

Istituto Nazionale della Previdenza Sociale

Circolare numero 162 del 21-7-1998.htm

Legge 27.2.1998, n.30 e regime previdenziale degli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE. Legge 26.7.1984, n.413.

DIREZIONE CENTRALE CONTRIBUTI**DIREZIONE CENTRALE RAPPORTI E CONVENZIONI INTERNAZIONALI****DIREZIONE CENTRALE RAGIONERIA E FINANZA**

Roma, 21 luglio 1998

Circolare n. 162

Allegati n. 6

AI DIRIGENTI CENTRALI E PERIFERICI AI COORDINATORI GENERALI, CENTRALI E PERIFERICI DEI RAMI PROFESSIONALI

AI COORDINATORE GENERALE MEDICO-LEGALE E PRIMARI MEDICO-LEGALI

e, per conoscenza:

AL PRESIDENTE

AI CONSIGLIERI D'AMMINISTRAZIONE

AL PRESIDENTE E AI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI INDIRIZZO E VIGILANZA

AI PRESIDENTI DEI COMITATI AMMINISTRATORI DI FONDI, GESTIONI E CASSE

AI PRESIDENTI DEI COMITATI REGIONALI

AI PRESIDENTI DEI COMITATI PROVINCIALI

OGGETTO: Legge 27.2.1998, n.30 e regime previdenziale degli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE. Legge 26.7.1984, n.413.

Disposizioni operative e contabili. Variazioni al piano dei conti.

SOMMARIO: -PREMESSA

-PARTE PRIMA: LEGGE 27.2.1998, n. 30 E REGIME CONTRIBUTIVO DEGLI EQUIPAGGI DELLE NAVI ISCRITTE NEL "REGISTRO INTERNAZIONALE" ITALIANO.

1. Istituzione del REGISTRO INTERNAZIONALE italiano (art.1)

- Normativa di riferimento (art.5)

- Formazione degli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE (art.2).
- Legge regolatrice del contratto di arruolamento dei marittimi componenti l'equipaggio e la contrattazione collettiva di settore (art.3).
 - 4.1) Regolamento CEE n. 1408/71 e Convenzioni internazionali in materia di sicurezza sociale tra l'Italia e Paesi non comunitari: effetti sull'applicazione dell'art.3 della legge n. 30/98.
 - 4.2) Regolamento CEE n.1408/71
 - 4.3) Convenzione europea sulla sicurezza sociale
 - 4.4) Convenzioni bilaterali
- Sgravi contributivi (art.6) e trattamento fiscale (art.4)

-PARTE SECONDA: GESTIONE DELLE POSIZIONI CONTRIBUTIVE DELLE NAVI E DEI MARITTIMI.

- 6) Posizione contributiva della "NAVE"
- 7) Posizione contributiva dei marittimi.
 - 7.1) Imponibile contributivo e minimali.
 - 7.2) Sgravio delle contribuzioni.
 - 7.3) Applicazione degli sgravi ai marittimi in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.)
- 8) Riscontro contributivo sul documento di bordo.
- 9) Art.7 della legge n. 30/98: "Modifiche al codice della navigazione".
- 10) Segnalazioni di modello CI-138/C da parte degli Uffici marittimi

PARTE TERZA: DISPOSIZIONI OPERATIVE E CONTABILI

- 11) Modalità operative - Codifica Aziende
- 12) Regolarizzazione dei periodi pregressi.
- 13) Istruzioni contabili.

-PREMESSA-

Il DL 30.12.1997, n.457 (G.U. n.303-31.12.97 s.g.), convertito, con modificazioni, nella legge 27.2.1998, n.30 (G.U. n.49-28.2.98 s.g.), ha introdotto nell'ordinamento marittimo italiano, conformemente a quanto già avvenuto in altri Paesi europei, il REGISTRO INTERNAZIONALE italiano, dettando una particolare disciplina sia per le navi iscritte nel Registro stesso che per gli armatori e gli equipaggi delle navi medesime.

Inoltre, sono state apportate rilevanti modificazioni al Codice della Navigazione, che non mancano di produrre effetti sul regime previdenziale non solo delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE ma anche di quelle iscritte nelle "Matricole delle navi maggiori" (M.N.M.) e degli altri "Registri".

In proposito, si evidenzia che i richiami degli artt.143, 152, 156, 157, 159, 224, 318 e 1184 C.N., contenuti nella presente circolare, sono riferiti ai testi sostituiti dall'art.7 della legge n.30/98.

Si espone, qui di seguito, il contenuto della legge n.30/98 (ALLEGATO n.1), evidenziandone gli effetti sul regime previdenziale degli equipaggi, disciplinato di regola, per le navi battenti bandiera italiana, dalla legge 26.7.1984, n.413 (v. [circolare n.56 del 22.3.1988](#) e successive).

- PARTE PRIMA -

LEGGE 27.2.1998, n. 30 E REGIME CONTRIBUTIVO DEGLI EQUIPAGGI DELLE NAVI ISCRITTE NEL "REGISTRO INTERNAZIONALE" ITALIANO.

1) - Istituzione del REGISTRO INTERNAZIONALE italiano (art.1)

Nel REGISTRO INTERNAZIONALE italiano, istituito dall'art.1 della legge n. 30/98, possono essere iscritte "le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali", a seguito di "specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione".

L'autorizzazione è rilasciata tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore marittimo, richiamati agli artt.2 e 3 della legge in esame.

Dette navi, essendo iscritte in un Registro italiano, battono la bandiera italiana.

Il REGISTRO INTERNAZIONALE italiano, aperto presso tutti gli Uffici compartimentali marittimi (Capitanerie di porto) è diviso in tre sezioni, nelle quali vengono iscritte le navi di cui sopra a seconda della nazionalità dei soggetti proprietari delle navi stesse:

- Nella Sezione prima sono iscritte "le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri paesi dell'U.E. (comma 1, lett. a, art.143 C.N.)
- Nella Sezione seconda sono iscritte "le navi che appartengono a soggetti non comunitari" (comma 1, lett. b, art.143 C.N.)
- Nella Sezione terza sono iscritte "le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'art.143 C.N., a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'U.E."

Per la consultazione del modello di Registro e dei documenti di abilitazione delle navi in esso immatricolate si rinvia agli allegati del DM 28.2.1998 (in G.U. n.81 s.g.

del 7.4.1998 pp.39-56).

Le navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE non possono effettuare i servizi di cabotaggio di cui all'art.224 C.N.

Le navi da pesca, le imbarcazioni e le navi da diporto, oltre le navi di Stato in servizio non commerciale e le navi da guerra, non possono essere iscritte nel REGISTRO INTER-

NAZIONALE.

Parimenti sono esclusi dal REGISTRO INTERNAZIONALE i galleggianti, ancorché muniti di un mezzo di propulsione proprio, operanti in acque straniere o internazionali.

