



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sui marittimi
che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE e
2001/23/CE
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

Relatore: Licia Ronzulli

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	16

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sui marittimi che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE e 2001/23/CE (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento e al Consiglio (COM(2013)0798),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 153, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0409/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del...¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del...²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A7-0000/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva

Title 1

Testo della Commissione

Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativa ai marittimi, che modifica *delle*

Emendamento

Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativa ai marittimi, che modifica *le*

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

² Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE,
2002/14/CE, 98/59/CE e **2001/23/CE**

direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE,
2002/14/CE e 98/59/CE (Testo rilevante ai
fini del SEE)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. en

Motivazione

La direttiva 2001/23/CE è estremamente pertinente per i beni immobili ma non può essere applicata semplicemente ai beni mobili. Nei trasporti marittimi, i contratti collettivi sono spesso legati alla legislazione di uno Stato di bandiera. Se una nave viene venduta e si applica la direttiva in questione, i marittimi si potrebbero trovare occupati a condizioni molto diverse, il che potrebbe non andare a loro vantaggio. I contratti collettivi di lavoro differiscono da uno Stato di bandiera all'altro e a livello nazionale tengono conto della possibilità di trasferire le attività del settore navale.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La direttiva 2008/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso d'insolvenza del datore di lavoro²², la direttiva 2009/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, 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 comunitarie²³, la direttiva 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori²⁴, la direttiva 98/59/CE del Consiglio, del 20 luglio 1998, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi²⁵ **e la direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli**

Emendamento

(2) La direttiva 2008/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso d'insolvenza del datore di lavoro²², la direttiva 2009/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, 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 comunitarie²³, la direttiva 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori²⁴ **e la direttiva 98/59/CE del Consiglio, del 20 luglio 1998, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi²⁵ escludono o consentono agli Stati membri di escludere dal loro ambito di**

Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti²⁶ escludono o consentono agli Stati membri di escludere dal loro ambito di applicazione il personale navigante.

applicazione il personale navigante.

²² GU L 283 del 28.10.2008, pag. 36.

²² GU L 283 del 28.10.2008, pag. 36.

²³ GU L 122 del 16.5.2009, pag. 28.

²³ GU L 122 del 16.5.2009, pag. 28.

²⁴ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 29.

²⁴ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 29.

²⁵ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 16.

²⁵ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 16.

²⁶ **GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.**

Or. en

Motivazione

La direttiva 2001/23/CE è estremamente pertinente per i beni immobili ma non può essere applicata semplicemente ai beni mobili. Nei trasporti marittimi, i contratti collettivi sono spesso legati alla legislazione di uno Stato di bandiera. Se una nave viene venduta e si applica la direttiva in questione, i marittimi si potrebbero trovare occupati a condizioni molto diverse, il che potrebbe non andare a loro vantaggio. I contratti collettivi di lavoro differiscono da uno Stato di bandiera all'altro e a livello nazionale tengono conto della possibilità di trasferire le attività del settore navale.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Il quadro normativo attuale **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 esenzioni e deroghe consentite dalla vigente legislazione. Un numero significativo di Stati membri è ricorso in misura limitata alle esclusioni.**

Emendamento

(5) Il quadro normativo attuale **negli** Stati membri **deriva dalla specifica natura della professione dei marittimi. In molti** Stati membri **ai marittimi si applicano contratti collettivi di lavoro che forniscono un livello adeguato di protezione. Inoltre, l'entrata in vigore nell'agosto 2013 della Convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL garantisce la parità di condizioni a livello globale.**

Motivazione

La differenza più significativa tra i trasporti marittimi e le altre attività economiche a terra è il fatto che una nave è un bene estremamente mobile. Le navi di solito operano su rotte commerciali internazionali, navigando attraverso una serie di giurisdizioni nazionali. Occorre che la proposta cerchi di salvaguardare la parità di condizioni a livello internazionale facendo chiaramente riferimento alla Convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL, che è stata recepita nel diritto dell'UE tramite un accordo tra le parti sociali ECSA e ETF, cui sarà data attuazione ai sensi del diritto dell'UE.

