

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVIII LEGISLATURA —————

N. 3

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 14 febbraio 2018)



14 FEB. 2018

*La Ministra
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/II/XVII/D348/18

Roma, 14 febbraio 2018

Signor Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri l'8 febbraio 2018.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, che mi riservo di trasmettere non appena sarà acquisito.

Cordiali saluti,

Anna Finocchiaro
Anna Finocchiaro

Sen. Pietro GRASSO
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

Relazione illustrativa

Lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2015/1794/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015 consente di adeguare l'ordinamento nazionale a quello comunitario nel settore del lavoro marittimo ampliando, in tale ambito, il sistema delle tutele previste ad ordinamento vigente.

Il provvedimento attua la previsione contenuta nella legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante *<Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016-2017>*, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 259, del 6 novembre 2017 ed in vigore dal 21 novembre 2017. La direttiva 2015/1794/UE è contenuta, in particolare, nell'allegato A) della richiamata legge - dal che consegue che lo schema di decreto sarà sottoposto a parere delle competenti commissioni parlamentari - che non prevede specifici criteri di esercizio della delega che viene a scadere il 21 febbraio 2017, stante la previsione di cui all'articolo 31 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Corre l'obbligo di evidenziare che il termine per il recepimento della direttiva era fissato al 10 ottobre 2017 e che in data 22 novembre 2017, la Commissione europea ha reso noto di aver avviato, nei confronti dell'Italia, la procedura di infrazione 2017/0532, per mancato recepimento della stessa entro il termine previsto. La medesima Commissione ha quindi invitato il Governo italiano, a norma dell'articolo 258 del Trattato, *<a trasmettere osservazioni entro due mesi dal ricevimento>* della propria comunicazione, ovvero entro il 23 gennaio 2018.

La direttiva 2015/1794/UE persegue l'obiettivo di assicurare a tutti i lavoratori marittimi parità di trattamento in tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Nei considerando del testo si legge in particolare che *"2. Le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio escludono determinati marittimi dal loro ambito di applicazione o consentono agli Stati membri di escluderli. 3. Nella comunicazione dal titolo <Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018>, del 21 gennaio 2009, la Commissione ha evidenziato l'importanza di istituire un quadro giuridico integrato per rendere il settore marittimo più competitivo. 4. L'esistenza di esclusioni e/o la facoltà di introdurre può impedire ai marittimi di godere pienamente del diritto a condizioni di lavoro giuste ed eque e del diritto all'informazione e alla consultazione o limitare il pieno godimento di tali diritti. Nella misura in cui l'esistenza di esclusioni e/o la possibilità di introdurre non siano fondate su ragioni oggettive e i marittimi non ricevano un pari trattamento, le disposizioni che consentono tali esclusioni dovrebbero essere soppresse. 5. Il quadro normativo attuale, esistente anche in virtù della natura specifica delle professioni marittime, fa insorgere disparità di trattamento per la medesima categoria di lavoratori da parte di diversi Stati membri, a seconda che siano applicate o meno le esclusioni e le esclusioni facoltative consentite dalla vigente legislazione. Un numero significativo di Stati membri non ha fatto ricorso, o ha fatto ricorso solo in misura limitata, a tali esclusioni facoltative"*.

Il legislatore comunitario ha quindi dettato disposizioni intese ad evitare che i lavoratori marittimi possano godere di una differente tutela da parte dei singoli Stati membri e che non sia conseguentemente garantita, nel settore, la parità delle condizioni all'interno del mercato unico.

Oltre ad accrescere il livello di protezione dei diritti sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'UE, con la nuova direttiva si tende, dunque, ad assicurare condizioni omogenee di concorrenza, a livello di Unione europea.



Le principali novità che vengono introdotte a livello di quadro normativo dell'Unione riguardano, sostanzialmente, l'estensione ai marittimi della disciplina in materia di *tutela dei lavoratori in caso di insolvenza del datore di lavoro, di comitato aziendale europeo, di diritto di informazione e consultazione, di procedure sui licenziamenti collettivi, di trasferimento d'impresa*.

Va tuttavia precisato che benché la disciplina contenuta nella direttiva in esame rappresenti senza dubbio, a livello comunitario, un significativo avanzamento della tutela dei lavoratori marittimi, la stessa non costituisce d'altra parte, per il nostro Paese, una novità assoluta, atteso che le garanzie ivi previste sono già, in buona parte, assicurate dalla normativa vigente.

Proprio per la suesposta ragione non si è reso necessario dare attuazione agli articoli 1 e 3 della direttiva.

A tale specifico riguardo merita precisare, in maggior dettaglio, che l'articolo 1 della direttiva 2015/1794/UE sostituisce il testo dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2008/94/CE che prevedeva "3. *Gli Stati membri possono, ove il diritto nazionale preveda già disposizioni in tal senso, continuare a escludere dall'ambito d'applicazione della presente direttiva: a) I lavoratori domestici occupati presso una persona fisica; b) i pescatori retribuiti a percentuale.*", con un nuovo testo che ripropone quello innanzi riportato con la sola omissione del riferimento ai *pescatori retribuiti a percentuale*. Ne consegue, evidentemente, che questi ultimi non potranno più essere esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2008/94/CE, relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro.

Come innanzi evidenziato l'articolo 1 della direttiva 2015/1794 non ha necessitato di recepimento in quanto la normativa nazionale posta a tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro - contenuta nella legge 29 maggio 1982, n. 297, recante "Disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica", istitutiva del Fondo di Garanzia e nel decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 80, recante "Attuazione della direttiva 80/987/CEE in materia di tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro" - allo stato attuale già trova piena applicazione nei confronti di tutti i lavoratori marittimi, ivi compresi i pescatori a percentuale.

L'articolo 3 della direttiva 2015/1794/UE stabilisce poi che "L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2002/14/CE è *soppresso*".

L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2002/14/CE così recitava: "3. *Gli Stati membri possono prevedere, in deroga alla presente direttiva, disposizioni particolari applicabili agli equipaggi delle navi d'alto mare*".

Anche l'articolo 3 della direttiva 2015/1794/UE non ha richiesto specifico recepimento in quanto il decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 25, contenente "Attuazione della direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori" già trova nel nostro ordinamento piena applicazione al settore marittimo.

Con più specifico riferimento al testo dello schema di decreto di recepimento della direttiva 2015/1794/UE si osserva poi quanto segue.

L'articolo 1 dello schema di decreto apporta modifiche al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113, recante "Attuazione della direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie".

