



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

P.zza SS. Apostoli, 66  
00187 ROMA  
Tel. 06/674811  
confitarma@confitarma.it



ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA

P.zza Giuseppe Gioachino Belli n. 2  
00153 ROMA  
Tel. 06/64563044  
Fax 06/5816389  
fedarlinea@fedarlinea.com

---

---

**Onorevole**  
**MINISTERO DEL LAVORO E DELLE**  
**POLITICHE SOCIALI**  
**Direzione Generale dei rapporti di**  
**lavoro e delle relazioni industriali**  
**Roma**

e p.c. **Onorevole**  
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E**  
**DEI TRASPORTI**  
**Direzione Generale per la vigilanza sulle**  
**Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il**  
**trasporto marittimo e per vie d'acqua interne**  
**Roma**

**Roma, 14 novembre 2017**

**Schema di decreto legislativo di recepimento della Direttiva (UE) 2015/1794 del 6 ottobre 2015, concernente il lavoro marittimo che modifica alcune direttive comunitarie.**

Facciamo seguito alla riunione, tenutasi presso codesto onorevole Ministero in data 3 novembre u.s., in occasione della quale si è svolto un ampio e costruttivo approfondimento dell'argomento in oggetto.

Ribadendo il nostro apprezzamento per il coinvolgimento delle scriventi Associazioni nell'elaborazione dell'importante schema di decreto legislativo di recepimento della Direttiva (UE) 2015/1794 del 6 ottobre 2015, al fine di trovare soluzioni alle criticità emerse in occasione della suddetta riunione, ci pregiamo di formulare le nostre osservazioni e alcune proposte di modifica al suddetto schema di decreto, che riportiamo nella nota allegata alla presente.

Nell'auspicio che le osservazioni formulate possano essere tenute in debita considerazione e restando a disposizione per ogni ulteriore approfondimento della materia, ci è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

**CONFITARMA**

**FEDARLINEA**

**Osservazioni e proposte dell'armamento allo schema di decreto legislativo di recepimento della Direttiva (UE) 2015/1794 del 6 ottobre 2015, concernente il lavoro marittimo, che modifica alcune direttive comunitarie.**

ART. 1 (Modifiche al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113)

Con riferimento all'art. 1 dello schema di decreto legislativo in parola, ribadiamo la necessità di un'attenta valutazione dell'applicabilità delle varie disposizioni del decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113 concernente l'istituzione di un Comitato Aziendale Europeo (Cae) alle imprese di navigazione.

In particolare, da un esame del citato provvedimento si rileva che:

- Si fa esclusivo riferimento alle nozioni di stabilimento e unità produttiva. A tale riguardo, è opportuno venga chiarito cosa debba intendersi, nel caso dei lavoratori marittimi, per stabilimento/unità produttiva.  
Ciò detto, riteniamo che, ai fini del decreto in parola, per unità produttiva non possa che intendersi la nave.
- Al fine di evitare ogni contenzioso in merito all'applicabilità o meno del decreto in parola alle diverse aziende del settore, è necessario specificare cosa si intende per "*impresa marittima di dimensioni comunitarie*" e "*gruppo di imprese marittime di dimensioni comunitarie*".
- I punti più delicati in merito all'applicabilità ai lavoratori marittimi del decreto legislativo 113/2012 sono rappresentati dal secondo periodo dell'art. 12, comma 1 ("*Inoltre . . . legge vigente*"), il quale prevede il riconoscimento di permessi retribuiti in misura di 8 ore trimestrali ai membri della delegazione speciale di negoziazione o del Cae, dipendenti dell'impresa, e dal terzo periodo dello stesso comma ("*Agli stessi . . . 20 maggio 1970, n. 300*"), il quale prevede che agli stessi si applicano le disposizioni di cui agli artt. 22 e 24 della Legge n. 300/70.  
Infatti, per i lavoratori marittimi la fruizione "fisica" di permessi retribuiti (e non retribuiti) è sostanzialmente impossibile in relazione alla peculiarità dell'attività svolta a bordo dei mezzi navali.  
In considerazione di ciò, come è noto, l'art 35, ultimo comma della Legge n. 300/70 ha tenuto conto della peculiarità del settore marittimo, prevedendo che "*Ferme restando le norme di cui agli articoli 1, 8, 9, 14, 15, 16 e 17, i contratti collettivi di lavoro provvedono ad applicare i principi di cui alla presente legge alle imprese di navigazione per il personale navigante*".  
La legge n. 300/70, quindi, demanda ai contratti collettivi di lavoro l'applicazione, fra gli altri, dei principi relativi ai permessi retribuiti (art. 23), non retribuiti (art. 24), nonché al trasferimento dei dirigenti delle rappresentanze sindacali aziendali (art. 22). E i contratti collettivi nazionali di lavoro, tenendo conto delle specificità del lavoro nautico, hanno dato ampia applicazione a detti principi.  
**In relazione a quanto sopra esposto, si ritiene assolutamente necessario prevedere una disposizione che escluda la diretta applicazione del secondo e del terzo periodo dell'art. 12, comma 1 del decreto legislativo n. 113/2012 ai lavoratori marittimi, demandando, in analogia alle disposizioni dell'art. 35 della Legge n. 300/70, agli accordi fra la direzione centrale dell'impresa e le OO.SS. la trattazione di tali specifici argomenti.**



