

## Comunicazione della Commissione che fornisce orientamenti in merito agli aiuti di Stato alle società di gestione navale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/C 132/06)

### 1. AMBITO DI APPLICAZIONE

La presente comunicazione riguarda il diritto delle imprese che provvedono alla gestione degli equipaggi e alla gestione tecnica delle navi di beneficiare di riduzioni di imposta sulle società o dell'applicazione dell'imposta sul tonnellaggio ai sensi della sezione 3.1 della comunicazione della Commissione C(2004) 43 — Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato al trasporto marittimo <sup>(1)</sup> (nel seguito «gli Orientamenti»). La comunicazione non riguarda gli aiuti di Stato accordati alle imprese che provvedono alla gestione commerciale delle navi. La presente comunicazione si applica alla gestione degli equipaggi e alla gestione tecnica delle navi prescindendo dal fatto che questi servizi vengano forniti congiuntamente o separatamente.

### 2. INTRODUZIONE

#### 2.1. Contesto generale

In base agli Orientamenti, alle società di gestione navale è consentito di beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio o di altre agevolazioni fiscali istituite per le società di navigazione (sezione 3.1). Questo beneficio è però limitato alle società che assicurano la totalità della gestione dell'equipaggio e della gestione tecnica della stessa nave («gestione totale»), mentre la possibilità di beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio o di altre agevolazioni fiscali non è ammessa quando queste attività sono fornite separatamente.

Negli Orientamenti è previsto che la Commissione avrebbe esaminato i loro effetti sulla gestione delle navi tre anni dopo la loro adozione <sup>(2)</sup>. La presente comunicazione espone i risultati di questa valutazione e trae alcune conclusioni sull'ammissibilità delle società di gestione navale agli aiuti pubblici.

#### 2.2. La gestione navale

Le società di gestione navale sono imprese che forniscono una vasta gamma di servizi agli armatori, come i controlli tecnici, il reclutamento e l'addestramento degli equipaggi, la gestione degli equipaggi e la gestione della flotta. I servizi in questione si possono raggruppare in tre categorie principali: gestione degli equipaggi, gestione tecnica e gestione commerciale.

La gestione dell'equipaggio consiste, in particolare, nel provvedere a tutte le esigenze relative all'equipaggio, come la selezione e l'assunzione di marittimi in possesso delle prescritte qualifiche, la gestione delle retribuzioni, il controllo sull'adeguatezza del personale a bordo delle navi, la verifica dei certificati dei marittimi, la copertura assicurativa dei membri dell'equipaggio contro gli infortuni e le invalidità, l'organizzazione dei preparativi per il viaggio e l'ottenimento dei visti, i rimborsi delle spese mediche, la valutazione delle competenze del personale e, in alcuni casi, la loro formazione. La gestione degli equipaggi rappresenta l'attività di gran lunga più importante di tutto il settore della gestione navale a livello mondiale.

La gestione tecnica consiste, a sua volta, nel garantire la navigabilità della nave e la sua piena rispondenza alle prescrizioni tecniche e di sicurezza. In particolare, il manager tecnico è responsabile delle decisioni riguardanti le riparazioni e la manutenzione di una nave. La gestione tecnica, pur essendo un'attività significativa nel settore della gestione navale, è comunque un comparto di dimensioni molto inferiori a quelle della gestione degli equipaggi.

La gestione commerciale consiste nella promozione e nella vendita della capacità navale, mediante il *chartering* delle navi, le prenotazioni di trasporto merci e passeggeri, il marketing e la nomina degli agenti. La gestione commerciale rappresenta un comparto molto piccolo all'interno del settore della gestione navale. Allo stato, la Commissione non dispone d'informazioni complete circa la gestione commerciale delle navi. Pertanto, questo settore non è preso in considerazione dalla presente comunicazione.

Come ogni attività marittima, la gestione navale è un'attività per sua natura globale. In assenza di una normativa internazionale che disciplini la gestione delle navi da parte di terzi, le norme in vigore in questo settore sono state emanate nell'ambito di accordi di diritto privato <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

<sup>(2)</sup> Si veda la nota n. 3 della pagina 7 della GU C 13 del 17.1.2004.

<sup>(3)</sup> Un esempio è costituito dall'accordo detto «BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98», che è correntemente utilizzato nelle relazioni tra gli armatori e le società di gestione.