In particolare:

- con la lettera *a*) viene soppresso il comma 5 dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 113 del 2012 e, per tale via, eliminata l'esclusione dall'applicazione della disciplina in materia di istituzione del comitato aziendale europeo (in prosieguo Cae), del personale navigante della marina mercantile;
- conseguentemente, tenuto conto della nuova portata applicativa del decreto legislativo n. 113 del 2012, determinata dalla previsione contenuta nella lettera *a*), con la lettera *b*) viene modificato l'articolo 2 del medesimo decreto mediante sostituzione delle lettere *a*), *b*) e *d*) del comma 1 al fine



di adeguare la disposizione contenente le <Definizioni> e di precisare le nozioni di *stabilimento*, *impresa di dimensioni comunitarie*, e *gruppo di imprese di dimensioni comunitarie* con riferimento al settore marittimo;

- con la lettera c) viene modificato l'articolo 12, sempre del decreto n. 113 in riferimento, mediante l'introduzione di specifiche previsioni intese la prima, *sub 1*), ad aggiungere un nuovo periodo al termine del comma 1, inteso a precisare che "*In caso di lavoratori marittimi resta fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 3, della legge 20 maggio 1970, n. 300*", e la seconda, *sub 2*), ad aggiungere un nuovo comma 4-bis che ricalca la disposizione contenuta nell'articolo 2, paragrafo 2 della direttiva riguardante la partecipazione alle riunioni della delegazione speciale di negoziazione o del Cae, qualora un membro di tale delegazione o del Cae o il supplente di uno di essi, che siano componenti dell'equipaggio di una nave marittima, non siano in mare o si trovino in un porto di un paese diverso da quello in cui ha sede la società di navigazione.

L'articolo 2 modifica la legge 23 luglio 1991, n. 223, recante "Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro".

In particolare, la disposizione in riferimento aggiunge un nuovo periodo al termine del comma 2 dell'articolo 4 della legge n. 223 del 1991, al fine di specificare quali siano i destinatari della comunicazione preventiva disciplinata dalla richiamata norma laddove l'avvio della procedura di licenziamento collettivo riguardi i membri dell'equipaggio di una nave marittima.

In maggior dettaglio, per effetto della nuova previsione, nel settore marittimo, il datore di lavoro dell'impresa che, ammessa al trattamento straordinario di integrazione salariale, avvia la procedura di licenziamento collettivo, invia la comunicazione in riferimento al soggetto di cui al comma 4 sia nel caso in cui la procedura di licenziamento collettivo sia relativa a membri dell'equipaggio di cittadinanza italiana (a prescindere dalla legge che disciplina il rapporto di lavoro), sia nel caso in cui sia relativa a membri dell'equipaggio il cui rapporto di lavoro sia disciplinato dalla legge italiana (a prescindere dalla cittadinanza italiana). Nel caso in cui poi la procedura di licenziamento collettivo riguardi membri dell'equipaggio di una nave marittima battente bandiera diversa da quella italiana, si prevede che la medesima comunicazione, in aggiunta al soggetto di cui al comma 4, deve essere ulteriormente inviata anche alla competente autorità di tale Stato.

L'articolo 3, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 5 della direttiva 2015/1794/UE (il quale stabilisce "*L'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2001/23/CE è sostituito dal seguente: <3. La presente direttiva si applica al 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 dei paragrafi 1 e 2, a condizione che il cessionario si trovi oppure che l'impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento trasferiti rimangano nell'ambito di applicazione territoriale del trattato. La presente direttiva non si applica qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime.>*"), introduce una modifica al codice della navigazione.

In particolare prevede che dopo l'articolo 347 del codice della navigazione sia aggiunto il seguente: "*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'articolo 2112 del codice civile, 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'articolo 2112, comma 5, del codice civile, 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*".



L'articolo 4 attesta l'invarianza finanziaria delle disposizioni introdotte, specificando che dall'attuazione del decreto legislativo non possono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che a tal fine le pubbliche amministrazioni interessate provvedono ai compiti previsti dal medesimo decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 5 prevede, infine, l'entrata in vigore del testo il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.



Relazione tecnica

Lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2015/1794/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015 consente di adeguare l'ordinamento nazionale a quello comunitario nel settore del lavoro marittimo senza che ne derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Più in particolare l'**articolo 1** dello schema di decreto apporta <Modifiche al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113>, recante "Attuazione della direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie".

In maggior dettaglio il **comma 1, lettera a)** sopprime il comma 5 dell'articolo 1 (il quale dispone "5. *Il presente decreto non si applica al personale navigante della marina mercantile*") ed elimina, per tale via, l'esclusione, dall'applicazione della disciplina in materia di istituzione del comitato aziendale europeo (Cae), del personale navigante della marina mercantile.

Dall'applicazione, che da tale disposizione consegue, dell'intero decreto legislativo n. 113 del 2012 al settore marittimo, non discende alcun nuovo o maggior onere a carico della finanza pubblica. A riguardo appare significativa la circostanza che tale decreto rechi in chiusura, all'articolo 20, la *Clausola di invarianza finanziaria*. In aggiunta a ciò si osserva, per quanto occorra, che disposizioni contenute nel suo testo non appaiono riferibili al settore pubblico. L'estensione dell'ambito applicativo non è pertanto in condizione di produrre l'effetto di nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Conseguentemente a quanto disposto dalla lettera a), e tenuto conto della nuova portata applicativa del decreto legislativo n. 113 del 2012, con il **comma 1, lettera b)** sono sostituite le lettere a), b) e d) del comma 1 dell'articolo 2, al fine di adeguare la disposizione contenente le <Definizioni> e di precisare, tenuto conto dell'applicazione del testo anche al settore marittimo, le nozioni di *stabilimento, impresa di dimensioni comunitarie, e gruppo di imprese di dimensioni comunitarie*.

Vale a riguardo quanto innanzi evidenziato circa la non riferibilità della disposizione al settore pubblico.

Con la modifica di cui al **comma 1, lettera c)** sono poi introdotte specifiche previsioni intese la prima, *sub 1)*, a precisare che "In caso di lavoratori marittimi resta fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 3, della legge 20 maggio 1970, n. 300" in tema di disciplina dei permessi, e a riconfermare l'applicazione di una disposizione già vigente per i lavoratori in riferimento, e la seconda, *sub 2)*, ad introdurre nella legge nazionale una disposizione riguardante la partecipazione alle riunioni della delegazione speciale di negoziazione o del Cae.

Anche a riguardo vale la medesima considerazione innanzi esposta concernente la non riferibilità della disposizione al settore pubblico.

L'**articolo 2** reca <Modifiche alla legge 23 luglio 1991, n. 223>, recante "Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro".

La disposizione si limita ad integrare il vigente articolo 4, della legge n. 223 del 1991 - che disciplina la comunicazione che deve essere resa dal datore di lavoro che avvii una procedura di licenziamento collettivo - con una previsione che specifica i soggetti ai quali il datore di lavoro deve rivolgersi nel caso in cui il licenziamento collettivo riguardi l'equipaggio di una nave marittima.

