



**Impresa Nautica e Normativa del Diporto**  
**Lettera aperta n. 46 Consegnata in data 28 /01/2009**  
**Al Dott. Pujia Min.Trasporti ed Amm Angrisano C.Gen.C.P**

Unione Nazionale  
Imprenditori Charter  
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

### **Utilizzo commerciale delle unità da diporto:**

#### **15 Buoni motivi per scegliere di Lavorare nella totale illegalità del sommerso o migrare su bandiera di paesi le cui normative favoriscono il Lavoro**

- 1) L' annotazione dell' impiego per uso commerciale sulla licenza di navigazione delle unità da diporto rende tali mezzi facilmente riconoscibili e quindi sono gli unici ad essere controllati dall' Autorità Marittima e Guardia di finanza, mentre la mancanza di idonei strumenti specifici rende difficilissima la determinazione che unità di privati, associazioni, delle cosiddette "scuola Vela" ecc... vengano abitualmente impiegate in eguali attività lucrative .
- 2) Anche se a bordo non vi sono ospiti, le unità regolarmente impiegate in uso commerciale non possono essere condotte da altri che non siano il proprietario, l' armatore od un dipendente della Soc. Armatrice. Nonostante più volte si sia richiesta, senza esito, l' individuazione di un' adeguata specifica deroga, qualora sia necessario il semplice trasferimento dal posto barca al cantiere per lavori o per raggiungere in giornata la base di imbarco prevista nel contratto di locazione presente a bordo, ad oggi non vi è alcuna possibilità.
- 3) Pur se come espresso nella circolare Ministeriale prot 1080 del 4 Aprile 2006 il "titolo professionale di Conduttore unità da diporto adibite al noleggio" mantiene validità e specie, l' obbligo di avere a bordo delle unità adibite a Noleggio un apparato VHF-DSC vanifica comunque tale opportunità per quella moltitudine di marittimi che, in possesso del titolo di conduttore ma privi di un titolo scolastico di II grado, non possono sostenere l' esame di GMDSS e conseguentemente non potranno lavorare.
- 4) Le unità adibite a noleggio devono essere munite di
  - a. Certificato di idoneità al Noleggio : prezzo praticato dal RINA per unità di 14 mt €1.100
  - b. VHF-DSC prezzo medio di acquisto €1.200
  - c. Corso GMDSS €2.200
  - d. Stazione SSB prezzo dell' apparato e sua installazione €3.000
  - e. EPIRB prezzo medio di acquisto €1.300
  - f. Acquisto di una ulteriore zattera autogonfiabile per adeguarla al numero max di persone trasportabili e non al numero di persone presenti a bordo €600

Costo totale dell' investimento, al netto degli oneri accessori, €9.400 !

per non essere minimamente tutelati nei confronti di quella moltitudine che da sempre opera nel più totale illecito.

Non si vuole con questo dire che un imprenditore non debba fare investimenti, ma se questi non sono minimamente finalizzati, non possono ragionevolmente rientrare nell' ottica di impresa

- 5) Il Regolamento attuativo prevede che imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 18 metri ma che trasportino più di 6 ospiti, debbano avere a bordo 2 persone di equipaggio.

L' imposizione dei 2 membri d' equipaggio, rappresenta un inutile, onerosa, presenza a bordo, decisamente incompatibile con le richieste di un mercato che cerca il prezzo più basso.

È Sufficiente richiamare la realtà di aziende che noleggiavano imbarcazioni da 11 metri, abilitate al trasporto di 12 persone ed utilizzate per brevi gite giornaliere per portare a fare il bagno un gruppo di 10 persone, per comprendere che 2 persone di equipaggio possono essere utili solo ad aumentarne i costi.

La seconda persona di equipaggio ( che talune Capitanerie di porto asseriscono debba essere arruolata già all' atto del rilascio del certificato di idoneità al noleggio ), ogni qualvolta viene imbarcata ( e si



**Impresa Nautica e Normativa del Diporto**  
**Lettera aperta n. 46 Consegnata in data 28 /01/2009**  
**Al Dott. Pujia Min.Trasporti ed Amm Angrisano C.Gen.C.P**

Unione Nazionale  
Imprenditori Charter  
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

presume questo avvenga di giorno in giorno secondo necessità ) ha un costo di circa €300 per la sola registrazione della convenzione di arruolamento !

