

MEMORIE PER AUDIZIONE

**SI RIPORTANO NOSTRE OSSERVAZIONI (GIÀ RIPORTATE)
SULL' ATTO DEL GOVERNO N°3 PROPOSTO---**

**OSSERVAZIONI SULLA DISCUSSIONE DEL 3 NOVEMBRE SUL
RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA (UE) 2015/1794**

Da parte della Fit - Cisl, come già rappresentato nella riunione del 3 novembre 17, vi è piena sintonia con il Ministero del Lavoro che, pur obbligato dai tempi ristretti a procedere velocemente al recepimento di cui si parla, ha trovato il tempo per porre finalmente il lavoro marittimo alla stregua delle altre tipologie di lavoro.

Quindi ben venga la soppressione del comma 5 dell'art.1 del decreto legislativo 22 giugno 2012 n. 113, come pure l'inserimento di un comma 4 bis all'articolo 12 dello stesso decreto 113.

Anche per quanto riguarda la legge 23 luglio 1991 n. 223, la scrivente è d'accordo sull'inserimento a fine periodo del comma 2, art. 4, della frase riportata: *“Qualora la procedura di licenziamento collettivo ... il datore di lavoro invia comunicazione ... ”*; ma trattandosi *... dell'equipaggio di una nave marittima. ...* si suggerisce di variare la dicitura con: *“... il datore di lavoro deve inviare comunicazione ... ”*. Ciò in quanto deve risultare chiaro all'armatore o al datore di lavoro in sua vece che l'invio della comunicazione è obbligatorio.

In merito alla necessità di apportare le disposizioni di trasferimento di azienda anche in campo marittimo, visto che anche lo scrivente è d'accordo nel procedere in modo più veloce aggiungendo un art. 347 bis al codice della navigazione piuttosto che impelagarsi in una difficile quanto improbabile correzione dell'art. 2112 del codice civile, si riporta sotto quanto segue:

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 347 – Cambiamento dell'Armatore

Salvo il caso previsto nell'articolo 343, n. 2 di questo codice, e fermo il disposto del secondo comma dell'art. 2212 del codice civile, in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti dell'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave in un porto nazionale.

Inserimento di un nuovo Art. 347 bis – Trasferimento d'Azienda

Oltre a quanto previsto dall'art. 347 di questo codice, si applicano le disposizioni di trasferimento di azienda anche in caso di trasferimento di azienda o nave marittima, a condizione che l'armatore o l'azienda o l'impresa cessionaria rimangano nell'ambito di applicazione territoriale del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

(NOTA: Nell'art.3 della bozza di decreto ricevuto la sera del 3 nov u.s., quello ante revisione da parte della giustizia, all'inizio si scrive che: *“le disposizioni in materia di trasferimento di azienda si applicano anche in caso di trasferimento di una nave marittima quale parte del trasferimento di un'impresa ... ”*; alla fine invece si dice che: *“Le disposizioni in materia di trasferimento di azienda non si applicano qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime”*, e questo è in netto contrasto con quanto appena sopra asserito. A giudizio dello scrivente le disposizioni di trasferimento di azienda vanno applicate al trasferimento anche di una singola nave, tenuto conto che anche una sola nave è nel suo complesso una realtà aziendale a se stante).

Per quanto riguarda la richiesta in sede di riunione della rilettura di tutto il decreto legislativo 113 per uniformarlo al campo marittimo, la scrivente conferma che in soli 5 giorni, escludendo i sabati e le domeniche, è cosa ardua e difficile. Ciononostante la 113 è stata letta, apportando le modifiche al comma 5 art.1 ed al comma 4 art. 12, precisando che le cancellazioni sono avvenute in rosso mentre gli inserimenti sono avvenuti in verde.

Ovunque il d.l. riporta “stabilimenti” è stata aggiunto “o nave”, e per quanto mi riguarda nulla osta, visti i tempi ristretti, che tutto il testo rimanga tale e quale. Tutte le osservazioni sollevate sia da parte datoriale che da altri intervenuti sono sembrate di un ostracismo incredibile al fatto che “anche” un marittimo potesse avere il diritto di entrare a far parte di un Cac, e pure con tutte le agevolazioni e salvaguardie di legge come previste dalla 113.

Nessuna nave europea in navigazione in questo momento è sprovvista di un sistema Inmarsat che la mantiene costantemente collegata a terra tramite email, fax, telefono e quant’altro offerto dalla tecnologia moderna. La negazione della possibilità di usufruire di videoconferenze o email ha una sola ragione, anzi due: la prima, secondo chi scrive la più importante, impedire ai marittimi di partecipare a qualsiasi cosa abbia potere decisionale; la seconda l’eventuale maggior costo delle comunicazioni che gli armatori andrebbero a sostenere, cosa che ovviamente vogliono assolutamente evitare se ciò non porta loro un maggior guadagno, anzi una perdita. Ben venga l’attuazione della direttiva 2015/1794.