2) - Normativa di riferimento (art.5)

Di regola, le navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE sono assoggettate alle disposizioni generali, ai regolamenti, alla normativa comunitaria e alle disposizioni delle convenzioni internazionali applicabili alle navi iscritte nelle matricole nazionali o alla nave straniera locata a scafo nudo ad armatore italiano con assunzione temporanea della bandiera italiana (c.2, art.145 C.N.: v. paragrafo "A", punto 1, [circolare n.102 del 15.4.91](#) .

In quest'ultima ipotesi ai fini dell'art.6 C.N. sulla determinazione della legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia sulla nave, la nave stessa, ancorché iscritta nel REGISTRO INTERNAZIONALE italiano, resta soggetta alla legge dello Stato responsabile del registro sottostante, cioè del Registro del Paese straniero di provenienza.

L'argomento sarà approfondito con circolare a parte, come da riserva formulata sotto il paragrafo 9.

3) - Formazione degli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE (art.2).

L'art.318 C.N., la cui rubrica recita "Nazionalità dei componenti dell'equipaggio" (v. testo sostituito sotto il comma 3 dell'art.7 della legge n.30/98), prescrive che l'equipaggio delle navi nazionali, cioè battenti la bandiera italiana, armate nei porti della Repubblica deve essere, di regola, composto interamente da cittadini italiani o di altri Paesi dell'U.E. (c.1 art.318 C.N.).

In caso di particolari necessità, il Ministero dei trasporti e della navigazione può autorizzare che nelle qualifiche proprie della bassa forza, cioè da nostromo a mozzo (e qualifiche equiparate), possano essere imbarcati stranieri non comunitari in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio (c.2 art.318 C.N.).

Le disposizioni sopra richiamate possono essere derogate, per le navi iscritte nel REGISTRO

INTERNAZIONALE, con apposito accordo, stipulato nave per nave tra le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative del settore marittimo, da depositare presso l'Ufficio compartimentale marittimo, cioè la Capitaneria di porto, nei cui REGISTRO INTERNAZIONALE è iscritta la nave.

Nella tabella di armamento della nave è posta l'annotazione dei componenti dell'equipaggio per i quali, ai sensi del predetto accordo, può derogarsi ai requisiti di nazionalità richiamati dall'art.318 C.N. (nazionalità italiana o di Paese dell'U.E.).

Tale annotazione sulla tabella di armamento della nave che correda il relativo ruolo di equipaggio o la seconda parte del passavanti provvisorio, assume particolare rilevanza in quanto l'autorità marittima nega, qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore, le spedizioni alla nave il cui equipaggio non sia composto in conformità all'annotazione stessa.

Tale accordo intersindacale, relativo alla formazione dell'equipaggio della nave iscritta nel REGISTRO INTERNAZIONALE, deve essere stipulato nell'osservanza dei seguenti criteri, fissati dall'art.2 della legge n. 30/98 in base al parametro del Paese dai cui registri proviene la nave iscritta nel REGISTRO INTERNAZIONALE italiano.

IPOTESI n. 1 - Navi provenienti dalle matricole e dai registri italiani "ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali":

- l'equipaggio sarà interamente formato da marittimi di cittadinanza italiana o di altro Paese dell'U.E.;
- devono essere imbarcati almeno un "allievo ufficiale" di coperta e un "allievo ufficiale" di macchina, in vigenza del beneficio di cui all'art.1, comma 3, lettera "b", del DL 13.7.95, n.287, convertito, con modificazioni, nella legge 8.8.95, n. 343, al momento prorogato a tutto il 31.12.1998 per effetto dell'art.4, comma 5, del DL 21.10.1996, n. 535, convertito in legge 23.12.1996, n. 647 (G.U. 28.12.1996 n. 303: v. A.U. n. 12/96, pagg.6598 e ss.).

IPOTESI n. 2 - Navi provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli artt.28 e 29 della legge n.234/89. L'ipotesi riguarda i seguenti casi:

- a) nave straniera locata a scafo nudo ad armatore italiano, con assunzione temporanea della bandiera italiana (v. paragrafo "A", punto 1, [circolare n.102 del 15.4.1991](#) ;
- b) nave italiana locata a scafo nudo ad armatore straniero, con assunzione temporanea della bandiera estera (v. paragrafo "A", punto 2, [circolare n.102 del 15.4.1991](#) .

Le navi sopra specificate devono essere armate con un equipaggio così costituito:

- sei membri dell'equipaggio devono essere di nazionalità italiana o di Paese dell'U.E. (art.318 C.N.), tra cui obbligatoriamente il comandante, il primo ufficiale di coperta, il direttore di macchina, ai quali si aggiunge, per i restanti tre, personale con qualifica di ufficiale o sottufficiale.
- devono essere imbarcati almeno un "allievo ufficiale" di coperta e un "allievo ufficiale" di macchina, in vigenza dei benefici di cui al DL 13.7.95, n. 287, convertito, con modificazioni, nella legge 8.8.95, n. 343;
- .per la quota di lavoratori cosiddetti comuni la nave deve essere armata, in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del DL 30.10.84, n. 726, convertito in legge 19.12.84, n. 863. In mancanza di detto personale, sempre per la quota di lavoratori comuni, può essere imbarcato personale extracomunitario.

IPOTESI n. 3 - Navi acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri nonché le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge n. 30/98 (1.3.1998).

Per dette navi si applicano le seguenti disposizioni sulla formazione dell'equipaggio:

- sei membri dell'equipaggio devono essere di nazionalità italiana o di Paese dell'U.E. (art.318 C.N.), tra cui obbligatoriamente il comandante, il primo ufficiale di coperta, il direttore di macchina, ai quali si aggiunge, per i restanti tre, personale con qualifica di ufficiale o sottufficiale;
- devono essere imbarcati almeno un "allievo ufficiale" di coperta e un "allievo ufficiale" di macchina, in vigenza dei benefici di cui al DL 13.7.95, n. 287, convertito, con modificazioni, nella legge 8.8.95, n.343;
- ulteriori membri dell'equipaggio di nazionalità italiana o di un Paese dell'U.E. (art.318 C.N.) potranno essere determinati in base agli accordi sindacali sopra menzionati, intervenuti tra le parti sociali nave per nave;

- per la quota di lavoratori comuni la nave deve essere armata, in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del DL 30.10.84, n. 726, convertito in legge 19.12.84, n. 863. In mancanza di detto personale, sempre per la quota di lavoratori comuni, può essere imbarcato personale extracomunitario.

A tutela della sicurezza della navigazione, i componenti l'equipaggio costituito in base all'accordo sindacale, nel rispetto dei criteri sopra richiamati, devono essere in possesso, comunque, dei certificati previsti per i marittimi dalla convenzione internazionale di Londra del 7.7.78 (v. legge 21.11.85, n. 739) sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia, rilasciati dall'amministrazione italiana o di altro Stato contraente la convenzione stessa.

