteca soltanto i privilegi speciali sulla nave previsti dalle

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Palazzo Begni - Contrada Omerelli, 31 - 47890 San Marino
segreteria.finanze@gov.sm - www.finanze.sm

T +378 (0549) 882 661
F +378 (0549) 882 244



SEGRETERIA DI STATO
FINANZE E BILANCIO

convenzioni Internazionali. Ciò al fine di persuadere finanziatori stranieri (principalmente banche) che la iscrizione di ipoteca nel Registro non comporta il rischio di avere una inadeguata tutela del proprio credito per effetto di privilegi che prevalgono sull'ipoteca in base all'attuale diritto sammarinese, evitando quindi di vedere esclusa la registrazione di navi nel Registro per diffidenza da parte delle banche che normalmente ne finanziano l'acquisto.

9. Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione, si fa riferimento alle convenzioni internazionali (in particolare SOLAS e MARPOL) ed alla normativa comunitaria in materia. L'Autorità è preposta alla vigilanza sul rispetto di tali normative, anche avvalendosi di enti tecnici abilitati. Come sopra già evidenziato, il rispetto della sicurezza della navigazione è presupposto fondamentale per consentire al Registro di risultare serio ed affidabile in ambito internazionale.

10. Salvo la definizione di requisiti minimi di numero, composizione e qualifiche dell'equipaggio, la disciplina del rapporto di lavoro nautico è rimessa alla contrattazione, comunque nel rispetto delle convenzioni internazionali predisposte dall'ente competente ("ILO", "International Labour Organization"). Il comandante è responsabile della navigazione, della disciplina e della organizzazione della vita di bordo. Al comandante sono attribuiti i poteri necessari all'esercizio di tali funzioni, ivi compresi, in alcune circostanze, i poteri di rappresentanza dell'armatore.

11. Come indicato, è prevista una Sezione del Registro per le unità da diporto. Tale Sezione è funzionale all'iscrizione – per quanto riguarda soggetti non sammarinesi – delle sole unità di maggiori dimensioni (imbarcazione e navi) che consentano di ottenere un gettito significativo, riservando l'iscrizione di imbarcazioni di minori dimensioni ("natanti" - art. 62) ai soli soggetti sammarinesi. Per gli stessi motivi sopra esposti per le navi commerciali, si è preferito demandare ad appositi enti tecnici riconosciuti la valutazione circa la idoneità delle navi da diporto (ovvero le unità di lunghezza superiore a 24 metri) che abbiano stazza superiore a 500 tonnellate [art. 63] vista la complessità della normativa regolamentare applicabile a tali unità. Ferma l'esigenza di prevedere l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile per danni a persone o cose derivanti dalla navigazione, al fine di uniformarsi alla prassi internazionale per cui le unità da diporto, e specie quelle di maggiori dimensioni, sono assicurate da società straniere (in particolare, spesso gli stessi assicuratori di responsabilità civile delle navi commerciali – c.d. "P&I Clubs") si è espressamente previsto che l'assicurazione delle unità da diporto possa essere prestata da tali società, purchè in possesso di requisiti di solidità e solvibilità finanziaria ("rating") tali da garantirne la affidabilità [art. 69]. Tutto ciò sempre al fine di allineare quanto più possibile il Registro alla prassi internazionale e renderlo quindi una soluzione appetibile per armatori stranieri di unità da diporto.

12. Gli articoli 73 e seguenti prevedono norme in materia fiscale finalizzate alla incentivazione del settore.

IL SEGRETARIO DI STATO
- Simone Celli -

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Palazzo Regni - Contrada Omerelli, 31 - 47890 San Marino
segreteria.finanze@gov.sm - www.finanze.sm

T +378 (0549) 882 661
F +378 (0549) 882 244