**A tale riguardo, chiediamo con particolare enfasi a codesto onorevole Ministero di prestare la massima attenzione a evitare evidenti contrasti fra il decreto legislativo in parola e le previsioni della Legge n. 300/70.**

Alla luce di quanto sopra esposto e al fine di tener conto delle specificità del settore marittimo, si propone di modificare e integrare l'ART. 1 dello schema di decreto legislativo in parola come segue:

ART. 1

(Modifiche al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113)

1. Al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 1, il comma 5 è ~~semplice~~ così sostituito:

*“5. Il presente decreto si applica anche al personale navigante, tenuto conto delle seguenti specifiche disposizioni relative alle imprese marittime:*

*1. Ai fini del presente decreto si intende per:*

*a) unità produttiva o stabilimento, la nave;*

*b) impresa marittima di dimensioni comunitarie, un'impresa che imbarca almeno 1.000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie e che imbarca almeno 150 lavoratori marittimi su navi battenti bandiera comunitaria su almeno due bandiere comunitarie.*

*c) gruppo di imprese marittime di dimensioni comunitarie, un gruppo di imprese marittime che soddisfa le seguenti condizioni:*

*I. il gruppo imbarca almeno 1.000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie;*

*II. almeno due imprese marittime del gruppo si trovano in Stati Membri diversi;*

*III. almeno un'impresa marittima del gruppo imbarca non meno di 150 lavoratori marittimi su navi battenti una bandiera comunitaria e almeno un'altra impresa marittima del gruppo imbarca non meno di 150 lavoratori su navi battenti un'altra bandiera comunitaria.*

b) all'articolo 12, dopo il comma 4, sono inseriti i seguenti commi: ~~è inserito il seguente:~~

*“4-bis. Un membro della delegazione speciale di negoziazione o del Cae, ~~nonché~~ o il suo supplente, che siano componenti dell'equipaggio di una nave marittima, sono autorizzati a partecipare a una riunione della delegazione speciale di negoziazione o del Cae o a qualsiasi altra riunione tenuta nell'ambito delle procedure per l'informazione e la consultazione, se, quando la riunione ha luogo, tali membri o i rispettivi supplenti non sono in mare, né si trovano in un porto di un paese diverso da quello in cui ha sede la società di navigazione. Ove possibile, le riunioni sono fissate in modo da facilitare la partecipazione dei membri, o dei loro supplenti, che sono componenti dell'equipaggio di navi marittime. Nel caso in cui un membro di una delegazione speciale di negoziazione o di un Cae ~~nonché~~ o il suo supplente, che siano componenti dell'equipaggio di una nave marittima, non siano in grado di presenziare a una riunione, si considera l'eventualità di fare ricorso, ove possibile, alle nuove tecnologie d'informazione e di comunicazione.*