4) - Legge regolatrice del contratto di arruolamento dei marittimi componenti l'equipaggio e contrattazione collettiva di settore (art.3).

L'art.3 della legge n. 30/98, suddiviso in tre commi, disciplina tre ipotesi relative ai marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE:

- la prima afferente i marittimi italiani o comunitari;
- la seconda relativa al personale extracomunitario non residente in Italia o in un Paese dell'U.E.;
- la terza concernente i lavoratori extracomunitari in genere, sia residenti che non residenti nell'U.E.

Le predette ipotesi sono, nell'ordine, così formulate:

a) Marittimi italiani o comunitari (art.3, c.1): le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli Stati membri dell'U.E.;

b) Marittimi extracomunitari non residenti in U.E. (art.3, c.2): il rapporto di lavoro è regolato dalla legge scelta dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni OIL in materia di lavoro marittimo;

c) Marittimi extracomunitari in genere (art.3, c.3): per tutti i lavoratori extracomunitari, sia essi residenti o non residenti nell'U.E., le condizioni economiche, salariali e assicurative, minime sono quelle fissate dalle organizzazioni sindacali, nel rispetto dei limiti stabiliti internazionalmente.

La disciplina dettata dall'art.3 della legge n. 30/98 formula, pertanto, per i marittimi imbarcati, tre criteri distinti, in considerazione della nazionalità dei marittimi e della loro residenza:

- con il rinvio alla legge e ai contratti collettivi dei singoli Stati membri dell'U.E., per quanto attiene i marittimi italiani o comunitari;
- con il riferimento alla legge scelta dalle parti (italiana o di altro Paese dell'U.E. ovvero extracomunitario) e ai contratti collettivi dei singoli Stati dell'U.E., per i marittimi extracomunitari residenti nell'U.E., ovviamente in ragione del Paese di residenza;
- con il richiamo alla sola contrattazione collettiva (italiana o di altro Paese dell'U.E.), per quanto attiene il marittimo extracomunitario non residente nell'U.E.

Le ipotesi evidenziate sotto le lettere "b" e "c", riferite rispettivamente ai commi 2 e 3 dell'art.3 della legge n. 30/98, sono state specificate, per quanto attiene i marittimi extracomunitari non residenti in uno Stato dell'U.E. (ipotesi "b"), dall'art.8 del "Contratto collettivo -I.T.F." (International Transport Federation - Federazione Internazionale dei Trasporti) del 28.5.1998 (v. ALLEGATO n. 2), sottoscritto dalle organizzazioni sindacali CONFITARMA, FILT/CGIL, FILT/CISL e UILTRASPORTI.

Con tale disposizione le predette parti sociali hanno concordato di identificare nella legge dello Stato di residenza del marittimo la legge che regola il rapporto di lavoro, specie per quanto riguarda le "...disposizioni di protezione sociale".

Il richiamo contrattuale allo Stato di residenza del marittimo deve intendersi riferito, di regola, nell'ambito dei criteri fissati dalla legge n.30/98, allo Stato extracomunitario di cui il marittimo stesso ha la cittadinanza, cioè al caso più ricorrente.

A tal fine, viene riconosciuto ai marittimi extracomunitari non residenti in U.E. il diritto al pagamento da parte

dell'impresa armatoriale di un cosiddetto "BONUS", onde consentire ai marittimi stessi di contribuire "in tutto o in parte" al pagamento delle contribuzioni per "pensioni o altri benefici" nel Paese extracomunitario di residenza.

Le disposizioni formulate dall'art.3 della legge n. 30/98, specie sotto i commi 2 e 3, non trovano applicazione quando il regime di sicurezza sociale risulta disciplinato da una convenzione internazionale tra l'Italia e lo Stato di appartenenza del marittimo straniero imbarcato.

Infatti, i regimi obbligatori a cui dette convenzioni fanno riferimento non possono essere derogati, per i cittadini degli Stati stessi.

Infatti, lo stesso art.8 del CCNL del 28.5.98, sopra riferito, prende atto che "se esistono trattati bilaterali su benefici sociali tra lo Stato italiano e lo Stato di residenza del marittimo" la norma contrattuale non trova applicazione.

Si illustrano qui di seguito le ipotesi interessate da convenzioni internazionali in materia di sicurezza sociale, sulle quali già si è avuto modo di soffermarsi con [circolare n. 122 del 22.4.1994](#)

4.1)- Regolamento CEE n. 1408/71 e Convenzioni internazionali in materia di sicurezza sociale tra l'Italia e Paesi non comunitari: effetti sull'applicazione dell'art.3 della legge n. 30/98.

L'art.3 della legge n. 30/98 non esaurisce, la disciplina del rapporto di lavoro sotto il profilo previdenziale e assistenziale.

Infatti, per i marittimi stranieri, sia essi comunitari o extracomunitari, imbarcati quali membri dell'equipaggio sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE, la disposizione dell'art.3 della legge n. 30/98, non sottrae efficacia alle norme dettate in materia di sicurezza sociale dal Regolamento CEE n. 1408/71 e dalle Convenzioni internazionali stipulate dall'Italia con Paesi extracomunitari, ratificate con legge.

Tali regolamenti e Convenzioni si connotano per la loro rilevanza costituzionale, avendo natura di trattato internazionale a tutti gli effetti, onde ricadono nel richiamo al rispetto dei regolamenti comunitari e delle disposizioni delle convenzioni internazionali contenuto nell'art.5, c.1, della legge n. 30/98.

Da quanto sopra esposto si evince che i regolamenti e le convenzioni in materia di sicurezza sociale, là dove disciplinano, a tal fine, il rapporto di lavoro marittimo a bordo della nave battente la bandiera di uno degli Stati contraenti, non possono essere disattese neppure per gli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE italiano.

Quindi, l'obbligo di iscrizione dei marittimi stranieri, interessati dai regolamenti o convenzioni in parola, al regime previdenziale ed assistenziale italiano, non può essere definito che in base ai regolamenti o convenzioni stesse.

Il dettato dell'art.3 della legge n. 30/98 non si sovrappone, pertanto, alla disciplina intervenuta in sede di Regolamento CEE n. 1408/71 o di Convenzione bilaterale con il Paese extracomunitario, onde la contrattazione collettiva di settore, italiana o di Paesi dell'U.E., ancorché fonte normativa ai sensi dello stesso art.3, non incide sulla disciplina del regime di sicurezza sociale definito dai regolamenti in parola e dalle convenzioni intervenute tra l'Italia e Paesi extracomunitari.

La convenzione internazionale, infatti, resta fonte primaria per la definizione delle singole fattispecie, in ragione della nazionalità del marittimo interessato.