Emendamento 4**Proposta di direttiva
Considerando 7***Testo della Commissione**Emendamento*

(7) Il Libro blu²⁸ ha sottolineato la necessità di accrescere il numero e la qualità dei posti di lavoro per i cittadini europei e l'importanza di migliorare le condizioni di lavoro a bordo.

soppresso

²⁸ ***COM(2007)0575 definitivo del 10 ottobre 2007.***

Motivazione

Sebbene le conclusioni del Libro blu siano utili, non è chiaro il nesso con le esclusioni dei marittimi da alcune direttive in materia di occupazione. Effettivamente, le deroghe concesse ai sensi del quadro normativo attuale hanno finora garantito la competitività internazionale dei trasporti marittimi europei.

Emendamento 5**Proposta di direttiva
Considerando 10***Testo della Commissione**Emendamento*

(10) Occorre rispettare i diritti dei marittimi disciplinati dalla presente

(10) Occorre rispettare i diritti dei marittimi disciplinati dalla presente

direttiva e riconosciuti dagli Stati membri nelle legislazioni nazionali di attuazione delle direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE *e/o* **2001/23/CE**.

direttiva e riconosciuti dagli Stati membri nelle legislazioni nazionali di attuazione delle direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE *e* 98/59/CE.

Or. en

Motivazione

La direttiva 2001/23/CE è estremamente pertinente per i beni immobili ma non può essere applicata semplicemente ai beni mobili. Nei trasporti marittimi, i contratti collettivi sono spesso legati alla legislazione di uno Stato di bandiera. Se una nave viene venduta e si applica la direttiva in questione, i marittimi si potrebbero trovare occupati a condizioni molto diverse, il che potrebbe non andare a loro vantaggio. I contratti collettivi di lavoro differiscono da uno Stato di bandiera all'altro e a livello nazionale tengono conto della possibilità di trasferire le attività del settore navale.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) È pertanto opportuno modificare **le** direttive in materia di diritto del lavoro che escludono i marittimi dal proprio campo d'applicazione o che consentono deroghe che non siano giustificate da ragioni obiettive.

Emendamento

(12) È pertanto opportuno modificare **numerose** direttive in materia di diritto del lavoro che escludono i marittimi dal proprio campo d'applicazione o che consentono deroghe che non siano giustificate da ragioni obiettive.

Or. en

Motivazione

La direttiva 2001/23/CE è estremamente pertinente per i beni immobili ma non può essere applicata semplicemente ai beni mobili. Nei trasporti marittimi, i contratti collettivi sono spesso legati alla legislazione di uno Stato di bandiera. Se una nave viene venduta e si applica la direttiva in questione, i marittimi si potrebbero trovare occupati a condizioni molto diverse, il che potrebbe non andare a loro vantaggio. I contratti collettivi di lavoro differiscono da uno Stato di bandiera all'altro e a livello nazionale tengono conto della possibilità di trasferire le attività del settore navale.

Emendamento 7

Proposta di direttiva

Articolo 2 – punto 1

Direttiva 2009/38/CE

Articolo 1 – paragrafo 7

Testo della Commissione

All'articolo 1, il paragrafo 7 è **soppresso**.

Emendamento

All'articolo 1, il paragrafo 7 è **sostituito dal seguente**:

"7. Gli Stati membri possono derogare alla presente direttiva in situazioni in cui una nave a bordo della quale lavora un rappresentante dei dipendenti o il suo sostituto è in mare o si trova in un porto di uno Stato diverso dallo Stato di bandiera o laddove non è possibile partecipare fisicamente a una riunione ai sensi della presente direttiva."

