

(N. 999)

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(MARTINAZZOLI)

col **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(DE MICHELIS)

e col **Ministro dell'Interno**

(SCALFARO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 OTTOBRE 1984

Gestione dei servizi complementari a bordo delle navi adibite  
a crociera in regime di appalto

ONEREVOLI SENATORI. — La concorrenza in campo internazionale nei servizi crocieristici per via marittima impone di ricercare soluzioni idonee sia ad assicurare un trattamento di alta qualità per i passeggeri trasportati, sia ad impiantare sistemi organizzativi che consentano di ridurre, per quanto possibile, i costi complessivi di gestione dei servizi stessi.

È, infatti, da rilevare che per le unità da crociera negli ultimi anni i costi sono saliti in proporzione di gran lunga maggiore rispetto all'aumento dei ricavi, poichè i merca-

ti non hanno potuto assorbire tariffe correlativamente elevate.

Per far fronte alla crisi, i Paesi esteri dell'area occidentale si sono spesso indirizzati verso nuovi modelli gestionali in tale settore, attraverso una organizzazione composita — facente capo a diversi soggetti — riguardante, da un lato, i servizi marittimi e, dall'altro, quelli più specificamente turistici.

Ciò induce a ritenere che per il nostro Paese si proponga l'alternativa di un adeguamento ai nuovi sistemi, ovvero di dover registrare l'abbandono graduale dell'attività

crocieristica per l'impossibilità di reggere alla concorrenza straniera, sia dei Paesi occidentali, sia di quelli dell'Est europeo, che hanno ormai costi di gestione nettamente inferiori.

L'eventuale appalto dei servizi complementari di bordo, possibile in altri Paesi, è però precluso in Italia, per i vincoli posti dalla normativa del codice della navigazione (articoli 316 e seguenti), che prevede anche per i lavoratori impiegati in tali servizi l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, considerandoli a tutti gli effetti membri dell'equipaggio.

Il testo normativo proposto si rivolge appunto a superare l'ostacolo attualmente frapposto dall'ordinamento all'inserimento nell'organizzazione di bordo di servizi appaltati, nei limiti e con le finalità sopra indicate.

In pratica, si propone che i servizi di camera e di cucina sulle navi da crociera possano essere organizzati in regime di appalto da imprese italiane o straniere, estranee all'armamento della nave, che, per le specifiche competenze nel settore turistico-alberghiero, possano, assumendo la gestione dei servizi in questione a bordo delle navi da crociera, espletarli con efficienza e costi molto più bassi di quelli attuali.

La deroga che si propone al sistema delimitato dal codice della navigazione è rigidamente condizionata dal duplice limite che si tratti di servizi complementari di bordo e che essa sia limitata alle sole navi adibite a servizi crocieristici.

Naturalmente la proposta normativa si pone il problema fondamentale dell'ordine e della sicurezza a bordo, anche in presenza di personale non legato contrattualmente all'armatore e che tuttavia deve essere effettivamente controllato dal comando di bordo.

Tale problema viene affrontato e risolto richiedendo, da un lato, l'accertamento preventivo di talune essenziali attitudini marinare da parte del personale che verrà assunto a bordo in regime di appalto per le prestazioni dei servizi di camera e di cucina e, dall'altro, assoggettando il personale in questione alla gerarchia dei componenti l'equipaggio, di cui all'articolo 321 del codi-

ce della navigazione (articolo 1, comma secondo).

L'articolo 3 del provvedimento stabilisce che in materia non trova applicazione la disposizione di cui all'articolo 3 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, relativa al divieto di intermediazione e interposizione nelle prestazioni di lavoro e alla disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e servizi. L'articolo 3 della legge n. 1369 sopra citata prevede, in particolare, che l'imprenditore, il quale appalti determinati servizi all'interno dell'azienda, è tenuto, in solido con l'appaltatore, a garantire ai dipendenti di quest'ultimo un trattamento retributivo nonchè normativo non inferiore a quello spettante ai propri lavoratori.

La stessa legge n. 1369 all'articolo 5 prevede, tuttavia, una serie di ipotesi di appalti di servizi in cui il ricordato articolo 3 non trova applicazione. A dette ipotesi con l'attuale provvedimento legislativo viene aggiunta quella dell'appalto dei servizi complementari a bordo delle navi da crociera.