La materia, già affrontata con [circolare n. 122 del 22.4.1994](#) ("Imbarco di marittimi stranieri su navi battenti bandiera italiana in regime CEE o di convenzione internazionale"), alla quale si rinvia, necessita comunque di integrazioni e aggiornamenti, per quanto attiene il trattamento previdenziale ed assistenziale dei marittimi stranieri imbarcati sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE.

4.2)- Regolamento CEE n. 1408/71

Il Regolamento CEE n. 1408/71 trova applicazione nei confronti dei marittimi stranieri appartenenti ai seguenti Paesi:

A) Paesi dell'U.E.: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord, nonché, dal 1.1.1995, Austria, Finlandia, Svezia, per effetto dell'Atto di adesione all'U.E. ratificato dagli Stati stessi (in Suppl. A.U. 9/94);

B) Paesi aderenti alla SEE (Spazio Economico Europeo):

Islanda, Liechtenstein, Norvegia (per la Norvegia v. annotazione in Suppl. A.U. n. 9/94).

I marittimi aventi la nazionalità dei Paesi sopra indicati, sono iscritti obbligatoriamente al regime di sicurezza sociale italiano ex art.13, paragrafo 2, lettera "c", del Regolamento CEE n.1408/71, salvo le ipotesi disciplinate dall'art.14-ter del Regolamento stesso. In proposito si rinvia ai paragrafi "A" e "A.1" della citata circolare n. 122/94.

Pertanto, i marittimi di detti Paesi comunitari o della SEE, imbarcati sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE, sono obbligatoriamente iscritti al regime previdenziale marittimo disciplinato dalla legge 26.7.1984, n. 413 (v. [circolare n. 56 del 22.3.1988](#) e successive).

Per quanto attiene le contribuzioni afferenti le indennità economiche di malattia e di maternità, nonché l'ex Gescal, sussiste, come è noto, l'iscrizione dei marittimi stessi all'IPSEMA, a cui per effetto della legge n. 33/80, è demandata, per conto dell'INPS, la relativa riscossione (v. paragrafo n. in [circolare n.56 del 22.3.1988](#) .

4.3)- Convenzione europea sulla sicurezza sociale

Come accennato sotto il paragrafo "B" della circolare n. 122/94, la convenzione in parola trova applicazione nei confronti della sola Turchia.

Per quanto concerne l'iscrizione dei marittimi di nazionalità turca al regime di sicurezza sociale italiano, si richiama quanto già precisato nella circolare n. 122/94.

4.4)- Convenzioni bilaterali

Si richiama quanto esposto sotto il paragrafo "C", punti C.1, C.2 e C.3, della circolare n. 122/94.

5)- Sgravi contributivi (art.6) e trattamento fiscale (art.4)

L'art.6 della legge n. 30/98 dispone lo sgravio totale dei contributi previdenziali e assistenziali dovuti per i marittimi italiani e comunitari componenti gli equipaggi delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE.

Con tale disposizione la legge stessa intende assicurare la salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani aventi i requisiti di cui all'art.119 C.N., a cui sono parificati, anche ai fini degli sgravi in discorso, i marittimi dei Paesi dell'U.E.

La norma, infatti, si armonizza con la disposizione di cui all'art.13, paragrafo 2, lettera "c", del Regolamento CEE n. 1408/71, che assoggetta il marittimo comunitario al regime di sicurezza sociale dello Stato membro di cui la nave batte la bandiera.

Ne discende che anche la contribuzione dovuta per il marittimo comunitario, sia per la quota a carico dell'armatore che per quella a carico del marittimo stesso, beneficia dello sgravio totale di che trattasi.

A tale criterio, come è noto, fa eccezione l'art.14-ter, del Regolamento stesso, onde per il marittimo comunitario, che rientra in tali ipotesi, sussiste l'obbligo contributivo al regime del Paese comunitario di appartenenza.

Ovviamente, nell'ipotesi sopra richiamata, essendo l'obbligo contributivo assolto non più in Italia ma presso un altro Paese comunitario, lo sgravio di cui all'art.6 della legge n. 30/98 non può intendersi operante, poiché tale beneficio è finalizzato alle sole contribuzioni da versare in Italia per i marittimi italiani e per quelli comunitari soggetti al regime di sicurezza sociale italiano.

Lo sgravio delle contribuzioni non riguarda, viceversa, i marittimi appartenenti ai Paesi aderenti alla SEE (Spazio Economico Europeo), di cui al paragrafo 4.2, lettera "B", ancorché soggetti al Regolamento CEE n. 1408/71. Per gli stessi, pertanto, le contribuzioni dovute, non beneficiando dello sgravio, devono essere versate nei termini previsti dalle disposizioni in materia di contribuzione marittima (v. [circolare n. 56 del 22.3.1988](#) .

L'onere relativo allo sgravio totale delle contribuzioni previdenziali ed assistenziali dovute per i marittimi italiani e per quelli dei Paesi dell'U.E., di cui al punto 4.2, sotto la lettera "A", è a carico della "Gestione commissariale" per la liquidazione del "Fondo gestioni istituti contrattuali lavoratori portuali", presso il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale del lavoro marittimo e portuale- ed è rimborsato agli enti previdenziali ed

assistenziali su conforme rendicontazione.

Il beneficio dello sgravio degli oneri sociali e i benefici fiscali di cui agli artt.4 e 6, comma 2, della legge n. 30/98, sommati a tutti gli altri aiuti di legge alla gestione delle aziende, non possono complessivamente superare nell'anno solare, per ciascuna nave, il massimale di 814.000 ECU, fissato dall'art.1 del DL 18.10.1990, n. 296, convertito in legge 17.12.1990, n. 383 (v. NOTA).

Ai fini dell'erogazione dei benefici complessivamente determinati - fiscali, contributivi e di gestione- deve essere assunto il valore medio di cambio attribuito alla moneta italiana rispetto all'ECU nell'anno a cui si riferisce il beneficio medesimo.

- PARTE SECONDA -

POSIZIONI CONTRIBUTIVE DELLE NAVI E DEI MARITTIMI

6) - Posizione contributiva della "NAVE".

Si formulano due ipotesi:

a) Navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE, provenienti da registri italiani (Matricole delle navi maggiori) e quindi provenienti da bandiera italiana: le imprese armatoriali mantengono per ciascuna nave iscritta la posizione contributiva già aperta presso l'INPS in regime di legge 26.7.1984, n. 413, con il corrispondente libro paga (v. PARTE SECONDA, paragrafo 7, della [circolare n. 56 del 22.3.1988](#) ;

b) Navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE, provenienti da registri stranieri, sia di Paesi dell'U.E. che di Paesi extracomunitari: le imprese armatoriali devono aprire presso l'INPS per ciascuna nave iscritta una distinta posizione contributiva, previa istituzione e tenuta di un corrispondente libro paga, (v. PARTE SECONDA, paragrafo 7, della [circolare n. 56 del 22.3.1988](#) .