Or. en

Motivazione

A causa della natura specifica dei trasporti marittimi e della lontananza che caratterizza i trasporti in alto mare, è probabile che la partecipazione fisica ai comitati aziendali disturbi le operazioni dei trasporti marittimi. Le navi attive nel commercio internazionale passano in effetti più tempo in mare che presso i porti, il che rende impossibile l'organizzazione di riunioni con un breve preavviso. Di conseguenza, la partecipazione sarebbe inutile se la presenza fisica non può essere garantita, e a molte navi manca l'attrezzatura di comunicazione che potrebbe essere usata in alternativa.

Emendamento 8

Proposta di direttiva

Articolo 3 – punto 1

Direttiva 2002/14/CE

Articolo 3 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri possono derogare alla presente direttiva **mediante disposizioni particolari applicabili agli equipaggi delle navi d'alto mare, a condizione che tali disposizioni particolari garantiscano un**

Emendamento

3. Gli Stati membri possono derogare alla presente direttiva **in situazioni in cui una nave marittima a bordo della quale lavora un rappresentante dei dipendenti o il suo sostituto è in mare, in un porto di uno**

livello equivalente di protezione del diritto all'informazione e alla consultazione e il suo effettivo esercizio da parte dei dipendenti interessati.

Stato diverso dallo Stato di bandiera o laddove non è possibile tenere una riunione con il datore di lavoro in conformità delle modalità di informazione e consultazione.

In caso di deroga all'articolo 4, i rappresentanti dei dipendenti interessati sono informati della riunione con il datore di lavoro e del suo ordine del giorno, nonché della motivazione per cui non sono invitati alla riunione. I rappresentanti dei dipendenti possono presentare commenti alla direzione responsabile quanto all'ordine del giorno della riunione. I rappresentanti dei dipendenti sono informati in seguito dell'esito della riunione.

Laddove uno o più rappresentanti dei dipendenti dell'impresa o stabilimento interessato non lavori a bordo di una nave mercantile, i diritti di informazione e consultazione di tali rappresentanti dei dipendenti non sono interessati dalle deroghe di cui al presente paragrafo.

Or. en

Motivazione

A causa della natura specifica dei trasporti marittimi, è probabile che la partecipazione fisica agli organismi di informazione e consultazione disturbi le operazioni dei trasporti marittimi.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 4 – punto 2

Direttiva 98/59/CE

Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Quando i progetti di licenziamenti collettivi riguardano i membri dell'equipaggio di una nave marittima, la notifica viene inviata all'autorità competente dello Stato membro di cui la

Emendamento

Quando i progetti di licenziamenti collettivi riguardano i membri dell'equipaggio di una nave marittima, la notifica viene inviata all'autorità competente dello Stato membro di cui la

nave batte bandiera.

nave batte bandiera, ***nonché all'autorità pubblica competente nel paese in cui è situato il datore di lavoro.***

Or. en

Motivazione

Non sarebbe sufficiente informare soltanto lo Stato di bandiera, dal momento che molto spesso lo Stato di bandiera non ha collegamenti o giurisdizione sullo Stato in cui è stabilito il datore di lavoro.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 4 – punto 3

Direttiva 98/59/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Quando i progetti di licenziamenti collettivi dei membri di un equipaggio ***sono*** effettuati in relazione o a seguito di un trasferimento di una nave marittima, ***gli Stati membri possono, previa consultazione delle parti sociali, concedere all'autorità pubblica competente la facoltà di derogare, in tutto o in parte, al periodo di cui al paragrafo 1 nei seguenti casi:***

(a) l'oggetto del trasferimento consiste esclusivamente in una o più navi marittime,

(b) il datore di lavoro gestisce una sola nave marittima.

Emendamento

I progetti di licenziamenti collettivi dei membri di un equipaggio effettuati in relazione o a seguito di un trasferimento di una nave marittima ***sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva.***

Laddove nella legislazione nazionale o nei contratti collettivi di lavoro vi siano già disposizioni applicabili ai licenziamenti collettivi di membri di un equipaggio a bordo di navi marittime, tali disposizioni sono lasciate impregiudicate dalla presente direttiva.