La disposizione, stante la portata applicativa, non è suscettibile di generare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Premesso che la legge n. 223 del 1991 non si applica al settore pubblico le eventuali comunicazioni rese dai datori di lavoro al soggetto di cui al comma 4 dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1991, n. 223 non comportano l'impiego di nuove e ulteriori



risorse, potendo essere gestite, stante la presumibile contenuta entità, da detti soggetti (pubblici) con quelle disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 3 prevede che dopo l'articolo 347 del codice della navigazione sia aggiunto il nuovo articolo 347-bis inteso a precisare che *le disposizioni in materia di trasferimento di azienda di cui all'articolo 2112 del codice civile 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 e a puntualizzare 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.*

Tale disposizione riveste carattere ordinamentale e per tale ragione non potrebbe quindi produrre nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 4 reca la <Clausola di invarianza finanziaria> e l'**articolo 5** regola infine <Entrata in vigore> del testo.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 1, della legge 31 dicembre 2007 n. 190 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

14 FEB. 2018



<p align="center">DIRETTIVA (UE) 2015/1794 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 6 ottobre 2015 che modifica le Direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi</p>	<p align="center">LEGISLAZIONE NAZIONALE VIGENTE</p>	<p align="center">NORME DI RECEPIMENTO</p>
<p>Art. 1. Modifica della direttiva 2008/94/CE relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso d'insolvenza del datore di lavoro.</p> <p>L'articolo 1, paragrafo 3 della direttiva 2008/94/CE è sostituito dal seguente:</p> <p><3. Gli Stati membri possono, qualora, il diritto nazionale preveda già disposizioni in tal senso, continuare ad escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva i lavoratori domestici al servizio di una persona fisica.></p>	<p>Disposizioni in materia di tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro</p> <p>Legge 29 maggio 1982, n. 297, recante "Disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica" e istitutiva del Fondo di Garanzia</p> <p>Decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 80, recante "Attuazione della direttiva 80/987/CEE in materia di tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro"</p>	<p>L'articolo non necessita di recepimento.</p> <p>Preliminarmente merita evidenziare che l'articolo 1 della direttiva 2015/1794/UE sostituisce il testo dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2008/94/CE che era così formulato:</p> <p>"3. Gli Stati membri possono, ove il diritto nazionale preveda già disposizioni in tal senso, continuare a escludere dall'ambito d'applicazione della presente direttiva:</p> <p>a) I lavoratori domestici occupati presso una persona fisica;</p> <p>b) i pescatori retribuiti a percentuale."</p> <p>L'articolo 1 della direttiva 2015/1794/UE ripropone quindi il precedente testo dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2008/94/CE omettendo però il riferimento ai <i>pescatori retribuiti a percentuale</i>. Da ciò consegue che questi non potranno più essere esclusi, come in passato, dall'ambito di applicazione della direttiva 2008/94/CE, relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro.</p> <p>Come innanzi evidenziato l'articolo 1 della direttiva 2015/1794 non necessita di recepimento in quanto la normativa nazionale posta a tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro allo stato attuale trova già applicazione nei confronti di tutti i lavoratori marittimi, ivi compresi i pescatori a percentuale, in precedenza esclusi, a facoltà dei singoli Stati membri, dall'applicazione della direttiva 2008/94/CE.</p>
<p>Articolo 2. Modifica della direttiva 2009/38/CE, riguardante l'istituzione di</p>	<p>Decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113 recante</p>	<p>Articolo 1 - Modifiche al decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113</p>



un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie

La direttiva 2009/38/CE è così modificata:

1) all'articolo 1, il paragrafo 7 è soppresso;

“Attuazione della direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie”;

Art. 1 (Oggetto)

...omissis...

5. Il presente decreto non si applica al personale navigante della marina mercantile.

...omissis...

Art. 2 (Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) stabilimento, l'unità produttiva;

b) impresa di dimensioni comunitarie, un'impresa che impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri e almeno 150 lavoratori per Stato membro in almeno due Stati membri;

c) gruppo di imprese, un gruppo costituito da una impresa controllante e dalle imprese da questa controllate;

d) gruppo di imprese di dimensioni comunitarie, un gruppo di imprese che soddisfa le condizioni seguenti:

1) il gruppo impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri;

2) almeno due imprese del gruppo si trovano in Stati membri diversi;

3) almeno un'impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in uno Stato membro e almeno un'altra

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

a) all'articolo 1, il comma 5 è soppresso.

Si evidenzia che il paragrafo 7 dell'articolo 1 della direttiva 2009/38/CE, soppresso dall'articolo 2, n. 1), della direttiva 2015/1794/UE recitava “7. Gli Stati membri possono prevedere che la presente direttiva non si applichi al personale navigante della marina mercantile”.

Tenuto conto di ciò, il disposto dell'articolo 2, n. 1) della direttiva 2015/1794/UE è stato attuato mediante soppressione del comma 5 dell'articolo 1 del decreto legislativo 22 giugno 2012.

b) all'articolo 2, comma 1, le lettere a), b) e d) sono così sostituite:

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

b) *impresa di dimensioni comunitarie, un'impresa che impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri e almeno 150 lavoratori per Stato membro in almeno due Stati membri ovvero un'impresa marittima che impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie e che impiega almeno 150 lavoratori marittimi su almeno due navi battenti bandiera comunitaria;*

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

1) *il gruppo impiega almeno 1000 lavoratori negli Stati membri o impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie;*

2) *almeno due imprese del gruppo si trovano in Stati membri diversi;*

3) *almeno un'impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in uno Stato membro e almeno un'altra impresa del gruppo impiega*



	<p>impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in un altro Stato membro; ...omissis...</p> <p>Art. 12 (Tutela e ruolo dei rappresentanti dei lavoratori)</p> <p>1. I membri del Cae dispongono, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera e), dei mezzi necessari per l'applicazione dei diritti derivanti dal presente decreto legislativo, per rappresentare collettivamente gli interessi dei lavoratori dell'impresa o del gruppo di imprese di dimensioni comunitarie. Inoltre, i membri della delegazione speciale di negoziazione, dipendenti dall'impresa o dal gruppo di imprese di dimensioni comunitarie, i membri del Cae, nonché i rappresentanti dei lavoratori che operano nell'ambito della procedura per l'informazione e la consultazione, hanno diritto, se dipendenti dalla sede italiana, per l'espletamento del loro mandato, a permessi retribuiti, in misura non inferiore a otto ore trimestrali, consensualmente assorbibili fino a concorrenza in caso di accordi che abbiano stabilito condizioni di miglior favore rispetto a quanto previsto dalla legge vigente. Agli stessi si applicano altresì le disposizioni contenute negli articoli 22 e 24 della legge 20 maggio 1970, n. 300.</p> <p>2. In considerazione della durata prevedibile degli incontri, dell'oggetto e del luogo delle riunioni, l'accordo di cui all'articolo 9 può prevedere ulteriori otto ore annuali.</p>	<p><i>non meno di 150 lavoratori in un altro Stato membro ovvero, nel caso di imprese marittime, che impiega non meno di 150 lavoratori marittimi su navi battenti una bandiera comunitaria e almeno un'altra impresa marittima del gruppo che impiega non meno di 150 lavoratori su navi battenti un'altra bandiera comunitaria;"</i></p> <p>c)all'art. 12 sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>1) al comma 1, è inserito, in fine, il seguente periodo:</p> <p><i>"In caso di lavoratori marittimi resta fermo quanto previsto dall'art. 35, comma 3, della legge 20 maggio 1970, n. 300."</i></p>
--	--	--