7) - Posizione contributiva dei marittimi.

Si rammenta che la posizione NAVE, di cui al paragrafo 6, deve essere utilizzata dall'impresa armatoriale esclusivamente per gli adempimenti contributivi afferenti il periodo di imbarco del personale marittimo componente l'equipaggio della nave iscritta nel REGISTRO INTERNAZIONALE: sia per le contribuzioni afferenti i marittimi di nazionalità italiana o di Paese dell'U.E., per le quali si applica il beneficio di cui allo sgravio ex art.6, comma 1, della legge n. 30/98 (v. paragrafo 5), sia per le contribuzioni per le quali permane l'obbligo del versamento (v. paragrafo 4 e ss.).

Si ritiene opportuno, comunque, riassumere, qui di seguito, le ipotesi più ricorrenti della predetta regolarizzazione, con particolare riguardo a quelle riferite ai marittimi per i quali permane a carico dell'impresa armatoriale l'obbligo del versamento delle contribuzioni, in presenza di convenzione internazionale:

a) MARITTIMI DI NAZIONALITÀ ITALIANA O DI PAESE DELL'U.E.

La contribuzione, da esporre nella denuncia contributiva mensile di modello DM10/2, beneficia interamente dello sgravio di cui all'art.6 della legge n. 30/98 (v. paragrafo 4.2, lettera A). Al riguardo, si precisa che lo sgravio non trova applicazione per il contributo di solidarietà al Fpld, di cui all'art.9-bis della legge n. 166/91, che resta dovuto in misura intera, nei casi contemplati dall'art.6, comma 1, del D. Legislativo n. 314/97, non avendo il contributo stesso natura previdenziale, come richiesto per lo sgravio, bensì meramente solidaristica (v. circolare n. 161 del 20.10.1991 e circolare n. 263 del 24.12.1997).

b) MARITTIMI IN POSSESSO DELLA NAZIONALITÀ DEI PAESI ADERENTI AL S.E.E. (v. paragrafo 4.2).

La contribuzione dovuta per detto personale deve essere esposta sul modello DM10/2 e versata con la procedura di modello F24, in regime di Regolamento CEE n. 1408/71.

Infatti, i marittimi dei Paesi aderenti al S.E.E., non facendo parte i Paesi stessi dell'U.E., non possono essere parificati, ai fini dello sgravio ex art.6 della legge n. 30/98, ai marittimi italiani o comunitari.

c) MARITTIMI DEI PAESI ADERENTI ALLA CONVENZIONE EUROPEA SULLA SICUREZZA SOCIALE (V. paragrafo 4.3).

L'ipotesi riguarda i marittimi di nazionalità turca.

Ricorre l'obbligo del versamento, come nell'ipotesi "b" (v. [circolare n. 122 del 22.4.1994](#)

d) MARITTIMI IN POSSESSO DELLA CITTADINANZA DI PAESI EXTRACOMUNITARI CON I QUALI VIGONO CONVENZIONI INTERNAZIONALI BILATERALI IN MATERIA DI SICUREZZA SOCIALE TRA L'ITALIA E I PAESI STESSI (v. paragrafo 4.4).

Si richiama quanto precisato con la citata circolare n. 122/94, circa l'obbligo contributivo in regime di legge n. 413/84. Pertanto valgono gli adempimenti di cui all'ipotesi "b".

Si ribadisce che in presenza della convenzione internazionale di che trattasi, e questo vale anche per le ipotesi "b" e "c", la disciplina del rapporto di lavoro, demandata dall'art.3 della legge n. 30/98 alla contrattazione collettiva di settore, non rileva ai fini delle contribuzioni afferenti il regime di sicurezza sociale (v. paragrafo 4.3).

e)-MARITTIMI NON RESIDENTI IN U.E., CON CITTADINANZA DI PAESI EXTRACOMUNITARI CON I QUALI L'ITALIA NON HA STIPULATO CONVENZIONI INTERNAZIONALI BILATERALI IN MATERIA DI SICUREZZA SOCIALE.

Si rinvia a quanto illustrato sotto il paragrafo 4 in riferimento al contratto collettivo del 28.5.1998 (v. ALLEGATO n. 2). Al riguardo, si precisa che l'art.8 del predetto contratto collettivo, ancorché riferito ai commi 2 e 3 dell'art.3 della legge n. 30/98, regola soprattutto l'ipotesi del marittimo extracomunitario non residente in un Paese U.E., cioè il comma 2.

Pertanto, nei riguardi di detti marittimi non ricorre l'obbligo del versamento delle contribuzioni nel regime italiano ex lege n. 413/84. Ovviamente, tale esclusione, dettata dalla norma contrattuale, a cui lo stesso art.3 rinvia quale fonte normativa, sussiste soltanto se l'impresa armatoriale ottempera al pagamento del "BONUS", mettendo i marittimi in condizione di far fronte nel Paese extracomunitario alle contribuzioni proprie del regime di sicurezza sociale del Paese stesso. L'adempimento a tale obbligo da parte dell'impresa armatoriale deve essere registrato sul libro paga della nave.

f)-MARITTIMI EXTRACOMUNITARI DI PAESI CON I QUALI L'ITALIA NON HA CONVENZIONI INTERNAZIONALI IN MATERIA DI SICUREZZA SOCIALE RESIDENTI IN ITALIA O IN UN ALTRO PAESE DELL'U.E.

L'ipotesi, opposta a quella formulata sotto la lettera "e", riferita al comma 2 dell'art.3 della legge n. 30/98, deve essere considerata, ancorché non espressamente richiamata dalla stessa norma legislativa.

In proposito, si precisa che la disposizione contrattuale dell'art.8, nell'accennare al comma 3 dell'art.3 della legge n. 30/98, si propone, comunque, quale parametro nei confronti di tutti i marittimi extracomunitari, senza distinzione di residenza, imbarcati sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE (v. paragrafo 7.1).

I marittimi di cui all'ipotesi in esame sono soggetti al regime previdenziale marittimo italiano ex lege n. 413/84, onde le imprese armatoriali delle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE devono assolvere le relative contribuzioni con la denuncia di modello DM10/2 ed il versamento di modello F24 sulla posizione "NAVE" dell'unità a bordo della quale i marittimi stessi sono imbarcati (v. paragrafo "A", punto "A.1", della [circolare n. 72 del 13.3.1995](#)).

Si sottolinea che proprio per la rilevanza che riveste la conoscenza della cittadinanza e della residenza del marittimo imbarcato per la definizione delle ipotesi sopra elencate, ai fini dello sgravio o del versamento delle contribuzioni, le imprese armatoriali devono annotare sul libro paga l'esatta cittadinanza e residenza del marittimo stesso.