*4-ter. Ai lavoratori marittimi non si applicano il secondo e terzo periodo del primo comma del presente articolo. L'accordo di cui all'art. 9 provvederà ad applicare i principi di cui ai suddetti due periodi alle imprese marittime per il personale navigante."*

\* \* \* \* \*

ART. 2 (Modifiche alla legge 23 luglio 1991, n. 223)

Con riferimento all'art. 2 dello schema di decreto legislativo concernente le modifiche alla legge n. 223/1991 si propone la seguente modifica:

1. All'articolo 4, comma 2, della legge 23 luglio 1991, n. 223, è inserito, infine, il seguente periodo: *"Qualora la procedura di licenziamento collettivo riguardi i membri dell'equipaggio di una nave marittima, il datore di lavoro invia la comunicazione ~~all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera.~~ ai soggetti di cui comma 4 del presente articolo."*

RELAZIONE CONCERNENTE LA PROPOSTA DI MODIFICA:

La **"nazionalità della nave"** deriva dalla bandiera battuta dal mezzo navale; da qui, la **"legge della bandiera battuta"** che designa un criterio di collegamento del bene "nave" con l'ordinamento giuridico di un determinato Stato e implica, come conseguenza, la soggezione del mezzo navale alla sovranità di tale Stato; soggezione, la cui *ratio* deve essere colta nell'esercizio effettivo, da parte dello Stato della bandiera battuta, della sua giurisdizione e del suo controllo sulla nave ai fini esclusivi **amministrativi, tecnici e sociali**. Gli atti e i fatti compiuti a bordo di una nave nel corso di navigazione in un luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge della nave in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto avvenuto.

Quanto allo specifico profilo dei **"contratti di lavoro"**, l'art. 9 del codice della navigazione **"Legge regolatrice del contratto di lavoro"** prevede che *"I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti"*: ossia, **dichiara applicabile ai contratti di lavoro la legge nazionale della nave, salva la diversa volontà delle parti se la nave è di nazionalità straniera** (cioè se batte bandiera estera).

Si tratta del cosiddetto **"criterio di collegamento"** costituito dalla **legge nazionale della nave (legge della bandiera)**, al quale va, comunque, riservata una funzione residuale, nel senso che esso viene in rilievo soltanto quando risulti impossibile applicare altri criteri di collegamento (cfr, in termini, Cass. Sez. Un. 1993 n. 10293): *"La nazionalità della nave costituisce un criterio di collegamento la cui utilizzazione nell'ambito del sistema di diritto internazionale privato, piuttosto che avere un valore assoluto, è condizionata all'impossibilità di individuare altrimenti altri criteri di collegamento idonei ad indicare un ordinamento coerente di tutela degli interessi e dei diritti di coloro che sono coinvolti nelle situazioni relative al fatto tecnico della navigazione. Ne discende la residualità dell'impiego del criterio della nazionalità della nave per la soluzione dei conflitti di leggi, e ciò anche nel campo del lavoro. L'art. 9 c. nav. non utilizza la nazionalità della nave come criterio di collegamento esclusivo, in quanto esso opera solo in difetto della designazione della legge regolatrice da parte dei contraenti"*.

L'art. 9 cod. nav. non utilizza, quindi, la nazionalità della nave quale criterio di collegamento esclusivo, potendo, il rapporto di lavoro nautico, essere regolato dalla legge scelta dalla



**comune volontà dei contraenti, esplicitamente indicata nel contratto di arruolamento o desumibile:**

**a) dalle espressioni contenute nel contratto, le quali fanno riferimento ad istituti contrattuali tipici della legislazione scelta;**

**b) dalla stesura del contratto nella lingua corrispondente** (cfr, Cass. Sez. Un. 28 ottobre 1998 n. 10730, a cui avviso *“la previsione nel contratto di arruolamento per imbarco su nave di nazionalità straniera di istituti tipici del diritto italiano, quali la tredicesima mensilità, il trattamento di fine rapporto, nonché la redazione del contratto in lingua italiana implicano la volontà delle parti, in deroga all’art. 9 cod. nav., di applicare al contratto la legge italiana”*).