Or. en

Motivazione

Le disposizioni della direttiva definiscono le procedure per l'informazione e la consultazione dei lavoratori. Le complesse strutture dell'occupazione marittima rendono spesso impraticabile la loro applicazione. Se si applicasse la direttiva della Commissione, si potrebbe configurare un incentivo al cambiamento di bandiera. Le disposizioni nazionali in materia di licenziamenti collettivi che esistono in molti Stati membri rispecchiano le caratteristiche del settore dei trasporti marittimi. Spetta agli Stati membri continuare a decidere se è necessaria la legislazione o altre misure.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Articolo 5

Testo della Commissione

Emendamento

La direttiva 2001/23/CE è così modificata: ***soppresso***

L'articolo 1 è così modificato:

(1) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. La presente direttiva si applica, fatto salvo il paragrafo 3, se e nella misura in cui l'impresa, lo stabilimento o la parte d'impresa o di stabilimento da trasferire si trovi nell'ambito d'applicazione territoriale del trattato.";

(2) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La presente direttiva si applica al trasferimento di una nave marittima registrata in uno Stato membro e/o battente bandiera di uno Stato membro e che costituisce un'impresa, uno stabilimento o parte di un'impresa o di uno stabilimento ai fini della presente direttiva, anche se non si trova nell'ambito d'applicazione territoriale del trattato.";

(3) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Gli Stati membri possono, previa consultazione delle parti sociali, disporre che il capo II della presente direttiva non si applichi nei seguenti casi:

(a) L'oggetto del trasferimento consiste esclusivamente in una o più navi marittime,

(b) L'impresa o lo stabilimento oggetto del trasferimento gestisce una sola nave marittima."

Or. en

Motivazione

Le navi sono beni mobili che possono essere trasferite con semplicità dalla giurisdizione di uno Stato a quella di un altro cambiandone la bandiera e l'immatricolazione. Inoltre, non è possibile trasferire una nave a un'altra bandiera e salvaguardare i diritti dei dipendenti ai sensi di un altro regime giuridico. Di conseguenza vi deve essere un diritto di porre fine ai contratti di lavoro. È opportuno rilevare che le condizioni basilari di lavoro di un marittimo si trovano nella legislazione dello Stato di bandiera.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione

L'attuazione della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione delle persone cui si applica la presente direttiva, livello già assicurato dagli Stati membri nei settori disciplinati dalle direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE *e/o* **2001/23/CE**.

Emendamento

L'attuazione della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione delle persone cui si applica la presente direttiva, livello già assicurato dagli Stati membri nei settori disciplinati dalle direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE *e* 98/59/CE.

Or. en

Motivazione

La direttiva 2001/23/CE è estremamente pertinente per i beni immobili ma non può essere applicata semplicemente ai beni mobili. Nei trasporti marittimi, i contratti collettivi sono spesso legati alla legislazione di uno Stato di bandiera. Se una nave viene venduta e si applica la direttiva in questione, i marittimi si potrebbero trovare occupati a condizioni molto diverse, il che potrebbe non andare a loro vantaggio. I contratti collettivi di lavoro differiscono da uno Stato di bandiera all'altro e a livello nazionale tengono conto della possibilità di trasferire le attività del settore navale.

MOTIVAZIONE

La Commissione europea si pone l'obiettivo di migliorare i diritti dei lavoratori marittimi impegnati a bordo delle navi battenti bandiera di uno dei ventotto Stati membri e propone pertanto la revisione di cinque direttive.

Le direttive in questione sono la direttiva 2008/94/CE relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso d'insolvenza del datore di lavoro, la direttiva 2009/38/CE riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo, la direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori, la direttiva 98/59/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi, la direttiva 2001/23/CE concernente il mantenimento dei diritti dei lavoratori subordinati in caso di trasferimenti di imprese, la direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi.