<p>2) all'articolo 10, paragrafo 3, sono aggiunti i seguenti commi:</p> <p>«Un membro di una delegazione speciale di negoziazione o di un comitato aziendale europeo o il supplente di un tale membro che siano membri dell'equipaggio di una nave marittima sono autorizzati a partecipare a una riunione della delegazione speciale di negoziazione o del comitato aziendale europeo o a qualsiasi altra riunione tenuta nell'ambito delle procedure di cui all'articolo 6, paragrafo 3, se, quando tale riunione ha luogo, detti membri o supplenti non sono in mare o si trovano in un porto di un paese diverso da quello in cui ha sede la società di navigazione.</p> <p>Ove praticabile, le riunioni sono fissate in modo da facilitare la partecipazione dei membri, o dei loro supplenti, che sono membri dell'equipaggio di navi marittime.</p> <p>Nel caso in cui un membro di una delegazione speciale di negoziazione o di un comitato aziendale europeo o il supplente di un tale membro che siano membri dell'equipaggio di una nave marittima non siano in grado di presenziare a una riunione, si prende in considerazione l'eventualità di fare ricorso, se possibile, a nuove tecnologie d'informazione e di comunicazione.»</p>	<p>3. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 10, i membri del Cae informano i rappresentanti dei lavoratori degli stabilimenti o delle imprese di un gruppo di imprese di dimensioni comunitarie o, in assenza di rappresentanti, l'insieme dei lavoratori riguardo alla sostanza e ai risultati della procedura per l'informazione e la consultazione attuata a norma del presente decreto legislativo.</p> <p>4. Se e in quanto ciò sia necessario all'esercizio delle loro funzioni di rappresentanza in un contesto internazionale, i membri della delegazione speciale di negoziazione e del Cae usufruiscono di formazione senza perdita di retribuzione.</p> <p>I contenuti della formazione, considerando gli accordi in atto, sono decisi congiuntamente tra direzione centrale ed il comitato ristretto o, ove non esistente, il Cae.</p>	<p>b) all'articolo 12, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:</p> <p><i>“4-bis. Un membro della delegazione speciale di negoziazione o del Cae, 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Nel caso in cui un membro di una delegazione speciale di negoziazione o di un Cae 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.”</i></p>
<p>Articolo 3. Modifica della direttiva 2002/14/CE, che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori</p> <p>L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2002/14/CE è soppresso.</p>	<p>Decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 25 contenente “Attuazione della direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori”</p>	<p>La norma non necessita di recepimento.</p> <p>Merita evidenziare che l'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2002/14/CE, soppresso dall'articolo 3 della direttiva 2015/1794/UE, così recitava:</p> <p>“3. Gli Stati membri possono prevedere, in deroga alla presente direttiva, disposizioni particolari applicabili agli equipaggi delle navi d'alto mare”</p>



		<p>Come innanzi precisato non si ritengono necessari interventi di recepimento in quanto la disciplina nazionale non prevede esclusioni per il settore marittimo.</p>
<p>Articolo 4. Modifiche della direttiva 98/59/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi</p> <p>La direttiva 98/59/CE è così modificata: 1) all'articolo 1, paragrafo 2, la lettera c) è soppressa;</p>	<p>Legge 23 luglio 1991, n. 223 recante "Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro"</p> <p>Art. 4 (Procedura per la dichiarazione di mobilità) 1. L'impresa che sia stata ammessa al trattamento straordinario di integrazione salariale, qualora nel corso di attuazione del programma di cui all'articolo 1 ritenga di non essere in grado di garantire il reimpiego a tutti i lavoratori sospesi e di non poter ricorrere a misure alternative, ha facoltà di avviare la procedura di licenziamento collettivo ai sensi del presente articolo. 2. Le imprese che intendano esercitare la facoltà di cui al comma 1 sono tenute a darne comunicazione preventiva per iscritto alle rappresentanze sindacali aziendali costituite a norma dell'articolo 19 della legge 20 maggio 1970, n. 300, nonché alle rispettive associazioni di categoria. In mancanza delle predette rappresentanze la comunicazione deve essere effettuata alle associazioni di categoria aderenti alle confederazioni maggiormente rappresentative sul piano nazionale. La comunicazione alle associazioni di categoria</p>	<p>Articolo 2 - Modifiche alla legge 23 luglio 1991, n. 223</p> <p>Merita precisare che l'articolo 1, paragrafo 2 della direttiva 98/59/CE, così disponeva: "2. La presente direttiva non si applica: a) ai licenziamenti collettivi effettuati nel quadro di contratti di lavoro a tempo determinato o per un compito determinato, a meno che tali licenziamenti non avvengano prima della scadenza del termine o dell'espletamento del compito previsto nei suddetti contratti; b) ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni o degli enti di diritto pubblico (o, negli Stati membri in cui tale nozione è sconosciuta, degli enti equivalenti); c) agli equipaggi di navi marittime."</p> <p>Dalla soppressione della lettera c) dell'innanzi riportato disposto, da parte dell'articolo 4, n. 1), della direttiva 2015/1794/UE, consegue che in tutti gli Stati membri la disciplina contenuta nella direttiva 98/59/CE dovrà estendersi anche agli equipaggi delle navi marittime.</p> <p>Merita precisare che la legge 23 luglio 1991, n. 223 non è specificamente attuativa della direttiva 98/59, bensì della precedente direttiva comunitaria 75/129/CEE, di pari oggetto. La legge 23 luglio 1991, n. 223 attua allo stato tutte le vigenti prescrizioni a livello comunitario.</p> <p>Alla legge 23 luglio 1991, n. 223, all'articolo 4, al comma 2, è inserito, in</p>