Analoga annotazione deve essere apposta dagli Uffici marittimi, o Consolari, al momento dell'imbarco o dello sbarco, sul documento di bordo che arma la nave: ruolo di equipaggio ovvero seconda parte del passavanti provvisorio (v. paragrafo 8).

Si rammenta che per residenza si intende il luogo in cui il marittimo ha la dimora abituale (art.43 c.c.)

7.1) - Imponibile contributivo e minimali.

L'imponibile contributivo su cui calcolare le contribuzioni, sia nell'ipotesi di sgravio che nelle ipotesi di versamento, sono quelle determinate ai sensi dell'art.12 della legge n. 153/69, nel testo sostituito dall'art.6 del D. Legisl. 2.9.1997, n. 314 (v. [circolare n. 263 del](#)

[24.12.1997](#)- Msg.2545 e successive).

I minimali di retribuzione imponibile sono quelli fissati periodicamente per la generalità dei lavoratori.

Per il 1998 si rinvia al paragrafo 1 della [circolare n. 21 del 30.1.1998](#) Msg.5974.

Al riguardo, si sottolinea che le retribuzioni da contratto collettivo, prese a riferimento dall'art.1, comma 1, della legge n. 389/89, sono quelle dei contratti collettivi di settore e, per quanto concerne i marittimi dei Paesi dell'U.E., quelle del contratto collettivo di settore del Paese di provenienza (art.3, comma 1, della legge n. 30/98).

Qualora non sussista nel Paese di provenienza dell'U.E. lo specifico contratto collettivo di settore, si assume a parametro il contratto collettivo italiano.

Per tutti i marittimi extracomunitari, sia residenti che non residenti in U.E, il parametro dell'imponibile da contratto collettivo non può essere inferiore ai valori di cui al Contratto del 28.5.1998 (v. paragrafi 4 e 7, lett. "e" - "f", e Allegato n. 2)

7.2) - Sgravio delle contribuzioni.

Lo sgravio delle contribuzioni (v. paragrafo 5) riguarda esclusivamente i marittimi italiani o di Paesi dell'U.E. imbarcati sulle navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE.

Detto sgravio decorre dal periodo di paga in corso alla data di iscrizione della nave nel REGISTRO INTERNAZIONALE.

La norma, dettata dal comma 1 dell'art.6 della legge n. 30/98, si riferisce infatti al personale "...imbarcato su navi iscritte nel REGISTRO..", onde la decorrenza del beneficio non può essere anticipata al 1 gennaio 1998, decorrenza da intendersi presa a riferimento dal legislatore nel presupposto che a tale data si fossero già verificate per alcune navi le iscrizioni in parola.

Invero, il beneficio è connesso alla navigazione effettuata in costanza di iscrizione della nave nel REGISTRO INTERNAZIONALE e non può essere anticipato a periodi anteriori a tale iscrizione o all'atto della relativa autorizzazione rilasciata dal Ministero dei trasporti e della navigazione, che pur condizionando l'iscrizione non può tuttavia anticiparne gli effetti.

7.3) - Applicazione degli sgravi ai marittimi in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.)

Il rapporto di lavoro marittimo si realizza nel settore marittimo in base alle seguenti tipologie connesse al collocamento della gente di mare (v. DM 13.10.1992, n. 584 in G.U. del 23.3.1994, n. 67 s.g.), alla risoluzione o alla continuità dello stesso rapporto di lavoro al momento dello sbarco, con effetti sull'obbligo contributivo.

A) - Marittimi in turno generale e in turno particolare:

Il marittimo è assunto e imbarcato o dal "turno generale" dell'Ufficio di collocamento della gente di mare a cui il marittimo stesso si è iscritto, ovvero dal "turno particolare" istituito dall'azienda armatoriale, a cui l'azienda medesima attinge secondo le esigenze di formazione degli equipaggi delle navi gestite.

Trascorso il normale periodo di imbarco (5 mesi prorogabili di 60 giorni) il marittimo viene sbarcato e al momento dello sbarco riceve la paga del mese in cui è avvenuto lo sbarco e il corrispettivo di quanto maturato in relazione a domeniche, festività, sabati e ferie non godute, ciò in quanto il rapporto di lavoro si risolve al momento dello sbarco.

Le contribuzioni afferenti detti emolumenti vengono pertanto assolte dall'azienda armatoriale sulla posizione INPS assegnata alla nave dalla competente SAP.

B) - Marittimi in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.):

La "Continuità di Rapporto di Lavoro" (C.R.L.), istituto proprio della contrattazione collettiva del settore mercantile, comporta per il marittimo, al termine del periodo di imbarco, lo sbarco per "rotazione sociale" del personale di bordo ma non la risoluzione del rapporto di lavoro con l'azienda armatoriale.

Il marittimo in C.R.L. ha diritto ad un effettivo periodo di riposo a terra, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati durante l'imbarco per domeniche, festività, sabati e ferie.

Detto riposo viene consumato per altrettanti giorni di calendario, con esclusione delle domeniche e festività infrasettimanali cadenti nello stesso periodo di riposo.

Durante detto periodo di riposo il marittimo percepisce la normale retribuzione.

Ultimato a terra il periodo di riposo, il marittimo in C.R.L. viene messo in "disponibilità retribuita" in quanto ritorna, per l'azienda, ad essere disponibile per un nuovo imbarco.

Nell'ipotesi "A", la contribuzione afferente il marittimo sbarcato viene assolta nella posizione contributiva INPS della nave, unitamente alle contribuzioni afferenti l'equipaggio presente a bordo nel mese in cui è avvenuto lo sbarco del marittimo assunto dal "turno generale" o dal "turno particolare".

Nell'ipotesi "B", la contribuzione afferente l'effettivo periodo di riposo a terra del marittimo in C.R.L., retribuito per le relative giornate nel corso del periodo medesimo, non dovrà essere assolta sulla posizione contributiva INPS della nave, bensì in un'apposita posizione separata assegnata all'azienda armatoriale, secondo le modalità indicate al paragrafo 11.

Al riposo effettivo in C.R.L., determinato in base al periodo di navigazione, consumato a terra successivamente allo sbarco, si applica, se ne ricorrono le condizioni, lo sgravio delle contribuzioni dovute, come nell'ipotesi "A".

8) - Riscontro contributivo sul documento di bordo.

Poiché le navi iscritte nel REGISTRO INTERNAZIONALE ricadono sotto il regime della legge n. 413/84 (v. circolare n. 56 del 22.3.1984), si applica, per le contribuzioni afferenti l'equipaggio delle navi stesse, il riscontro contributivo del documento di bordo (ruolo di equipaggio o seconda parte del passavanti provvisorio), di cui all'art.18 della citata legge n. 413/84 (v. paragrafo 19 della circolare n. 56/88).