La nuova ipotesi non altera la struttura e le finalità della legge n. 1369 del 1960 e trova una piena giustificazione allorchè si tenga presente che le navi da crociera operano normalmente in aree geografiche lontane e tendono ad agire in pratica — anche se sul piano strettamente giuridico, per il collegamento creato dalla bandiera, la nave va considerata come « territorio » dello Stato — alla pari delle aziende italiane all'estero che si avvalgono in parte di mano d'opera nonchè dell'ausilio di imprenditori locali per l'organizzazione di parte dei servizi da esse offerti.

È sempre da tener presente al riguardo che problemi molto simili a quelli trattati dall'articolo 3, così come del resto da tutto il disegno di legge nel suo complesso, sono stati affrontati anche dalle altre flotte e il più delle volte molto più semplicisticamente risolti con il ricorso a bandiere di comodo.

Nella accentuata concorrenza nell'offerta di servizi crocieristici si è dovuto constatare l'ulteriore fenomeno dell'estrema liberalità con cui i vari Paesi hanno consentito alla propria flotta da crociera di adattarsi alle richieste dei mercati internazionali per quanto ri-

guarda i servizi accessori da fornirsi ai passeggeri.

Così oggi su molte navi, sia di bandiera europea che di bandiera ombra, accanto ai tradizionali servizi (quali spettacoli, negozi che vendono merce in regime di esenzione doganale-*free shop*, eccetera) si hanno a bordo case da gioco normalmente date in gestione ad imprese specializzate in cambio di una *royalty* per ogni passeggero imbarcato.

Ciò consente di affrontare la concorrenza con quel qualcosa in più che permette anche a navi di minor livello di quelle italiane di spuntare noli più remunerativi e soprattutto un maggior utilizzo delle navi nei periodi di bassa e mezza stagione.

Il fenomeno si presenta sui mercati americani in genere (Nord, Centro e Sud), australiani e di alcuni Paesi orientali.

Al fine di mettere la nostra marina da crociera in condizione di parità con gli armamenti esteri anche sotto questo profilo, l'articolo 4 del disegno di legge prevede la non applicazione delle norme del codice penale nonché di quelle del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza in materia di gioco e di case da gioco per i fatti commessi a bordo delle navi da crociera. Tuttavia, a garanzia che nessun riflesso negativo, neppure indiretto, abbia ad aversi nell'ordine pubblico, inteso in senso lato, del Paese, la norma in questione espressamente prevede che la deroga trova applicazione solamente quando le navi da crociera si trovino in navigazione ben lontane dal territorio nazionale e cioè oltre lo Stretto di Gibilterra o il Canale di Suez.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

Il Ministro della marina mercantile, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione, può autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazionali o straniere i servizi complementari a bordo delle navi adibite a crociera.

Tali servizi sono svolti dall'appaltatore con gestione e organizzazione proprie e il relativo personale non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo prevista dall'articolo 321 del codice della navigazione.

### Art. 2.

Ai fini dell'autorizzazione all'imbarco, l'armatore è tenuto a presentare all'autorità marittima o consolare l'elenco delle persone di cui l'appaltatore intende avvalersi per l'esple-

tamento del servizio a bordo, fornendo idonea documentazione, rilasciata da pubbliche autorità proprie del settore, atta a comprovare che ciascuna di esse abbia l'idoneità fisica al servizio da svolgere, sappia nuotare e vogare, e risulti in regola per l'intero periodo di imbarco con le assicurazioni sociali in vigore nella nazione di appartenenza dell'appaltatore o, in ogni caso, risulti assicurata contro gli infortuni e le malattie attraverso idonea polizza assicurativa propria del settore marittimo. L'eventuale personale italiano dipendente da appaltatore straniero deve in ogni caso essere in regola con il regime delle assicurazioni sociali previsto dalle norme italiane.

A detto personale devono essere assicurate a bordo sistemazioni che abbiano gli stessi requisiti di igiene ed abitabilità previsti per l'equipaggio, nonchè condizioni di lavoro atte a evitare pericoli ed infortuni.

#### Art. 3.

Nei casi di appalto previsti dalla presente legge non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369.

#### Art. 4.

Le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applicano ai fatti commessi a bordo delle navi adibite a crociera durante i periodi di navigazione oltre lo Stretto di Gibilterra e il Canale di Suez.