

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2477)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ZUCCALÀ, AVEZZANO COMES, GROSSI e ARNONE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 MARZO 1976

Disciplina dell'ingaggio e dell'arruolamento di lavoratori da parte di raccomandatori marittimi per conto di armatori stranieri

ONOREVOLI SENATORI. — Come è noto, la raccomandazione marittima, disciplinata dagli articoli 287 e seguenti del codice della navigazione e, per l'aspetto professionale, dalla legge 29 aprile 1940, n. 496, assume una particolare autonoma rilevanza sociale, ai sensi ed agli effetti dell'articolo 41, secondo comma, della Costituzione, allorché venga svolta a favore di armatori stranieri, ed in particolare di armatori di Paesi non aderenti alla CEE.

Questo perchè il meccanismo delle società di armamento di quei Paesi e il sistema della rappresentanza diretta del raccomandatario, preferita dal codice della navigazione, consente non soltanto la raccomandazione marittima per armatori ombra ma spesso anche l'esercizio sul suolo italiano di attività imprenditoriali, senza una correlativa assunzione dei rischi, in un regime di sostanziale irresponsabilità da parte di alcuni raccomandatori marittimi, come tristi e clamorosi casi (Seagull ed Esperanza II) hanno purtroppo dimostrato.

D'altronde l'attività di raccomandatario per conto di armatori stranieri involge per i porti italiani interessi economici e sociali degni di tutela, per cui indiscriminate e massicce norme di responsabilizzazione rischierebbero di colpire inutilmente anche armatori e raccomandatori che svolgono nella legalità la loro proficua attività.

Il fenomeno che deve essere visto con sfavore dalla legislazione italiana non è la raccomandazione marittima in sé, come impresa individuale o societaria di supporto alla navigazione marittima, ma è la stessa come intermediazione fittizia e strumento di deresponsabilizzazione dell'armatore ombra. Si è ritenuto quindi di favorire, da un lato, la permanenza nel settore di quelle imprese di raccomandazione marittima che diano serio affidamento di svolgere effettivamente una attività per conto di terzi e vantino un'esperienza nel campo europeo; dall'altro, si è tentato di precludere quell'attività dei raccomandatori marittimi che siano rappresentanti solo di se stessi, armatori italiani sotto bandiera ombra.

Non solo, ma tenendo conto della realtà effettuale, in base alla quale, al di là della disciplina dell'arruolamento dei marittimi italiani vigente, i raccomandatori marittimi si inseriscono nel delicato settore dell'arruolamento e imbarco di cittadini italiani e stranieri sulle navi degli armatori da essi rappresentati, si è ritenuto opportuno dare comunque una disciplina generale a carattere sussidiario all'intero fenomeno, ferme restando evidentemente le garanzie già vigenti per l'arruolamento di marittimi italiani e per l'emigrazione. Questo nella con-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

vinzione che una anche minima disciplina pubblicistica sia pur sempre da preferire al rimando puro e semplice alla ferrea legge del « mercato ».

L'articolo 1, secondo quanto premesso, preclude ai raccomandatari marittimi di svolgere attività per conto di armatori di Paesi non aderenti alla CEE e riserva la raccomandazione per conto di tali armatori solo a quelle imprese di raccomandazione che, per un'esperienza quinquennale, abbiano e continuo ad avere rapporti di raccomandazione marittima con armatori di Paesi della CEE. La finalità di questo articolo è quella di garantire, attraverso meccanismi di auto-disciplina dello stesso settore, la genuinità dell'impresa di raccomandazione: nessun armatore della CEE presumibilmente si affiderà a raccomandatari che non offrano serie garanzie di suffragare con la loro persona o la loro organizzazione le esigenze di un armamento altamente qualificato quale quello di Paesi aderenti alla CEE; la preventiva opzione da parte di armatori qualificati consente ai raccomandatari stessi di svolgere anche attività per conto di armatori i quali invece appartengono a Paesi che, per le loro legislazioni, favoriscono l'armamento sotto bandiera ombra o comunque potrebbero avere un armamento non altrettanto qualificato. Questo meccanismo sostanzialmente interno allo stesso mercato dei raccomandatari e degli armatori dovrebbe consentire nel breve periodo quel necessario risanamento del settore da più parti richiesto.