<p>2) all'articolo 3, paragrafo 1, dopo il secondo comma è aggiunto il comma seguente:</p> <p>«Qualora il progetto di licenziamento collettivo riguardi i membri dell'equipaggio di una nave marittima, il datore di lavoro invia la notifica all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera.»</p>	<p>può essere effettuata tra il tramite dell'associazione dei datori di lavoro alla quale l'impresa aderisce o conferisce mandato.</p>	<p>fine, il seguente periodo:</p> <p><i>“Qualora la procedura di licenziamento collettivo riguardi i membri dell'equipaggio di una nave marittima, il datore di lavoro invia la comunicazione al soggetto di cui al comma 4 nel caso in cui la procedura di licenziamento collettivo sia relativa a membri dell'equipaggio di cittadinanza italiana ovvero il cui rapporto di lavoro è disciplinato dalla legge italiana, nonché alla competente autorità dello Stato estero qualora la procedura di licenziamento collettivo riguardi membri dell'equipaggio di una nave marittima battente bandiera diversa da quella italiana”.</i></p>
<p>Articolo 5. Modifica della direttiva 2001/23/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti</p> <p>L'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2001/23/CE è sostituito dal seguente:</p> <p>«3. La presente direttiva si applica al 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 dei paragrafi 1 e 2, a condizione che il cessionario si trovi oppure che l'impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento trasferiti rimangano nell'ambito di applicazione territoriale del trattato.</p> <p>La presente direttiva non si applica qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime.»</p>	<p>Art. 2112 del codice civile (Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda)</p> <p>1. In caso di trasferimento d'azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario ed il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano.</p> <p>2. Il cedente ed il cessionario sono obbligati, in solido, per tutti i crediti che il lavoratore aveva al tempo del trasferimento. Con le procedure di cui agli articoli 410 e 411 del codice di procedura civile il lavoratore può consentire la liberazione del cedente dalle obbligazioni derivanti dal rapporto di lavoro.</p> <p>3. Il cessionario è tenuto ad applicare i trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali vigenti alla data del trasferimento, fino alla loro scadenza, salvo che siano sostituiti da altri contratti collettivi applicabili all'impresa del cessionario. L'effetto di sostituzione si produce esclusivamente fra contratti collettivi del medesimo livello.</p> <p>4. Ferma restando la facoltà di esercitare il recesso ai sensi della normativa in materia di licenziamenti, il trasferimento d'azienda non costituisce di per sé motivo di licenziamento. Il lavoratore, le cui condizioni di lavoro subiscono una</p>	<p>Articolo 3 - Modifiche al codice della navigazione</p> <p>1. Dopo l'articolo 347 del codice della navigazione è aggiunto il seguente:</p> <p><i>“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'articolo 2112 del codice civile, 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'articolo 2112, comma 5, del codice civile, 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”.</i></p>



	<p>sostanziale modifica nei tre mesi successivi al trasferimento d'azienda, può rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma.</p> <p>5. Ai fini e per gli effetti di cui al presente articolo si intende per trasferimento d'azienda qualsiasi operazione che, in seguito a cessione contrattuale o fusione, comporti il mutamento nella titolarità di un'attività economica organizzata, con o senza scopo di lucro, preesistente al trasferimento e che conserva nel trasferimento la propria identità a prescindere dalla tipologia negoziale o dal provvedimento sulla base del quale il trasferimento è attuato ivi compresi l'usufrutto o l'affitto di azienda. Le disposizioni del presente articolo si applicano altresì al trasferimento di parte dell'azienda, intesa come articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal cessionario al momento del suo trasferimento.</p> <p>6. Nel caso in cui l'alienante stipuli con l'acquirente un contratto di appalto la cui esecuzione avviene utilizzando il ramo d'azienda oggetto di cessione, tra appaltante e appaltatore opera un regime di solidarietà di cui all'articolo 29, comma 2, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276.</p>	
--	---	--



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero del lavoro e delle politiche sociali

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2015/1794 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 6 OTTOBRE 2015, CHE MODIFICA LE DIRETTIVE 2008/94/CE, 2009/38/CE E 2002/14/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO E LE DIRETTIVE 98/59/CE E 2001/23/CE DEL CONSIGLIO, PER QUANTO RIGUARDA I MARITTIMI

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente:

D.ssa Silvia Carra – dirigente Ufficio legislativo – 0648161462/463
Dr.ssa Bianca Stefania Di Tano – funzionario Area III

PARTE I – Aspetti Tecnico normativi di diritto interno

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2015/1794/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015 persegue l'obiettivo di adeguare l'ordinamento nazionale a quello comunitario nel settore del lavoro marittimo ampliando, in tale ambito, il sistema delle tutele previste ad ordinamento vigente.

La coerenza con il programma di Governo è resa palese dalla circostanza che il provvedimento attua la previsione contenuta nella legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante “*Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016-2017*” e in vigore dal 21 novembre 2017. Si evidenzia che la direttiva 2015/1794/UE è contenuta, in particolare, nell'allegato A), della richiamata legge (dal che consegue che lo schema di decreto sarà sottoposto a parere delle competenti commissioni parlamentari) la quale non prevede specifici criteri di esercizio della delega che viene a scadere il 21 febbraio 2017, stante la previsione di cui all'articolo 31 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

L'intervento normativo si rende necessario al fine di dare piena attuazione alla direttiva 2015/1794/UE mediante esercizio della suindicata delega, ma altresì per poter addivenire alla chiusura di una procedura di infrazione. A tale specifico riguardo occorre infatti evidenziare che il termine per il recepimento della direttiva 2015/1794/UE era fissato al 10 ottobre 2017 e che in data 22 novembre 2017, la Commissione europea ha reso noto di aver avviato, nei confronti dell'Italia, la procedura di infrazione 2017/0532, per mancato recepimento della stessa entro il

termine previsto. La medesima Commissione ha quindi invitato il Governo italiano, a norma dell'articolo 258 del Trattato, "a trasmettere osservazioni entro due mesi dal ricevimento" della propria comunicazione, ovverossia entro il 23 gennaio 2018.

Il provvedimento in esame risulta altresì in linea e perfettamente coerente con gli obiettivi del Governo, in quanto con lo stesso, e il pieno recepimento della direttiva in riferimento, si intende evitare che i lavoratori marittimi possano non godere della medesima tutela assicurata agli altri lavoratori e che non sia conseguentemente garantita, nel settore marittimo, la parità delle condizioni all'interno del mercato unico. A tal fine viene prevista l'estensione ai marittimi della disciplina in materia di comitato aziendale europeo e di procedure sui licenziamenti collettivi.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Le materie su cui incide il presente intervento regolatorio, sono attualmente disciplinate dalle seguenti fonti:

- decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113, recante "Attuazione della direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie".
- legge 23 luglio 1991, n. 223, recante "Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro";
- R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione).

Il quadro normativo nazionale di riferimento è completato dalle seguenti ulteriori fonti che già allo stato recano disposizioni attuative delle previsioni contenute nella direttiva 2015/1794/UE:

- legge 29 maggio 1982, n. 297, recante "Disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica", istitutiva del Fondo di Garanzia;
- decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 80, recante "Attuazione della direttiva 80/987/CEE in materia di tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro";
- decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 25, contenente "Attuazione della direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori";
- articolo 2112 del codice civile.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Lo schema di decreto incide sui seguenti provvedimenti normativi:

- decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113;
- legge 23 luglio 1991, n. 223;
- R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione).