Alla luce delle considerazioni esposte, nel caso in cui i contratti di arruolamento siano disciplinati dalla legge italiana, anche qualora i marittimi siano imbarcati a bordo di navi battenti bandiera straniera, le imprese armatoriali che *“occupino più di quindici dipendenti, compresi i dirigenti, e che, in conseguenza di una riduzione o trasformazione di attività o di lavoro, intendano effettuare almeno cinque licenziamenti, nell’arco di centoventi giorni, in ciascuna unità produttiva, o in più unità produttive nell’ambito del territorio di una stessa provincia...”* dovranno applicare la **legge italiana in materia di licenziamenti collettivi: la legge 23 luglio 1991 n. 223**, seguendo la “procedura” da adottarsi in caso di riduzione del personale (artt. 4 e 24 legge 223/1991), disciplinata dal legislatore in maniera estremamente analitica attraverso la c.d. fase sindacale e la c.d. fase amministrativa.

Pertanto, le Pubbliche Autorità destinatarie della nota di avvio della suddetta procedura sono soltanto quelle di cui all’art. 4, comma 4 della legge 223/1991.

\* \* \* \* \*

In relazione al terzo importante tema trattato dalla Direttiva comunitaria in discussione, vale a dire l’applicazione delle disposizioni sui trasferimenti di ramo d’azienda alle imprese armatoriali, si propone di inserire, nello schema di decreto legislativo, il seguente articolo:

### ART. 3

*(Modifica al Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327)*

Dopo l’art. 347 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, è aggiunto il seguente articolo:

*“Art. 347 bis. Ferme restando le norme del presente codice e delle leggi speciali, le disposizioni in materia di trasferimento di azienda di cui all’art. 2112 c.c. commi da 1 a 5, si applicano anche in caso di trasferimento di una nave marittima quale parte del trasferimento di un’impresa, di uno stabilimento o di parte di un’impresa o di uno stabilimento ai sensi dell’art. 2112, comma 5 c.c., a condizione che il cessionario si trovi ovvero che l’impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento trasferiti rimangano nell’ambito di applicazione territoriale del trattato sul funzionamento dell’Unione europea. Le disposizioni in materia di trasferimento di azienda non si applicano qualora l’oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime.”*

## RELAZIONE CONCERNENTE LA PROPOSTA DI MODIFICA:

Alla luce dei ragionamenti svolti in occasione della riunione del 3 novembre u.s. sull'argomento, si propone di inserire nello schema di decreto in discussione la disposizione di cui all'art. 5 della Direttiva in oggetto riguardante la cessione di azienda/ramo d'azienda.

Preso atto dell'inopportunità di apportare modifiche al codice civile, emersa nel corso della citata riunione, si propone di introdurre un nuovo articolo 347 bis nel Codice della Navigazione.

A tale riguardo, è essenziale anche in questo caso salvaguardare la specificità della normativa del settore marittimo.

Ci riferiamo, in particolare, alla necessità di indicare, quale normativa nazionale da applicare al settore marittimo in materia di trasferimento di azienda, l'art. 2112 c.c. commi da 1 a 5, escludendo il comma 6 dello stesso articolo.

Infatti, in tale ultimo comma è disciplinata l'ipotesi in cui l'alienante stipuli con l'acquirente un contratto di appalto, con relativo richiamo al decreto legislativo 2003, n. 276, il quale - come è noto - non si applica al settore marittimo.

La materia dell'appalto nel settore marittimo è, infatti, disciplinata dall'art. 17 della legge n. 856/1986 e successive novelle.