È necessario innanzitutto analizzare l'impatto che la proposta della Commissione potrebbe produrre.

Circa il 90% del commercio mondiale si sviluppa mediante il settore dei trasporti marittimi, senza i quali non sarebbe pertanto possibile operare importazioni ed esportazioni di merci a livello mondiale e rispondere positivamente alla crescente richiesta proveniente principalmente dai paesi che registrano la maggiore e rapida crescita economica.

A livello internazionale operano circa 50 000 navi mercantili, immatricolate in oltre 150 nazioni, che offrono occupazione a oltre un milione di marittimi. Circa il 30% di tali navi mercantili è registrato in uno Stato Membro. L'Unione europea rappresenta circa il 20% della flotta mondiale.

Non è purtroppo possibile definire con certezza i dati sull'occupazione nel settore della marina mercantile poiché le statistiche non sono aggiornate periodicamente e variano secondo le fonti.

Tuttavia dalla relazione sulla valutazione d'impatto della Commissione europea si evidenzia che i membri del personale navigante in Europa sono 345 455 mentre il settore della pesca occupa 157 561 addetti.

Lo scopo della proposta della Commissione europea è dunque quello di migliorare il livello di protezione dei lavoratori del settore marittimo, favorendo al tempo stesso la creazione di nuovi posti di lavoro in un settore centrale per l'economia europea.

Il relatore sostiene tale obiettivo ma non condivide alcuni elementi che sono alla base della presente proposta.

Vuole innanzitutto sottolineare che i lavoratori marittimi pur essendo esclusi dal campo di applicazione delle direttive in oggetto godono di differenti tutele stabilite dalle legislazioni di settore adottate negli Stati membri. Non possiamo pertanto parlare di esclusione ma bensì di differente legislazione.

In secondo luogo la Commissione, riferendosi alla direttiva 2001/23/CE sul trasferimento di imprese, sostiene che *“mentre le flotte degli Stati membri che applicavano le esclusioni si sono ridotte, in alcuni paesi marittimi che non applicano le esclusioni si è constatato un incremento della flotta”*.

La direttiva 2001/23/CE non pare lasciare agli Stati membri la possibilità di applicare o meno le norme in essa contenute al mondo marittimo, stante una chiara e univoca esclusione delle navi marittime. Pertanto, tale direttiva non può aver inciso sull'incremento della flotta in uno Stato membro rispetto ad un altro.

Il relatore sottolinea invece la necessità di considerare i possibili effetti sulla flotta comunitaria di un'estensione alle navi dei vincoli che esistono in caso di trasferimento di azienda.

In un settore fortemente internazionalizzato quale quello marittimo, e nel quale i passaggi di proprietà delle navi sono molto frequenti, se le compagnie armatoriali comunitarie si trovassero a dover rispettare una più stringente legislazione sui trasferimenti di nave, con complesse procedure burocratiche da rispettare per il trasferimento e conseguenti più elevati oneri, sarebbero certamente penalizzate rispetto ad altri competitor, con la quasi certa conseguente perdita di competitività.

A tal proposito non va sottovalutato che, essendo la nave un bene mobile registrato, ciò agevola il suo trasferimento da un registro a un altro, a differenza di quanto si verifica con riguardo ad un vero e proprio stabilimento.

Sono facilmente immaginabili le conseguenze negative, sia sul piano economico che occupazionale, derivanti da un decremento delle flotte europee a vantaggio di quelle extra-comunitarie.

In tal modo sarebbero così disattesi gli obiettivi della direttiva proposta ovvero l'aumento dell'occupazione nel settore marittimo e il miglioramento delle tutele per i lavoratori marittimi.

Gli equipaggi imbarcati sulle navi battenti bandiere comunitarie godono tutti di una legislazione comune più favorevole di quella di numerosi altri Stati. Con la fuga delle navi comunitarie verso altre bandiere si perderebbero numerosi posti di lavoro e molti marittimi comunitari, per non perdere l'occupazione, si troverebbero a dover operare senza la protezione offerta dall'ombrello comunitario.