Al fine di operare detto adempimento, necessita che gli Uffici marittimi, o consolari, annotino in corrispondenza di ciascun marittimo imbarcato la relativa nazionalità e residenza, stante l'esigenza di distinguere i cittadini italiani o di Paese dell'U.E., da quelli extracomunitari, e, tra questi ultimi, individuare i marittimi extracomunitari interessati da convenzione internazionale e i marittimi extracomunitari privi di convenzione internazionale.

I dati della cittadinanza e della residenza, qualora non siano stati annotati sul documento di bordo all'atto dell'imbarco o dello sbarco del marittimo straniero, ad opera dell'Ufficio marittimo o del consolato che ha effettuato la relativa registrazione, può essere rilevato dal libro paga della nave, sul quale l'impresa deve annotare comunque sia la cittadinanza che la residenza del marittimo, come precisato sotto il precedente paragrafo 7.

9) - Art.7 della legge n.30/98: "Modifiche al codice della navigazione".

L'art.7 della legge n. 30/98 ha apportato modifiche al Codice della Navigazione, per quanto attiene gli artt.143, 144, 152, 156, 157, 159, 224, 318 e 1184.

Per gli articoli sopra richiamati si fa riserva di formulare i necessari approfondimenti con circolare a parte, specie per quanto attiene le nuove disposizioni dettate dall'art.156 C.N. in materia di dismissione di bandiera.

10) - Segnalazioni di modello CI-138/C da parte degli Uffici marittimi

Come è noto, il modello CI-138/C deve essere fornito periodicamente dalle SAP agli Uffici marittimi compresi nella circoscrizione di competenza, al fine di dotare gli Uffici stessi di un valido strumento che consenta loro di segnalare con tempestività e sistematicità le notizie concernenti le navi, l'armamento e la proprietà, indispensabili per la gestione delle contribuzioni dovute per gli equipaggi in regime previdenziale marittimo ex lege n. 413/84

(v. paragrafo 20 della [circolare n. 56 del 22.3.1988](#) .

A seguito della legge n. 30/98 e della procedura di riscossione unificata, si è reso necessario aggiornare il modello CI-138/c alle esigenze dettate dalle nuove normative.

Inoltre, il modello stesso è stato corredato da ISTRUZIONI per la relativa compilazione da parte degli stessi Uffici marittimi.

In proposito, si richiama il Messaggio n. 21125 del 26.5.1998 (v. Allegato n. 3), con il quale, tramite la procedura

POEL, è stato messo a disposizione delle SAP sia lo stampato del modello (v. Allegato n. 4) che le relative ISTRUZIONI per la compilazione (v. Allegato n. 5).

PARTE TERZA

DISPOSIZIONI OPERATIVE E CONTABILI

11) - Modalità operative - Codifica Aziende

Per poter accedere allo sgravio contributivo previsto dalla legge 27.2.98, n. 30, l'azienda armatoriale dovrà comunicare all'INPS l'avvenuta iscrizione delle navi nel REGISTRO INTERNAZIONALE.

Sulla base di tale comunicazione le posizioni contributive, riferite al personale marittimo imbarcato, saranno contraddistinte dal codice di autorizzazione "9F" che assume il significato di "posizione riferita a nave iscritta al registro internazionale di cui alla legge n. 30/98" (2).

Al riguardo, si precisa che il codice di autorizzazione "9F"

a) avrà decorrenza dalla data di iscrizione della nave nel "Registro Internazionale" e comunque non anteriore al mese di MAGGIO 1998 (mese nel corso del quale sono intervenute le prime iscrizioni nel Registro stesso);

b) non dovrà essere attribuito alle posizioni contraddistinte dal codice di autorizzazione "2N" (impresa armatoriale: posizione contributiva relativa al solo personale non soggetto alla legge 26.7.1984, n. 413); la procedura di iscrizione renderà incompatibili i due c.a.

Peraltro, come previsto al paragrafo 7.3, per i marittimi in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.) il beneficio compete anche sulle retribuzioni dovute, secondo le previsioni contrattuali, per il periodo di riposo a terra, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati a bordo e non fruiti durante l'imbarco (domeniche, festività, sabati e ferie).

Per gli adempimenti contributivi relativi al predetto periodo le Sedi attribuiranno alle Aziende Armatoriali, una separata posizione contrassegnata con il codice di autorizzazione "2S" (3) che assume il significato di "posizione accessoria riferita alle Aziende Armatoriali per gli adempimenti contributivi relativi ai marittimi in C.R.L. aventi diritto allo sgravio L.30/98".

Per il conguaglio dello sgravio contributivo, sia sulle posizioni assicurative riferite al periodo di imbarco che sulle posizioni assicurative dei marittimi sbarcati in C.R.L., le imprese armatoriali opereranno come segue:

- esporranno nei quadri "B-C" del modello DM10/2 il personale marittimo avente diritto allo sgravio, con le consuete modalità;
- calcoleranno l'ammontare dello sgravio contributivo spettante e lo indicheranno in un rigo in bianco del quadro "D" del modello DM10/2 facendolo precedere dalla dicitura "SGRAVIO CONTR. R.I.L.30/98" e dal codice "R900".

Si richiama l'attenzione delle Aziende Armatoriali sulla necessità di una puntuale indicazione sul Mod.DM10/2 dei codici statistici istituiti con la circolare n. 160/92 riferiti ai lavoratori marittimi comunitari (cod. C000) ed extracomunitari (X000).

Per quanto riguarda i marittimi in possesso di nazionalità di uno dei Paesi aderenti al S.E.E., dovrà essere riportato nei quadri "B-C" del mod.DM10/2, il relativo numero di lavoratori preceduto dal nuovo codice "N000".

Si conferma che in corrispondenza dei predetti dati dovrà essere indicato solo il numero dei dipendenti e che nessun dato dovrà essere indicato nelle caselle numero giornate e retribuzioni.

Con riferimento al paragrafo 5, penultimo capoverso, l'azienda dovrà attestare con apposita dichiarazione di responsabilità, ai sensi ed agli effetti della legge n. 15/68, il non superamento del predetto massimale.

12) - Regolarizzazione dei periodi pregressi.

Per eventuali operazioni di conguaglio relative a periodi già scaduti e decorrenti dal mese di MAGGIO 1998, le imprese armatoriali dovranno osservare le seguenti modalità:

- calcoleranno l'ammontare dello sgravio relativo ai periodi pregressi e lo indicheranno in un rigo in bianco del quadro "D" del mod.DM10/2, facendolo precedere dalla dicitura "ARR.SGRAVIO R.I. L.30/98" e dal codice "R901".

Le imprese armatoriali che, relativamente al personale avente titolo allo sgravio in questione avessero già beneficiato, per lo stesso periodo cui compete il nuovo sgravio totale, dello sgravio capitario di cui alla legge 449/97, provvederanno alla restituzione dello stesso con la denuncia con la quale viene operato il conguaglio dello sgravio ex L. 30/98.

