

ANNO 2000

**RAPPORTO DEL GOVERNO ITALIANO SULL'APPLICAZIONE DELLA
CONVENZIONE N. 22/1926 SUL "CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO DEI
MARITTIMI".**

Nessuna novità normativa di rilievo deve registrarsi dalla stesura del precedente rapporto.

Prima di rispondere specificamente alle domande del questionario, appare opportuno, però, tenuto conto delle osservazioni formulate dalla Commissione degli Esperti, precisare che le leggi attualmente vigenti in Italia ed i contratti collettivi nazionali di lavoro che regolamentano la materia, recepiscono ed assicurano la piena applicazione della Convenzione in esame.

Ciò premesso, si fa presente che il lavoro sulle navi viene prestato in base ad un contratto che per quanto concerne le navi marittime viene denominato di arruolamento o di imbarco (vedasi modelli allegati).

Al riguardo, si precisa che, pur essendo i contratti di lavoro della navigazione marittima caratterizzati dallo scambio fra lavoro e retribuzione, che è tipico del contratto di lavoro subordinato regolato dal Codice civile, essi hanno una fisionomia speciale ed una disciplina diversa da quella comune e, pertanto, sono da considerarsi speciali rispetto al tipo generale, costituito dal contratto di lavoro di diritto comune.

Tali contratti sono regolati dalle norme previste dal Codice della navigazione (artt. dal 323 - 375), dai contratti collettivi nonché dalle disposizioni dei contratti individuali.

A tal proposito, oltre ai precitati articoli del Codice della navigazione, si inviano anche il Contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato in data 24 novembre 1994 per i marittimi imbarcati sulle navi da carico a scafo metallico dal 151 a 3000 T.S.L. e quello per l'imbarco degli equipaggi dei piroscafi e delle motonavi da carico superiori a 3000 T.S.L. nonché il verbale d'accordo di rinnovo contrattuale del 5 agosto 1999 che nulla ha innovato in materia di contratto di arruolamento.

Con riferimento alle predette fonti, si precisa che l'art. 374 del Codice della navigazione regola i rapporti fra di esse, stabilendo tre gruppi di norme: norme cogenti inderogabili dai contratti collettivi e dal contratto individuale; norme derogabili dai contratti collettivi ed anche dal contratto individuale, se a favore dei lavoratori; norme derogabili dal contratto individuale.

In merito alla formazione ed agli elementi del contratto di arruolamento o di imbarco, che ha per soggetti, l'armatore da una parte, ed il marittimo che intende prestare il lavoro a bordo, dall'altra, l'art. 328, 1° comma del Codice della navigazione ed i contratti collettivi nazionali di lavoro stabiliscono che tale contratto deve essere fatto, a pena di nullità, per atto pubblico, ricevuto, nel territorio dello Stato, dall'autorità marittima (Capitaneria di Porto) e, se all'estero, dall'autorità consolare.

Il contratto di arruolamento, a pena di nullità, deve essere dalla stessa autorità marittima o consolare annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

L'art. 328, 3° comma, stabilisce, peraltro, che prima della sottoscrizione il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo e che l'adempimento di tale formalità si deve far constatare nel contratto stesso.

Al riguardo, si fa rilevare che il modello di contratto di arruolamento e di imbarco utilizzato è in linea con quanto stabilito dal precitato art. 328 al 3° comma.

L'art. 333 del Codice della navigazione, poi, in conformità all'art. 8 della Convenzione in esame, stabilisce che, affinché i marittimi siano a conoscenza dei diritti e degli obblighi derivanti dal rapporto di arruolamento, su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in un luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi nazionali di lavoro, i regolamenti di servizio ed ogni altra disposizione di cui ne venga prescritta l'affissione dall'autorità.