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento è del tutto in linea con le previsioni contenute nella Carta Fondamentale.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali.

Il presente intervento regolatorio è compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali. Si evidenzia che il presente schema di decreto, e in particolare dall'articolo 2 che integra l'articolo 4 della legge n. 223 del 1991, disciplina aspetti di interesse regionale. Ciò in quanto il soggetto di cui al comma 4 dell'articolo 4, destinato, in virtù della modifica che viene introdotta, a ricevere le comunicazioni preventive che il datore di lavoro è tenuto ad effettuare all'avvio della procedura di licenziamento, può, in concreto, dover essere identificato nella Regione.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento normativo è conforme ai principi previsti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

L'intervento normativo non contiene rilegificazioni di norme delegificate e non sono stati utilizzati strumenti di semplificazione normativa.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Attualmente non risulta all'esame del Parlamento alcun provvedimento vertente su materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

1) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Le disposizioni del provvedimento sono intese ad armonizzare pienamente l'ordinamento nazionale a quello comunitario in particolare dando piena attuazione alle prescrizioni contenute nella direttiva 2015/1794/UE e intese ad ampliare la tutela dei lavoratori del settore marittimo.

2) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

In data 22 novembre 2017, la Commissione europea ha reso noto di aver avviato, nei confronti dell'Italia, la procedura di infrazione 2017/0532, per mancato recepimento della direttiva 2015/1794 entro il termine stabilito del 10 ottobre 2017.

La medesima Commissione ha quindi invitato il Governo italiano, a norma dell'articolo 258 del Trattato, *"a trasmettere osservazioni entro due mesi dal ricevimento"* della propria comunicazione, ovvero entro il 23 gennaio 2018.

3) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le disposizioni del provvedimento risultano compatibili con gli obblighi internazionali.

4) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano giudizi pendenti davanti alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto delle disposizioni del provvedimento.

5) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano giudizi pendenti dinnanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo nelle medesime o analoghe materie.

6) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione, nella materia in oggetto, da parte di altri Stati Membri dell'Unione europea.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il provvedimento modifica talune "Definizioni" contenute nell'articolo 2 del decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113. Una volta infatti estesa la portata applicativa del citato decreto legislativo anche al personale navigante della marina mercantile (per effetto della soppressione, ex articolo 1, comma 1, lettera a), del vigente comma 5 dell'articolo 1 del citato decreto, il quale recita "*Il presente decreto non si applica al personale navigante della marina mercantile*", si è conseguentemente reso necessario un intervento inteso ad adeguare le definizioni di "*stabilimento*", "*impresa di dimensioni comunitarie*" e "*gruppo di imprese di dimensioni comunitarie*" alle ipotesi in cui tali nozioni debbano essere riferite al settore marittimo.

In maggior dettaglio, per effetto di quanto disposto dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del provvedimento, ai fini del decreto n. 113 del 2012 si intenderà per "*stabilimento*", oltre che l'attuale unità produttiva anche "la nave", per "*impresa di dimensioni comunitarie*", oltre che l'attuale impresa che impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri e almeno 150 lavoratori per Stato membro in almeno due Stati membri, anche l'"impresa marittima che impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie e che impiega almeno 150 lavoratori marittimi su almeno due navi battenti bandiera comunitaria", e per "*gruppo di imprese di dimensioni comunitarie*" un "gruppo di imprese, anche marittime, che soddisfa le condizioni seguenti: 1) il gruppo impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri o impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie; 2) almeno due

imprese del gruppo si trovano in Stati membri diversi; 3) almeno un'impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in uno Stato membro e almeno un'altra impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in un altro Stato membro ovvero, nel caso di imprese marittime, che impiega non meno di 150 lavoratori marittimi su navi battenti una bandiera comunitaria e almeno un'altra impresa marittima del gruppo che impiega non meno di 150 lavoratori su navi battenti un'altra bandiera comunitaria”.

Per quanto esposto le nuove definizioni si rendono necessarie in considerazione dell'evidenziato ampliamento della portata applicativa del decreto legislativo n. 113 del 2012 al settore marittimo. La loro coerenza con la definizioni già in uso resta evidenziata dalla circostanza che sono reiterati, con specifico riferimento al settore marittimo, quegli stessi requisiti che il legislatore ha già enucleato in termini generali.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Nel testo si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa, attraverso la modifica e la sostituzione di alcune disposizioni normative vigenti nonché l'inserimento di nuove disposizioni. In particolare, l'articolo 1 dello schema di decreto apporta modifiche agli articoli 1, 2 e 12 del decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113 e l'articolo 2 apporta modifiche all'articolo 4 della legge 23 luglio 1991, n. 223.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo nel testo normativo.

Il provvedimento determina l'estensione dell'ambito applicativo del decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113 al *personale navigante della marina mercantile* per effetto della soppressione, ex articolo 1, comma 1, lettera a), del vigente comma 5 del medesimo decreto il quale recita “*Il presente decreto non si applica al personale navigante della marina mercantile*”.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di riviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Le norme del provvedimento non prevedono effetti retroattivi, non determinano la riviviscenza di norme precedentemente abrogate, né effetti di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non sono presenti deleghe aperte sul medesimo oggetto dello schema di decreto.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non sono previsti successivi atti attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati o riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non è stata rilevata la necessità di tale intervento.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Amministrazione proponente: Ministero del lavoro e delle politiche sociali

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015, che modifica le Direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi

Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente:

Ministero del lavoro e delle politiche sociali - Direzione generale dei rapporti di lavoro e delle relazioni industriali – Direttore Generale - Dott. Romolo de Camillis; funzionario Dott.ssa Carmen Ferraiolo

Ufficio Legislativo - Dirigente Dott.ssa Silvia Carra – Referente AIR Dott.ssa Maria Teresa Lotti

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate

L'intervento regolatorio scaturisce dalla necessità di adeguare l'ordinamento nazionale a quello comunitario, a seguito dell'adozione della direttiva 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, sorta dall'esigenza di realizzare un quadro normativo omogeneo, in materia di diritto del lavoro nel settore marittimo.

Le cinque direttive: 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, oggetto di modifica ad opera della direttiva in esame, attribuivano agli Stati membri l'obbligo ed, in alcuni casi, la facoltà, di escludere dal proprio campo di applicazione la categoria dei lavoratori marittimi.

La maggior parte degli Stati ha fatto ricorso in misura ridotta o inesistente alle esclusioni in esse previste. Questa situazione ha fatto insorgere il rischio potenziale che le stesse categorie di lavoratori siano soggette ad una differente tutela nei vari Paesi UE, a seconda che tali Stati applichino o meno le esenzioni o le deroghe consentite dalla legislazione vigente, incidendo anche sulle condizioni di concorrenza all'interno nel mercato europeo, non del tutto poste su un piano di parità.