Inoltre, nel valutare se estendere la normativa sui trasferimenti di azienda anche alle navi marittime, devono essere considerate alcune specificità del settore marittimo.

Ad esempio, a bordo di una nave operano più lavoratori che alternano periodi d'imbarco (solitamente 3-4 mesi) e periodi di sbarco a terra, durante i quali, nella maggior parte dei casi, s'interrompe il rapporto di lavoro. Quando il lavoratore marittimo s'imbarca nuovamente, anche se alle dipendenze dello stesso armatore, lo fa quasi sempre su una nave diversa dalla precedente. Ciò è dovuto alle peculiarità del lavoro marittimo che richiedono un continuo avvicendamento dei lavoratori in funzione sia della necessità per i lavoratori di alternare periodi di lavoro a bordo e periodi a terra (sempre variabile per ciascun lavoratore), sia delle esigenze operative dell'azienda.

In un tale contesto, in caso di trasferimento di nave, diverrebbe difficile anche solo individuare i lavoratori a cui garantire il mantenimento del rapporto di lavoro. Infatti lo si potrebbe fare solo con riferimento a coloro che risultano imbarcati al momento della vendita, con il rischio che il rapporto di lavoro verrebbe magari garantito a chi si è imbarcato solo il giorno precedente la vendita, e con una grave disparità di trattamento rispetto ad altri lavoratori.

Il relatore è del parere che la direttiva 2001/23/CE sul trasferimento d'impresе non dovrebbe essere modificata per includere i marittimi nel suo ambito. La nave è per definizione un bene mobile, è prassi corrente che sia spesso comprata e venduta, cambiando frequentemente bandiera e paese di registrazione. Nei paesi che fanno uso di queste deroghe, i marittimi hanno diritto, in base al diritto nazionale, di decidere se vogliono o meno essere trasferiti con la nave. Dal momento che le navi una volta vendute operano in altre parti del mondo i marinai spesso decidono di non essere trasferiti, preferendo rimanere con lo stesso armatore e lavorando su una diversa nave. Estendere il campo di applicazione della direttiva 2001/23/CE creerebbe incertezza giuridica sia per l'armatore che per il marittimo rispetto all'attuale situazione.

Il relatore ritiene inoltre che la proposta della Commissione di modificare la direttiva 98/59/CE sui licenziamenti collettivi non dovrebbe ostacolare l'acquisto e la vendita di navi. Quando sono previsti licenziamenti collettivi, i datori di lavoro devono informare i rappresentanti dei lavoratori e notificare la decisione all'autorità nazionale competente dello Stato di bandiera della nave. Tuttavia, il "periodo di riflessione", come previsto dalla direttiva 98/59/CE, che segue la notifica dell'autorità pubblica e ritarda il processo da un periodo di 30 giorni non tiene conto delle specificità del settore del trasporto marittimo.

Inoltre il relatore è del parere che i marittimi debbano avere la possibilità di partecipare e votare nel quadro dei comitati aziendali europei. Quando tuttavia la lontananza dei marittimi dalla sede della società, per periodi molto lunghi, lo rende impraticabile se non impossibile, deve essere prevista la possibilità di eleggere rappresentanti o sostituti dei lavoratori.

Alla luce delle osservazioni sopra esposte il relatore propone di modificare alcuni aspetti della proposta della Commissione che a suo parere non tengono conto di alcune realtà della professione marittima e del funzionamento del settore dei trasporti marittimi.

I nuovi elementi mirano a garantire una migliore certezza giuridica per tutti gli operatori del settore.

L'obiettivo comune deve essere quello di concedere ai lavoratori marittimi europei la miglior copertura possibile grazie all'adozione di una proposta che assicuri il giusto equilibrio tra la necessità di un adeguato livello di tutela dei marittimi e il mantenimento della competitività del settore che li impiega.