L'articolo 2 collega l'attività di intermediazione in materia di assunzione di lavoratori o imbarco di marittimi all'organo istituzionalmente destinato a garantire il lavoro sul mare e realizza una salutare pubblicità locale delle raccomandazioni marittime, già prevista, ma non sempre realizzata, dal regolamento del codice della navigazione. L'articolo 3 impone l'obbligo agli armatori di Paesi non aderenti alla CEE di utilizzare raccomandatari espressamente autorizzati per l'ingaggio e l'arruolamento dei marittimi in Italia. È chiaramente una disciplina strumentale alle finalità del disegno di legge e tende ad evitare facili frodi.

Infatti (ed è questa la finalità dei successivi articoli) la delicatezza del settore

impone e rende necessaria una serie di garanzie per l'imbarcato su nave straniera e tali garanzie non possono che gravare, almeno in parte, sul raccomandatario marittimo il quale è l'unico soggetto che opera sul suolo italiano.

L'articolo 4, infatti, pone a carico dei raccomandatari che arruolano o ingaggiano lavoratori marittimi, sempre per conto di armatori di Paesi non aderenti alla CEE, un'obbligazione di garanzia della *veritas nominis* del contratto per suo tramite stipulato. Pone inoltre a carico del raccomandatario l'onere di sostituirsi all'armatore straniero nel provvedere, con una rappresentanza *ex lege*, agli oneri sociali che vengono contratti dall'armatore straniero come fosse italiano. Di questa seconda obbligazione il raccomandatario risponde anche in proprio.

L'articolo 5 consente al raccomandatario stesso di liberarsi da queste obbligazioni istituzionalmente non sue, ma dell'armatore che rappresenta, attraverso il deposito di idonea documentazione, atta a dimostrare che il lavoratore assunto sia garantito sotto tutti i profili per il periodo previsto per l'imbarco.

L'articolo 6 demanda peraltro al Ministro della marina mercantile la concreta determinazione dei criteri di equivalenza dei trattamenti assicurativi e previdenziali previsti dalle varie legislazioni straniere, rendendo i criteri di cui all'articolo 5 sufficientemente elastici.

L'articolo 7, infine, considera con sfavore l'imbarco dei passeggeri su navi non di linea intravedendo nel fenomeno una possibile evasione della disciplina della legge e prevede un meccanismo di assicurazione obbligatoria atta perlomeno a coprire i rischi di primo imbarco a carico di un viaggiatore che potenzialmente, in porto estero, diverrà un lavoratore imbarcato su nave straniera.

Le ulteriori norme prevedono sanzioni di carattere penale ed amministrativo dirette a colpire — con necessaria efficacia — eventuali violazioni alla disciplina introdotta. Il differimento nell'entrata in vigore della legge è evidentemente necessario per consentire agli armatori stranieri e ai raccomandatari di riorganizzare il settore secondo le direttive della stessa.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

I raccomandatari autorizzati ai sensi delle vigenti leggi possono svolgere la loro attività esclusivamente per conto di armatori italiani o di Paesi della CEE.

Per poter svolgere attività per conto di armatori di nazionalità diverse da quelle di cui al comma precedente i raccomandatari debbono essere iscritti in uno speciale elenco aggiuntivo.

Possono chiedere l'iscrizione nell'elenco aggiuntivo i raccomandatari che nel quinquennio precedente abbiano svolto continuamente attività di raccomandazione per conto degli armatori di cui al primo comma.

I raccomandatari, che durante un anno non abbiano esercitato anche attività per conto degli armatori di cui al primo comma, sono d'ufficio cancellati dall'elenco aggiuntivo.

Art. 2.

I raccomandatari iscritti nell'elenco aggiuntivo di cui all'articolo 1, che intendono svolgere attività diretta all'arruolamento o all'ingaggio di lavoratori italiani o stranieri o comunque all'imbarco di passeggeri su navi non di linea per conto di armatori stranieri di Paesi non aderenti alla CEE, devono chiedere, per ciascuna circoscrizione territoriale nella quale intendono operare, l'iscrizione in appositi elenchi tenuti dagli Uffici di collocamento della gente di mare rispettivamente competenti per territorio.