Nella Comunità europea la gestione navale viene effettuata in gran parte a Cipro. Esistono comunque società di gestione con sede nel Regno Unito, in Germania, in Danimarca, in Belgio e nei Paesi Bassi. Al di fuori della Comunità, le società di gestione navale sono principalmente stabilite a Hong Kong, a Singapore, in India, negli Emirati Arabi uniti e negli USA.

### 2.3. Revisione delle condizioni di ammissibilità applicabili alle società di gestione navale

Da quando sono stati pubblicati gli Orientamenti (gennaio 2004) molti paesi dotati di una flotta marittima sono entrati a far parte della Comunità e fra essi Cipro, che è sede del maggior numero di imprese di gestione navale al mondo.

L'adesione di Cipro e il lavoro preliminare che questo Stato ha svolto per conformarsi agli Orientamenti, come pure uno studio realizzato da un consorzio per l'amministrazione di tale Stato membro <sup>(1)</sup>, hanno consentito di acquisire una comprensione più completa di questa attività e delle sue linee evolutive. La maggiore consapevolezza è stata acquisita in particolare in relazione alle connessioni fra la gestione tecnica e degli equipaggi da un lato e l'attività marittima dall'altro, come pure della possibilità che i gestori degli equipaggi e/o i gestori tecnici possano dare un contributo per conseguire gli obiettivi fissati negli Orientamenti.

## 3. VALUTAZIONE DELL'AMMISSIBILITÀ DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE NAVALE

A differenza degli altri servizi nel settore marittimo, la gestione delle navi è un'attività di base dei vettori marittimi, attività che di norma viene effettuata all'interno dell'impresa. La gestione delle navi è una delle attività più caratteristiche degli operatori marittimi. Attualmente, tuttavia, essa viene, in alcuni casi, ceduta a società esterne specializzate nella gestione navale. Proprio a causa di questa connessione tra gestione delle navi e trasporti marittimi le società di gestione navale per conto terzi sono formate da operatori professionali con lo stesso *background* degli armatori — pur con alcune specializzazioni interne — e operano nello stesso ambiente industriale. Gli unici clienti delle società di gestione navale sono gli armatori.

In questo contesto, la Commissione ritiene che non sia opportuno che le attività di gestione navale cedute a terzi (*outsourcing*) vengano penalizzate fiscalmente rispetto alla gestione interna, a condizione che le società di gestione soddisfino gli stessi requisiti applicabili agli armatori e a condizione che la concessione di aiuti di Stato a queste società contribuisca al conseguimento degli obiettivi stabiliti dagli Orientamenti esattamente come la concessione di aiuti agli armatori.

In particolare, la Commissione ritiene che, proprio in ragione della loro specializzazione e della natura della loro attività principale, le società di gestione navale possano dare un contributo sostanziale al conseguimento degli obiettivi degli Orientamenti, ed in particolare a «realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente» e a «contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri» <sup>(2)</sup>.

## 4. ESTENSIONE DEL DIRITTO DI RICEVERE AIUTI DI STATO ALLE SOCIETÀ DI GESTIONE NAVALE

Sulla base di quanto si è detto al punto 3, la Commissione autorizzerà, a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, sgravi fiscali per le società di gestione navale come disposto dalla sezione 3.1 degli Orientamenti, per la prestazione congiunta o separata di servizi di gestione tecnica e gestione dell'equipaggio delle navi, purché siano soddisfatte le condizioni di cui alle sezioni 5 e 6 della presente comunicazione.

## 5. CONDIZIONI DI AMMISSIBILITÀ APPLICABILI SIA ALLE IMPRESE DI GESTIONE TECNICA CHE ALLE IMPRESE DI GESTIONE DEGLI EQUIPAGGI

Per poter beneficiare degli aiuti le società di gestione navale devono presentare una chiara connessione con la Comunità e la sua economia, secondo i criteri definiti alla sezione 3.1 degli Orientamenti. Inoltre, queste imprese devono contribuire al conseguimento degli obiettivi ivi indicati, come quelli della sezione 2.2. Le imprese di gestione tecnica e di gestione dell'equipaggio possono beneficiare di aiuti di Stato purché il naviglio che gestiscono soddisfi tutti i requisiti indicati nelle sezioni da 5.1 a 5.4 della presente comunicazione. Le attività sovvenzionabili devono essere interamente esercitate a partire dal territorio della Comunità.