A tal fine, lo sgravio da restituire dovrà essere indicato in uno dei rigi in bianco dei quadri "B-C" del mod.DM10/2, facendolo precedere dalla dicitura "REST.SGRAVIO L 449/97" e dal codice "M195". Nessun dato dovrà essere riportato nelle caselle "numero dipendenti", "numero giornate" e "retribuzioni".

13) - Istruzioni contabili

Gli sgravi contributivi di cui sopra è cenno verranno imputati dalla procedura di ripartizione contabile dei modd. DM 10/2, in presenza dei codici "R900" e "R901", al conto GAW 37/79, se di competenza dell'anno in corso, e al conto GAW 37/39 (4), se di competenza degli anni precedenti.

Nell'allegato n. 6 vengono riportati i predetti conti, entrambi di nuova istituzione.

IL DIRETTORE GENERALE

TRIZZINO

NOTA 1:

Si richiamano qui di seguito le normative citate sotto i commi 2 e 3 dell'art.6 della legge n. 30/98 che determinano la conclusione esposta nella presente circolare:

-COMMA 2:

proroga per l'anno 1997 il contributo di cui all'art.1, comma 20, del DL 21.10.1996, n. 535, convertito in legge 23.12.1996, n. 647, a favore delle imprese armatrici (v. in A.U.12/96, p.6598).

La norma in parola fissa l'intervento del Commissario liquidatore del citato "Fondo" portuali, valutato in complessive lire 60.000 per ciascuna nave, a favore dell'armamento per la concessione di un contributo equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nell'anno 1996, e ora anche nel 1997, nei confronti della gente di mare, ai sensi dell'art.23 del DPR 29.9.1973, n. 600 ("Ritenute sui redditi di lavoro dipendente").

Detto beneficio è previsto per le imprese armatrici ai sensi ed alle condizioni di cui all'art.1, comma 4, del DL 13.7.1995, n. 287, convertito in legge 8.8.1995, n. 343 (v. in A.U.9/95, p.5971).

Il citato comma 4 dell'art.1 della legge n. 343/95 fissa le seguenti condizioni:

a) le imprese armatrici devono avere i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt.143 e 144 C.N. in relazione all'esercizio di navi battenti la bandiera italiana. La disposizione, a cui si rinvia, formula

l'esclusione totale o parziale dal beneficio, per alcuni tipi di unità.

b) i benefici si sommano a quelli concessi alle aziende, quali aiuti alla gestione, per ciascun anno solare, anche in base ad altre disposizioni di legge e, complessivamente, non possono superare per ciascuna nave il massimale fissato su base annua dall'art.1 del DL 18.10.1990, n.296, convertito in legge 17.12.1990, n. 383 (v. quanto sotto precisato per il comma 3).

-COMMA 3:

Il comma 3 si articola, a sua volta, in tre periodi.

Il primo periodo recita: "Il contributo di cui al comma 2 si somma a quelli concessi alle aziende quali aiuti alla gestione, per ciascun anno solare, anche in base ad altre disposizioni di legge".

La norma considera la generalità degli interventi a sostegno dell'azienda, non solo quelli di natura meramente fiscale, onde, proprio per la sua formulazione non può non ricomprendere anche lo sgravio delle contribuzioni previdenziali ed assistenziali disposto dal comma 1 dello stesso art.6 della legge n. 30/98.

Il secondo periodo conferma tale ipotesi interpretativa in quanto dispone che "I benefici medesimi, complessivamente, non possono superare per ciascuna nave il massimale fissato su base annua dall'art.1 del DL 18.10.1990, n.296 (in G.U.s.g.n.246 del 20.10.90), convertito in legge 17.12.1990, n. 383 (in G.U.s.g.n.295 del 19.12.90)".

Detto massimale su base annua è quello fissato sotto la lettera "a" dell'art.1 del citato DL n.296/90, determinato a suo tempo dalla Commissione CEE in 814.000 ECU, in ragione del differenziale dei costi di esercizio connessi all'uso della bandiera nazionale e riguardanti in particolare il trattamento dei marittimi e il regime fiscale delle imprese, rispetto ai costi di esercizio di unità equivalente di proprietà non italiana battente bandiera di convenienza.

Il predetto massimale riferito dall'art.1 del DL n. 296/90 ai benefici a favore dell'industria armatoriale e navalmecanica, di cui agli artt.11 e 12 della legge 14.6.1989, n. 234 (in Suppl.o. G.U. s.g. n. 143 del 21.6.89), è stato assunto dalla legge n. 30/98 a parametro per la determinazione del massimale dei benefici complessivamente erogati alle imprese armatoriali per ciascuna nave gestita, nella fattispecie della nave iscritta nel REGISTRO INTERNAZIONALE, anche per quanto attiene lo sgravio delle contribuzioni previdenziali ed assistenziali.

Il terzo periodo recita: "Ai fini dell'erogazione del presente beneficio va assunto il valore medio di cambio attribuito alla moneta italiana nell'anno cui si riferisce il beneficio medesimo".

NOTA 2:

Il codice di autorizzazione "9F" ha avuto, fino al 31.12.1987, il significato di "obbligo assicurativo presso l'INAM nella misura prevista per le aziende commerciali".

NOTA 3:

Il codice di autorizzazione "2S" ha avuto, fino al 31.12.1987, il significato di "impresa avente alle dipendenze personale marittimo sbarcato per periodo di riposo a terra per il quale è consentito il versamento dei contributi secondo le norme vigenti per le assicurazioni generali obbligatorie".

NOTA 4:

Tale conto potrà essere movimentato a decorrere dall'esercizio 1999.

N.B.- Per gli allegati dal n.1 al n.5 si rinvia al supporto cartaceo

Allegato n. 6

VARIAZIONI AL PIANO DEI CONTI

Tipo variazione:	I
Codice conto:	GAW 37/39
Denominazione completa:	Sgravi di contributi previdenziali ed assistenziali a favore delle imprese

armatrici per il personale imbarcato su navi iscritte nel Registro Internazionale, di competenza degli anni precedenti- Art.6, comma 1, del DL n.457/1997 convertito nella legge n. 30/1998

Denominazione abbreviata: SGR.CTR.IMPRESSE ARMATRICI A.P. - ART.6 C.1 DL 457/97

Tipo variazione: I

Codice conto: GAW 37/79

Denominazione completa: Sgravi di contributi previdenziali ed assistenziali a favore delle imprese armatrici per il personale imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale, di competenza dell'anno in corso -Art.6, comma 1, del DL n. 457/1997 convertito nella legge n. 30/1998

Denominazione abbreviata: SGR.CTR.IMPRESSE ARMATRICI A.C.-ART.6 C.1 DL 457/97