Si fa presente, altresì, che l'art. 332 del Codice della navigazione, in conformità all'art. 6 della Convenzione in esame, stabilisce che il contratto di arruolamento deve enunciare: il nome e il numero della nave sulla quale l'arruolato deve prestare servizio o la clausola secondo la quale l'arruolato si obbliga a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti allo stesso armatore o su più di esse successivamente; il cognome e il nome, l'anno di nascita, il domicilio, l'ufficio di iscrizione e il numero di matricola dell'arruolato; la qualifica e le mansioni; il viaggio o i viaggi da compiere; il giorno in cui l'arruolato deve assumere servizio, se l'arruolamento è a viaggio; la decorrenza e la durata del contratto, se l'arruolamento è a tempo determinato; la decorrenza del contratto, se l'arruolamento è a tempo indeterminato; la forma e la misura della retribuzione; il luogo e la data della conclusione del contratto; l'indicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro.

Si rappresenta, peraltro, che l'art. 122 del Codice della navigazione, in conformità a quanto previsto dall'ar. 5 della Convenzione in esame, prevede che la gente di mare sia munita di un libretto di navigazione (che sostituisce il comune libretto di lavoro) sul quale vengono annotati i servizi e le mansioni svolte a bordo della nave.

In ottemperanza alla richiesta della Commissione degli Esperti, si invia copia del precitato libretto.

In merito alla durata del contratto di arruolamento, l'art. 325, 1° comma del Codice della navigazione stabilisce che esso può essere stipulato per un dato viaggio o per più viaggi, a tempo determinato e a tempo indeterminato.

Il contratto a viaggio si inquadra nella figura del contratto a tempo determinato, dato che in esso il termine, invece che consistere in una data fissa e prestabilita o ragguagliata a periodi di giorni, mesi o anni, è in funzione del raggiungimento di un certo risultato.

Al riguardo, l'art. 325, 2° comma precisa che agli effetti del contratto di arruolamento, per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

Dalle disposizioni che regolamentano tale materia si evince che il Codice della navigazione si ispira a favore del contratto a tempo indeterminato, in quanto assicura, al momento della cessazione, particolari diritti al prestatore di lavoro.

Infatti, l'art. 326 stabilisce misure di garanzie per il lavoratore, quando ricorre il contratto di arruolamento a tempo determinato e quello per più viaggi: essi non possono essere stipulati per una durata maggiore di un anno, se sono stipulati per una durata superiore si considerano a tempo indeterminato.

Di conseguenza, se in forza di più contratti a viaggio o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno o dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

La prestazione del servizio è considerata ininterrotta quando tra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai 60 giorni.

Per quanto riguarda l'estinzione del rapporto di lavoro dei marittimi, il Codice della navigazione ed i contratti collettivi nazionali di lavoro distinguono tra la cessazione, la quale presuppone che sia realizzata la causa del contratto e la risoluzione, la quale presuppone la mancata realizzazione della causa e l'impossibilità della sua realizzazione.

In particolare, in merito alla cessazione, l'art. 340 del Codice della navigazione ed i contratti collettivi stabiliscono che il contratto di arruolamento stipulato per uno o più viaggi cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti nel contratto, senza che occorra una dichiarazione dei contraenti.

L'art. 341 del Codice della navigazione, inoltre, stabilisce che il contratto di lavoro a tempo determinato cessa con la scadenza del termine stabilito; tuttavia, se il termine scade in corso di viaggio, il contratto di arruolamento si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

In ordine alla risoluzione, l'art. 343 del Codice della navigazione ed i contratti collettivi prevedono i casi di risoluzione di diritto per i motivi connessi alla nave o alla persona del lavoratore: in tali previsioni sono contemplati tutti i casi previsti dall'art. 10 della Convenzione in esame, quali il decesso del marittimo, la perdita totale o l'innavigabilità assoluta della nave.

Si precisa, altresì, che in conformità all'art. 2118 del Codice civile e ad un principio comune a tutti i rapporti a durata indeterminata, il contratto di arruolamento cessa per il recesso del lavoratore (dimissioni) o dell'armatore (licenziamento).