Il legislatore comunitario, intervenendo con la direttiva (UE) 2015/1794, persegue l'obiettivo di garantire a tutti i lavoratori marittimi parità di trattamento in tutti gli Stati membri dell'Unione europea, assicurando le stesse tutele e, di conseguenza, condizioni omogenee di concorrenza nel mercato dell'UE.

Oltre ad accrescere il livello di protezione dei diritti sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'UE, con particolare riferimento al *diritto a condizioni di lavoro eque e giuste e all'informazione e consultazione* nell'ambito dell'impresa, con la nuova direttiva si tende, dunque, ad assicurare la parità delle condizioni di concorrenza, a livello di Unione europea.

Si contribuisce, inoltre, al perseguimento degli obiettivi strategici sanciti dall'art. 151 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, quali, in particolare, la promozione dell'occupazione, il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, una protezione sociale adeguata e il dialogo sociale.

Le principali novità che vengono introdotte a livello di quadro normativo dell'Unione riguardano, sostanzialmente, l'estensione ai marittimi della disciplina in materia di *tutela dei lavoratori in caso di insolvenza del datore di lavoro, di Comitato aziendale europeo (Cae), di diritto di informazione e consultazione, di procedure sui licenziamenti collettivi, di trasferimento d'impresa.*

Va tuttavia precisato che benché la disciplina contenuta nella direttiva in esame rappresenti senza dubbio, a livello comunitario, un significativo avanzamento nel sistema delle tutele dei lavoratori marittimi, la stessa non costituisce d'altra parte, per il nostro Paese, una novità assoluta, atteso che le garanzie ivi previste sono già, in buona parte, assicurate dalla normativa vigente.

L'innovazione normativa, di rilievo, introdotta con l'intervento regolatorio, riguarda l'istituzione, anche nel settore marittimo, dei Comitati aziendali europei (cd CAE) o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori di ogni impresa o gruppo di imprese di dimensioni comunitarie, secondo le modalità già previste nel vigente decreto legislativo 22 giugno 2013, n.113, salvo gli opportuni adattamenti dettati dalla particolarità del settore.

B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo

L'intervento normativo intende perseguire, tra gli obiettivi a medio e lungo termine, quello di favorire l'ampliamento delle tutele dei lavoratori marittimi, migliorandone la qualità dell'impiego e le condizioni di lavoro.

In particolare, si vogliono estendere anche al settore marittimo, inizialmente escluso, le previsioni normative, riguardanti l'istituzione dei Comitati Aziendali Europei (CAE), attraverso cui favorire il diritto all'informazione e alla consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese marittime, di dimensioni comunitarie.

C) La descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR

Gli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR sono:

- il numero di Comitati aziendali europei, (Cae) costituiti in seno alle imprese marittime;
- I numero di comunicazioni relative alle procedure di licenziamento collettivo.

D) L'indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

I soggetti privati destinatari dei principali effetti della direttiva (UE) 1794/2015 sono: le imprese marittime nazionali, i lavoratori in esse impiegati, i lavoratori marittimi nazionali, imbarcati su navi battenti bandiera italiana o di un altro Stato membro.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Il contenuto dell'intervento normativo è stato definito a seguito di un'istruttoria tecnica avviata dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali (proponente) in collaborazione con tutte le Amministrazioni coinvolte (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Ministero della giustizia, Ministero dell'economia e finanze) e coordinata dalla Presidenza del Consiglio.

Sono state consultate le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative degli armatori e dei lavoratori.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

L'intervento normativo è necessario per dare attuazione alla delega normativa contenuta nella legge 25 ottobre 2017, n. 163 (legge di delegazione europea 2016-2017). Essendo, peraltro, già scaduti i termini (10 ottobre 2017) per il recepimento della direttiva (UE) 2015/1794, si è aperta nei confronti dell'Italia, la procedura di infrazione n. 2017/0532 (lettera di costituzione in mora notificata in data 23 novembre 2017).

Dal punto di vista operativo, un mancato intervento regolatorio limiterebbe l'estensione delle tutele dei diritti dei lavoratori marittimi, pregiudicando quella parità di trattamento, perseguita dalla direttiva, oggetto di trasposizione e la parità delle condizioni di concorrenza nel mercato europeo.

L'opzione di non intervento non favorirebbe, quindi, il raggiungimento degli obiettivi illustrati nella sezione I.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Non vi sono opzioni alternative nella materia oggetto dell'intervento regolatorio.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche

amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione

L'intervento regolatorio proposto determina vantaggi in termini di coerenza con il quadro normativo comunitario per i destinatari diretti ed indiretti: le imprese marittime nazionali, i lavoratori in esse impiegati, i lavoratori marittimi nazionali, imbarcati su navi battenti bandiera italiana o di un altro Stato membro.

Sul fronte nazionale, l'intervento normativo, oltre ad estendere la normativa istitutiva del CAE (d.lgs.113 del 2012) anche al settore marittimo, determinando concreti vantaggi con riguardo al diritto all'informazione e alla consultazione dei lavoratori, apporta sostanzialmente modifiche a strumenti normativi già esistenti, in materia di procedure di licenziamenti collettivi e di trasferimenti d'impresa.

In generale, in virtù dell'intervento regolatorio, si prevedono vantaggi reali, in termini di promozione dell'occupazione, di miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, di una protezione sociale adeguata e di dialogo sociale.

B) L'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Le imprese di navigazione sono in massima misura imprese di medio-grande dimensione, pertanto non si stimano effetti con riferimento alle imprese di micro e piccole dimensioni

C) L'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese. Per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione.

L'intervento introduce, a carico delle imprese marittime, l'obbligo della comunicazione preventiva in caso di licenziamenti collettivi al soggetto di cui all'art.4, comma 4 della legge n.223 del 23 luglio 1991.

D) Le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.)

Non si individuano allo stato misure di politica economica, né di quanto altro indicato, suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione prescelta.

SEZIONE 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

L'intervento regolatorio, rendendo conforme la disciplina nazionale al dettato normativo dell'Unione Europea nel settore marittimo, migliora le condizioni di concorrenza del mercato, contribuendo alla ripresa economica e alla competitività del Paese.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio

I soggetti responsabili dell'intervento regolatorio sono il Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Le azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previsti dall'ordinamento)

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità e l'informazione dell'intervento. Del presente provvedimento verrà data ampia notizia e informazione anche attraverso l'inserimento sul sito internet del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio

Il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio sarà effettuato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle ordinarie attività svolte da tali Amministrazioni. Pertanto, i relativi compiti verranno svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

D) I meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

L'art. 31 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, cui rimanda l'art. 1 della legge di delegazione europea 2016-2017 del 25 ottobre 2017, n. 163, prevede che entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi delegati, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla stessa legge di delegazione, il Governo possa adottare, nel rispetto della procedura di cui ai commi 2,3 e 4 dello stesso articolo 31, disposizioni integrative e correttive dei decreti stessi.