- 6) La maggior parte dei marittimi che hanno conseguito tutti i titoli marittimi previsti per il noleggio e che sono regolarmente arruolati, è rappresentata da piccoli armatori imbarcati sulle proprie unità. Costoro traggono profitto non direttamente dalla propria opera, ma dal mero affitto della propria unità. È palese che questo Comandante non abbandona mai la nave anche quando non vi sono opportunità di lavoro, in considerazione del fatto che spesso, per risparmiare il costo di ormeggio, è costretto a ricoverare in rada ed in inverno è stabile a bordo per i lavori di manutenzione. Per contro costoro devono essere imbarcati ed in regola con i contributi INPS ed IPSEMA, ( basati su una retribuzione minima che di fatto non viene percepita ), il cui onere annuale è considerevole.
- 7) Il Codice della Navigazione, Art. 172 bis, prevede la rotazione degli equipaggi sulle unità di un medesimo Armatore. Inutile dire che un adeguato, simile provvedimento applicato anche al diporto, permetterebbe sicuramente di incrementare le opportunità di impiego per i marittimi qualora potessero essere movimentati senza restrittive formalità di imbarco e sbarco appunto su unità diverse di un medesimo Armatore ed ancora su unità diverse appartenenti a consorzi di impresa regolarmente costituiti. La Legge impone invece di imbarcare e sbarcare il personale dalle nostre unità, qualora debbano passare dal comando di una ad un' altra, con improponibili visite preventive dell' ultimo momento e costi per la convenzione di armamento.
- 8) La sola annotazione sulla licenza di navigazione di utilizzo per uso commerciale di una imbarcazione, impone il pagamento di un canone RAI di € 47,90 per la radio ed € 2.133,06 per la televisione. L' abusivo non è invece tenuto ad alcun pagamento.
- 9) Chi vuole conseguire titoli marittimi e corsi STCW va incontro ad una spesa non inferiore ad €6-7.000 mentre chi abusivo od ingaggiato da associazioni , scuole vela ed altre sedicenti fantasiose attività, imbarca come "Skipper", senza titoli professionali ed oneri.
- 10) Moltissime Agenzie di noleggio prive sovente di alcuna "Dichiarazione d' Armatore" locano, con la compiacenza di taluni mediatori, imbarcazioni di terzi ( od anche le proprie ) facendo pagare direttamente al cliente uno Skipper privo di titoli ed imbarco. Questo per evitare di assumersi qualsiasi responsabilità inerente eventuali danni occorsi all' unità, quindi senza alcuna tutela per l' ignaro cliente sia sul piano civilistico che etico. L' armatore che noleggia un' unità il cui comando viene affidato ad un proprio dipendente titolato arruolato ed assicurato, si assume qualsiasi responsabilità inerente il servizio erogato, tutelando appieno il cliente.
- 11) L' articolo 2 comma 3 del D.L.vo 171/2005 non prevede che le unità battenti bandiera non Italiana che fanno richiesta di autorizzazione all' attività commerciale debbano presentare estratto camerale ( o documento equipollente ) del paese di bandiera, da cui si evinca che la soc. armatrice ha facoltà all' esercizio commerciale specifico ed eventuali certificati di idoneità dell' unità previsti dal paese di bandiera, in corso di validità, come invece previsto per le unità battenti bandiera Italiana. Tantomeno viene previsto uno strumento che permetta di identificare inequivocabilmente tali unità, giacché l' autorizzazione viene rilasciata su di un semplice foglio che, a discrezione del comandante, può essere mostrato o meno in caso di controllo in mare.



**Impresa Nautica e Normativa del Diporto**  
**Lettera aperta n. 46 Consegnata in data 28 /01/2009**  
**Al Dott. Pujia Min.Trasporti ed Amm Angrisano C.Gen.C.P**

Unione Nazionale  
Imprenditori Charter  
nautico Associati

**Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico**

Sancire che le sole unità adibite a locazione e noleggio non possono essere utilizzate sia per uso commerciale che per diporto puro, autorizza implicitamente le unità adibite alle altre attività commerciali all' utilizzo promiscuo.

- 12)** L' attuale impianto normativo consente che una unità possa richiedere l' autorizzazione all' uso commerciale e successiva cancellazione, un numero infinito di volte, senza precisare che tra una annotazione e la sua cancellazione trascorra un determinato numero di mesi, con il conseguente risultato che tali unità vengono utilizzate promiscuamente per il diporto puro e l' uso commerciale vanificando quanto indicato al punto 12 e mortificando chi acquista un' unità quale specifico bene strumentale.
- 13)** Il Decreto 171/2005 Art. 42 comma 3) ed Art. 47 comma 2) prevede una forma contrattuale solo nel caso di utilizzo in Locazione e Noleggio, mentre una medesima forma contrattuale dovrebbe ugualmente essere imposta per le restanti attività commerciali.
- 14)** In tutto l' apparato normativo non si rileva alcuna indicazione circa le sanzioni da applicarsi ai contravventori e tantomeno viene definito un adeguato strumento di indagine atto ad individuare, con azioni e metodologia sistematiche, coloro che operano nella più totale illegalità.  
Ne consegue che il risibile rischio di essere individuati ed assoggettati a sanzione, premia ampiamente coloro che operano al di fuori della legalità.

A seguito di quanto esposto, si evidenzia una palese sperequazione del risultato economico tra coloro che desidererebbero operare nel pieno rispetto delle leggi (e conseguentemente essere tutelati su ogni forma di abusivismo) e coloro che operano illegalmente o con i benefici di una bandiera non Italiana.

Di fatto in questi giorni rileviamo una inversione di tendenza di moltissimi operatori del settore, che intendono cancellare le proprie posizioni di impresa: IVA, Camerale, INPS ed IPSEMA ed annullare l' iscrizione all' utilizzo commerciale delle unità adibite ad uso commerciale, ed anche il cambio di bandiera.

La giustificabile scelta di costoro è quella di operare nel totale abusivismo od in paesi nei quali sia possibile fare impresa quali Croazia, Grecia e Turchia, se non America Latina, in cui l' attività di Noleggio viene premiata, sostenuta e favorevolmente agevolata in quanto portatrice di ricchezza e lavoro sul territorio.

UNICA Nautica  
Roma, 27 Gennaio 2009