Al riguardo, l'art. 342 del Codice della navigazione stabilisce che la dichiarazione di recesso non richiede forme particolari; essa deve essere portata a conoscenza dell'altra parte, previo preavviso nei termini fissati dai contratti collettivi.

I contratti collettivi in vigore prevedono un termine di 12 giorni (vedasi art. 27, 2° e 6° comma ed art. 64, 2° e 6° comma dei contratti collettivi allegati).

Gli stessi, in merito alla risoluzione del contratto per volontà dell'armatore, prevedono che il contratto di imbarco a tempo indeterminato può essere risolto dall'armatore in qualunque tempo e luogo, salvo quanto previsto dal regolamento dei turni particolari e dal regolamento della continuità di rapporto di lavoro e salvo l'obbligo del rimpatrio, nel rispetto del termine del preavviso e corrispondendo al marittimo il trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco (vedasi art.27, 5° comma e art.64, 5° comma dei contratti allegati).

In ordine alla risoluzione per volontà del marittimo, invece, i predetti contratti collettivi prevedono che in tal caso il marittimo dovrà dare almeno 12 giorni di preavviso e sostenere le spese del suo rimpatrio, rimborsarle all'armatore se da questo anticipate (vedasi art.27, 2° comma e art.64, 2° comma dei contratti allegati).

Si fa presente, comunque, che tutti i casi di risoluzione del contratto di lavoro dei marittimi sono previsti dagli artt.27 e 64 dei contratti collettivi allegati.

In merito ai servizi di ispezione, l'art.18 del Codice della navigazione stabilisce che tutte le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal Corpo delle Capitanerie di porto e se all'estero dalle Autorità Consolari.

Pertanto, spetta esclusivamente al Comandante di porto (vedasi R.D. 19 febbraio 1940, n. 194 allegato) vigilare che sia garantita l'osservanza delle leggi sul lavoro applicabili ai marittimi nonché delle norme sulle condizioni per l'igiene e l'abitabilità dei locali destinati all'equipaggio, per questo tipo di vigilanza sono competenti anche le Aziende Sanitarie Locali e gli Uffici di Sanità marittima.

Al riguardo si precisa che per i contratti di arruolamento il controllo viene effettuato al momento della stipula del contratto di imbarco.

Per la vigilanza sull'igiene e l'abitabilità dei locali destinati all'equipaggio, si fa rinvio al decreto legislativo 27 luglio 1999, n.271, allegato, che regola la materia.

A titolo esemplificativo si allega, altresì, copia di un verbale di ispezione effettuata sulla nave "M/G GIARO D".

Si fa presente che eventuali controversie nella materia di cui trattasi sono di competenza della Magistratura del Lavoro; la disciplina relativa è prevista agli artt. da 603 a 609 del Codice della navigazione.

Non risulta che l'Autorità Giudiziaria si sia pronunciata su questioni di principio circa l'applicazione della Convenzione in esame.

Si fa presente, infine, che tutte le leggi e gli articoli di legge allegati sono quelli richiamati nel rapporto.

ALLEGATI:

- Copia modello contratto di arruolamento;
- Copia modello contratto di imbarco;
- Artt. da 323 a 375 del Codice della navigazione;
- Contratto collettivo nazionale di lavoro del 24 novembre 1994 per i marittimi imbarcati sulle navi di carico a scafo metallico da 151 a 3000 T.S.L.;
- Contratto collettivo nazionale di lavoro del 24 novembre 1994 per l'imbarco degli equipaggi dei piroscafi e delle motonavi da carico superiori a 3000 T.S.L.;
- Verbale d'accordo di rinnovo contrattuale del 5 agosto 1999;
- Copia libretto di navigazione;
- Art.2118 del Codice civile;
- Art.18 del Codice della navigazione;
- Regio Decreto 19 febbraio 1940, n. 194;
- Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
- Copia verbale di ispezione su nave;
- Artt. da 603 a 609 del Codice della navigazione.
- Osservazioni della Confederazione Italiana Armatori.