E) Gli aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR

Il Ministero del lavoro e politiche sociali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettueranno la verifica dopo un biennio dalla entrata in vigore dell'intervento, nell'ambito della quale verranno presi in esame prioritariamente i seguenti aspetti:

- raggiungimento delle finalità poste alla base dell'atto normativo e specificate nella rispettiva relazione AIR;
- individuazione di eventuali criticità e loro riconducibilità a lacune insite nell'atto normativo, ovvero a problemi relativi alla fase di attuazione dell'atto stesso.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, 16 gennaio 2013, che disciplina il rispetto dei livelli minimi di regolazione europea, come definiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246. Non si introducono livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalla direttiva.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2015/1794 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 6 OTTOBRE 2015, CHE MODIFICA LE DIRETTIVE 2008/94/CE, 2009/38/CE E 2002/14/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO E LE DIRETTIVE 98/59/CE E 2001/23/CE DEL CONSIGLIO, PER QUANTO RIGUARDA I MARITTIMI.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

VISTA la direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi;

VISTA la direttiva 98/59/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi;

VISTA la direttiva 2001/23/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti;

VISTA la direttiva 2002/14/CE, che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori;

VISTA la direttiva 2008/94/CE, relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro;

VISTA la direttiva 2009/38/CE, riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie;

VISTA la legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016 - 2017;

VISTA la legge 29 maggio 1982, n. 297, recante disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica, istitutiva del Fondo di Garanzia;

VISTA la legge 29 dicembre 1990, n. 428, contenente disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee (Legge comunitaria per il 1990) e in particolare l'articolo 47 (Trasferimenti di azienda);

VISTA la legge 23 luglio 1991, n. 223, recante norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro;

VISTO il decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 80, recante attuazione della direttiva 80/987/CEE in materia di tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro;

VISTO il decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 25, contenente attuazione della direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori;



VISTO decreto legislativo 22 giugno 2012, n. 113, recante attuazione della direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie;

SENTITE le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione dell'8 febbraio 2018;

ACQUISITO il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, adottata nella riunione del ...;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ...;

SULLA proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti

EMANA

il seguente decreto legislativo:

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) all'articolo 1, il comma 5 è soppresso;

b) all'articolo 2, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni;

1) le lettere a) e b), sono sostituite dalle seguenti:

"a) stabilimento, l'unità produttiva o la nave;

b) impresa di dimensioni comunitarie, un'impresa che impiega almeno 1.000 lavoratori negli Stati membri e almeno 150 lavoratori per Stato membro in almeno due Stati membri ovvero un'impresa marittima che impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie e che impiega almeno 150 lavoratori marittimi su almeno due navi battenti bandiera comunitaria;";

2) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) gruppo di imprese di dimensioni comunitarie, un gruppo di imprese, anche marittime, che soddisfa le condizioni seguenti:

1) il gruppo impiega almeno 1000 lavoratori negli Stati membri o impiega almeno 1000 lavoratori marittimi su navi battenti bandiere comunitarie;

2) almeno due imprese del gruppo si trovano in Stati membri diversi;

3) almeno un'impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in uno Stato membro e almeno un'altra impresa del gruppo impiega non meno di 150 lavoratori in un altro Stato membro ovvero, nel caso di imprese marittime, che impiega non meno di 150 lavoratori marittimi su navi battenti una bandiera comunitaria e almeno un'altra impresa marittima del gruppo che impiega non meno di 150 lavoratori su navi battenti un'altra bandiera comunitaria;";

c) all'articolo 12 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *"In caso di lavoratori marittimi resta fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 3, della legge 20 maggio 1970, n. 300."*;

2) dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:



"4-bis. Un membro della delegazione speciale di negoziazione o del Cae, 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 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."

ART. 2

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

1. All'articolo 4, comma 2, della legge 23 luglio 1991, n. 223, è aggiunto, in fine, 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 al soggetto di cui al comma 4 nel caso in cui la procedura di licenziamento collettivo sia relativa a membri dell'equipaggio di cittadinanza italiana ovvero il cui rapporto di lavoro è disciplinato dalla legge italiana, nonché alla competente autorità dello Stato estero qualora la procedura di licenziamento collettivo riguardi membri dell'equipaggio di una nave marittima battente bandiera diversa da quella italiana."*

ART. 3

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Dopo l'articolo 347 del codice della navigazione è inserito il seguente:

"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'articolo 2112 del codice civile, 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'articolo 2112, comma 5, del codice civile, 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."

ART. 4

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le pubbliche amministrazioni interessate provvedono ai compiti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.




ART. 5
(*Entrata in vigore*)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.





 **MINISTERO del LAVORO
e delle POLITICHE SOCIALI**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
D.G. per la vigilanza sulle autorità portuali, le
infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo
e per vie d'acqua interne
c.a. dott. Mauro Coletta
dg.tm@pec.mit.gov.it

CGIL
sindacale@filcgil.it

CISL
fitmarittimi@cisl.it

UIL
marittimi@uiltrasporti.it

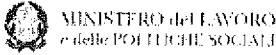
CONFITARMA
c.a. Direttore Generale
dott. Gennaro Fiore
seg.Pres-dir@confitarma.it

FEDARLINEA
c.a. Direttore Generale
fedarlinea@pec.it

LORO SEDI

Oggetto: Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi. Convocazione riunione.

In vista della predisposizione dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva indicata in oggetto è convocato un incontro per il giorno 3 novembre 2017, ore 11:00, presso questo Ministero - Direzione Generale dei rapporti di lavoro e delle relazioni industriali via Forno n. 8, palazzina B, piano V.



Sarà cura di questo Ufficio trasmettere lo schema di decreto che verrà esaminato nel corso della riunione.

Si chiede di comunicare i nominativi dei partecipanti al seguente indirizzo di posta elettronica: DGRapportiLavoroDiv2@lavoro.gov.it.

Cordiali saluti

Il Direttore Generale
Romolo de Camillis

CF
MA005 A002

Documento firmato digitalmente ai sensi degli articoli 20 e 21 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82.



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 ~~soppresso~~ 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.



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

Da parte della Fit - Cisl rappresentata dai Sigg. Marcantonio Tuveri e Vincenzo Pagnotta, come già detto in riunione, 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 Cae, 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.

Tanto premesso si acclude alla presente, come allegato, il d.l. n. 113 con le correzioni apportate.

Capt. Marcantonio Tuveri
Rappresentante O.S. Fit Cisl

+39 328 4530 868

+39 346 8621 782

marcantonio.t@tin.it

fitmarittimi.cagliari@cisl.it