<sup>(1)</sup> Lo studio, denominato *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union*, del 31 maggio 2008, è stato realizzato per conto del governo cipriota da un consorzio sotto la direzione dell'Università di Vienna, facoltà di economia e amministrazione aziendale.

<sup>(2)</sup> Sezione 2.2. delle linee guida.

### 5.1. Contributo all'economia e all'occupazione nella Comunità

L'esistenza di un legame economico con la Comunità è provata dal fatto che la gestione della nave viene effettuata nel territorio di uno o più Stati membri e dal fatto che nell'espletamento delle attività a terra o a bordo vengono impiegati prevalentemente cittadini della Comunità.

### 5.2. Legame economico fra la gestione delle navi e la Comunità

Le imprese di gestione navale possono beneficiare di aiuti di Stato per le navi interamente gestite a partire dal territorio della Comunità, indipendentemente dal fatto che i servizi di gestione vengano forniti all'interno della stessa società o che siano parzialmente o totalmente affidati a una o più imprese esterne di gestione navale.

Tuttavia, dal momento che le imprese di gestione navali non dispongono di un controllo totale sui loro clienti, il requisito ora enunciato si presume soddisfatto quando almeno due terzi del tonnellaggio delle navi in gestione viene gestito a partire dal territorio della Comunità. Il tonnellaggio che supera tale percentuale, che non sia cioè interamente gestito a partire dalla Comunità, non può beneficiare di aiuti di Stato <sup>(1)</sup>.

### 5.3. Conformità alle norme internazionali e comunitarie

Le imprese di gestione navale possono beneficiare di aiuti di Stato se tutte le navi e gli equipaggi che esse gestiscono osservano le norme internazionali e se sono soddisfatti tutti i requisiti prescritti dalla normativa comunitaria, con particolare riferimento a quelli relativi alla sicurezza, alla formazione e alla certificazione dei marittimi, al rispetto delle norme ambientali e delle condizioni di lavoro a bordo.

### 5.4. Obbligo di presenza della bandiera (*flag link*)

L'obbligo relativo alla presenza della bandiera di almeno uno Stato membro, quale prescritto nella sezione 3.1, ottavo capoverso, degli Orientamenti si applica anche alle imprese di gestione navale. La percentuale di bandiere comunitarie da prendere in considerazione come valore di riferimento è quella del giorno della pubblicazione della presente comunicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Per le nuove imprese il valore di riferimento da prendere in considerazione è quello dell'anno successivo alla data in cui hanno iniziato l'attività.

## 6. REQUISITI SUPPLEMENTARI PER LE IMPRESE DI GESTIONE DEGLI EQUIPAGGI

### 6.1. Formazione dei marinai

Le imprese di gestione dell'equipaggio possono beneficiare di aiuti di Stato nella misura in cui tutti i marittimi che lavorano a bordo del naviglio da esse gestito vengono formati, addestrati e detengono un certificato di idoneità conforme alla Convenzione del 1978 dell'Organizzazione marittima internazionale sulle norme di formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW) come successivamente modificata ed abbiano completato con successo la formazione necessaria per la sicurezza personale a bordo. Inoltre, le imprese di gestione degli equipaggi possono beneficiare di aiuti di Stato se soddisfano i requisiti stabiliti dalla STCW e dalla normativa comunitaria in ordine alle responsabilità delle società.

### 6.2. Condizioni sociali

Per poter beneficiare di aiuti di Stato, le imprese che gestiscono gli equipaggi devono provvedere affinché su tutto il naviglio da esse gestito vengano integralmente osservate, da parte del datore di lavoro del marittimo (armatore o società di gestione), le disposizioni della Convenzione per il lavoro marittimo del 2006 adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro («convenzione MLC») <sup>(2)</sup>. Le società di gestione del naviglio devono in particolare garantire che vengano adeguatamente applicate le disposizioni della convenzione MLC riguardanti il contratto di lavoro dei marittimi <sup>(3)</sup>, la perdita o il naufragio della nave <sup>(4)</sup>, le cure mediche <sup>(5)</sup>, la responsabilità dell'armatore, ivi compreso il pagamento degli stipendi in caso di infortunio o malattia <sup>(6)</sup> e il rimpatrio <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Il fatto di non rispettare la regola dei due terzi non incide sull'ammissibilità agli aiuti dell'impresa di gestione navale in quanto tale.