Art. 3.

Gli armatori non appartenenti ai Paesi della CEE possono arruolare o ingaggiare lavoratori in Italia soltanto attraverso raccomandatari iscritti negli elenchi previsti dal precedente articolo.

Art. 4.

Il raccomandatario, il quale comunque interviene nell'arruolamento o nell'ingaggio di lavoratori italiani e stranieri per l'imbarco su navi di armatori stranieri di Paesi non aderenti alla CEE, è tenuto:

a) a garantire in ogni caso al lavoratore l'attribuzione del diritto ad un trattamento retributivo non inferiore a quello previsto nelle leggi e nella contrattazione collettiva italiana;

b) a provvedere, in nome e per conto dell'armatore e comunque in solido con esso anche agli effetti dell'articolo 2116 del codice civile, all'adempimento di tutti gli obblighi derivanti per gli armatori italiani dalle leggi di previdenza ed assistenza per tutto il periodo di imbarco su navi dell'armatore per cui opera, indipendentemente dalla durata iniziale del contratto.

Qualora l'ingaggio avvenga per un porto estero, una copia del relativo contratto deve essere inviata, a cura del raccomandatario, all'Ispettorato dell'emigrazione.

Art. 5.

Il raccomandatario può liberarsi delle obbligazioni previste dal precedente articolo, primo comma, lettera b), depositando presso l'ufficio di collocamento della gente di mare, prima che l'imbarco abbia effettivamente luogo, documentazione idonea a dimostrare:

a) che l'armatore ha provveduto in Italia o all'estero a garantire al lavoratore un trattamento assicurativo e previdenziale equivalente a quello previsto dalla legge italiana;

b) che i premi assicurativi nonchè gli oneri sociali sono stati pagati per tutto il periodo dell'imbarco;

c) che la durata o le modalità d'imbarco non sono tali da far presumere nelle parti un intento di frode alla presente legge;

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

d) che eventuali diritti del lavoratore possono essere fatti valere con facilità, celerità ed equità dall'interessato o dai suoi aventi causa.

Art. 6.

Il Ministro della marina mercantile determina, con decreto da emanarsi entro 10 giorni dall'entrata in vigore della presente legge e successivamente entro il 31 gennaio di ciascun anno, le forme di previdenza ed assistenza da considerare equivalenti a quelle previste dalla legge italiana. L'equivalenza dovrà essere valutata anche sotto il profilo della tutela amministrativa e giurisdizionale.

Art. 7.

Il raccomandatario, il quale conclude o comunque promuove contratti di trasporto per passeggeri su navi non di linea di armatori stranieri di paesi non aderenti alla CEE, è tenuto, aggiungendo il relativo onere al biglietto di passaggio, a stipulare presso imprese italiane autorizzate, per conto dell'armatore, una assicurazione della responsabilità civile prevista dall'articolo 1681 del codice civile.

Per l'adempimento dell'obbligo assicurativo il contratto deve essere stipulato per somme non inferiori a 20.000.000.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro della marina mercantile, tale somma può, quando se ne ravvisi la necessità, essere variata tenuto conto dell'indice generale dei prezzi di mercato o di quello delle retribuzioni, desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

Art. 8.

Chiunque, senza essere abilitato ai sensi della presente legge, svolge in qualunque forma attività diretta all'arruolamento o all'ingaggio di lavoratori per l'imbarco su navi di armatori stranieri di Paesi non aderenti alla CEE, è punito con la reclusione da 6 mesi a 2 anni e con la multa da 1 a 10 milioni.

Art. 9.

Le violazioni agli articoli 4, primo comma, lettera *b*), e secondo comma, e 7 della presente legge sono punite con l'ammenda da 1 a 10 milioni. In caso di recidiva la condanna comporta di diritto l'interdizione dall'esercizio dell'attività di raccomandazione.

Art. 10.

Dopo l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del Registro italiano navale, è inserito il seguente articolo:

« Art. 2-bis. — La classificaione è obbligatoria per le navi straniere, quando su di esse siano imbarcati lavoratori arruolati o ingaggiati in Italia ».

Art. 11.

La presente legge entra in vigore 120 giorni dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.