<sup>(2)</sup> Va ricordato, a questo proposito, che i partner sociali europei hanno adottato un accordo che recepisce le parti essenziali della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, ora incorporata nella legislazione comunitaria dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, che attua l'accordo concluso dalla ECSA (Associazione degli armatori della Comunità europea) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla Convenzione del 2006 sul lavoro marittimo e che modifica la direttiva 1999/63/CE (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

<sup>(3)</sup> Convenzione MLC, Titolo 2, regolamento 2.1 e norma A2.1 (Contratto di lavoro dei marittimi).

<sup>(4)</sup> Ibidem, regolamento 2.6 e norma A2.6 (Indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave), Titolo 2.

<sup>(5)</sup> Ibidem, regolamento 4.1 e norma A4.1 (Assistenza sanitaria a bordo e a terra; responsabilità dell'armatore); regolamento 4.3 e norma A4.3 (Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni); regolamento 4.4 (Accesso alle strutture di terra) del Titolo 4.

<sup>(6)</sup> Ibidem, regolamento 4.2 e norma A4.2 (Responsabilità dell'armatore) del Titolo 4.

<sup>(7)</sup> Ibidem, regolamento 2.5 e norma A2.5 (Rimpatrio) del Titolo 2.

Le imprese di gestione degli equipaggi devono inoltre garantire che vengano integralmente osservate le norme internazionali sull'orario di lavoro e sulle ore di riposo previste dalla citata MLC.

Infine, per poter beneficiare di aiuti di Stato, le imprese di gestione degli equipaggi devono anche offrire garanzie finanziarie atte a garantire il pagamento delle retribuzioni in caso di morte o di incapacità a lungo termine del marittimo dovuto a infortunio professionale, malattia o incidente.

#### 7. CALCOLO DELL'IMPOSTA

Anche nel caso delle società di gestione navale la Commissione applicherà il principio già delineato negli Orientamenti, secondo il quale, per evitare distorsioni, essa autorizzerà soltanto i regimi che comportano un carico fiscale omogeneo in tutti gli Stati membri per la stessa attività o per lo stesso tonnello. In altri termini, la Commissione non autorizzerà un'esenzione fiscale totale o regimi di effetto equivalente<sup>(1)</sup>.

Ovviamente, la base imponibile che verrà utilizzata nel caso delle società di gestione navale non sarà quella applicata agli armatori poiché, riguardo ad una nave determinata, il giro di affari delle società di gestione navale è molto inferiore a quello realizzato dall'armatore. Secondo lo studio menzionato al punto 2.3, e in base a notifiche ricevute in passato, la base imponibile da applicare alle società di gestione dovrebbe essere all'incirca pari al 25 % (in termini di tonnello o di profitto teorico) di quello che si applicherebbe all'armatore per la stessa nave o per lo stesso tonnello. La Commissione chiede pertanto che i regimi nazionali che prevedono l'imposta sul tonnello per le imprese di gestione navale applichino una percentuale non inferiore al suddetto 25 %<sup>(2)</sup>.

Se effettuano attività che non possono beneficiare di aiuti di Stato ai sensi della presente comunicazione le imprese di gestione navale devono tenere una contabilità separata per le attività in questione.

Qualora le società di gestione cedano parti delle loro attività a terzi, questi non possono beneficiare di aiuti di Stato.

#### 8. APPLICAZIONE E RIESAME

La Commissione applicherà gli Orientamenti esposti nella presente comunicazione a decorrere dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli aiuti di Stato alle imprese di gestione navale saranno compresi nella revisione generale degli Orientamenti come previsto alla sezione 13 di questi.

---

<sup>(1)</sup> La Commissione coglie l'occasione, nel contesto della presente comunicazione, per ribadire che il meccanismo utilizzato per calcolare l'imposta che deve essere pagata sia dalle imprese di gestione navale, sia dagli armatori, è irrilevante in quanto tale; in particolare, è irrilevante che venga applicato o non applicato un sistema basato sul profitto teorico.

<sup>(2)</sup> L'armatore, se può beneficiare di aiuti pubblici, resta responsabile del pagamento dell'intera imposta sul tonnello.