

## INTRODUZIONE

Non è certo semplice affrontare un tema come quello della regolazione del lavoro nell'ambito del diritto della navigazione marittima in un periodo in cui i processi di globalizzazione ed il continuo sviluppo delle innovazioni tecnologiche comportano una profonda riflessione sulla regolazione del lavoro in ogni settore.

Tali processi incidono in maniera particolarmente significativa nel settore del trasporto marittimo, a fronte di una vera e propria riorganizzazione a livello globale, europeo e nazionale dell'industria del trasporto marittimo avvenuta negli ultimi anni attraverso nuove tecniche di costruzione che comportano rilevanti fenomeni di gigantismo e specializzazione navale, tanto nell'ambito del trasporto delle merci con la diffusione di forme di standardizzazione del carico come il trasporto mediante container e l'implementazione dei fenomeni di automazione delle navi, quanto in quello del trasporto passeggeri con il forte sviluppo del settore crocieristico, che pongono problemi nuovi anche nell'ambito della condizione di coloro che lavorano in tale settore.

Gli strumenti giuridici che l'ordinamento possiede per regolare tali fenomeni si identificano in gran parte nel Codice della navigazione del 1942, oggetto nel corso del tempo di profonde modifiche in diversi suoi aspetti, come in materia portuale<sup>1</sup>, nell'ambito della navigazione aereonautica<sup>2</sup> o in materia di navigazione da diporto<sup>3</sup>. Per quanto, invece, concerne la prima e principale parte del Codice della navigazione, vera e propria architrave dedicata alla navigazione marittima, non si è tuttavia ancora pervenuti ad una modifica significativa del suo impianto.

Se però si guarda un po' più approfonditamente al settore della regolazione del lavoro marittimo il giurista del lavoro, che ha certamente una visione in parte diversa dallo studioso del diritto della navigazione, non può che rimanerne affascinato.

---

<sup>1</sup> Con l. 28.1.1994, n. 84, modificata dal d.lgs 4.8.2016, n. 169.

<sup>2</sup> Con il d.lgs 9.5.2005, n. 96, che pure non ha influito sulla regolazione del contratto di lavoro per il personale di volo.

<sup>3</sup> Con il c.d. codice della nautica da diporto di cui al d.lgs 18.7.2005, n. 171, come modificato dal più recente d.lgs 3.11.2017, n. 229.

Si tratta di un settore in cui diversi istituti sono radicati nella storia, con qualche riflesso già nel diritto romano e più articolati riferimenti regolativi a partire dal Consolato del mare, antico codice di usi e consuetudini in materia di navigazione che viene fatto risalire, a seconda delle fonti, tra l'XI e il XV secolo, e dagli statuti marinari delle città costiere medioevali. E che ha trovato una prima regolamentazione sistematica nella nota *Ordonnance touchant la Marine* del 1681 nella Francia di Luigi XIV, che grande influenza ebbe, attraverso il passaggio dei codici napoleonici, dapprima sulla codificazione italiana dei Codici di commercio del 1865 e del 1882 e successivamente sullo stesso Codice della navigazione, anticipando nettamente molte delle istanze protettive che nell'ambito del diritto del lavoro, il cui sviluppo avverrà in realtà su strade parallele, si cominciano ad intravedere solo a cavallo tra XIX e XX secolo.

È un ambito in cui gli aspetti privatistici e quelli pubblicistici convivono, in parallelo tra loro, ma anche sovrapponendosi e integrandosi l'un l'altro. L'impronta pubblicistica, strettamente correlata alle esigenze della sicurezza della navigazione che connota la specialità del lavoro marittimo, comincia a intravedersi dalla normativa che disciplina l'accesso alla professione nautica e regola l'iscrizione del lavoratore marittimo nelle matricole della gente di mare. Si manifesta nella forma del contratto di arruolamento, che deve essere stipulato per atto pubblico a pena di nullità innanzi all'autorità marittima. Si consolida nei particolari doveri che il marittimo è tenuto a rispettare nel periodo dell'imbarco sotto il controllo del comandante. Ma l'assetto contrattuale è fortemente intinto nel diritto privato, e gli aspetti privatistici rendono la materia molto prossima a quanto accade nel diritto del lavoro, tanto che l'attuale tendenza vede una continua forte convergenza tra i due ambiti.

È una materia che affronta, pur da una posizione parzialmente defilata, alcuni snodi problematici che hanno da sempre caratterizzato il diritto del lavoro, dall'inquadramento sistematico di alcuni istituti alle problematiche di diritto sindacale, che vede le organizzazioni sindacali assumere un ruolo rilevante nell'ambito della regolazione del lavoro marittimo.

Ma il settore del lavoro nautico, che pure si sviluppa con riferimento alla presunta rigidità dell'art. 1 c. nav., sembra tuttavia mostrare ampi margini di flessibilità e di capacità di adattamento alle mutevoli esigenze regolative che si sono poste nel tempo, come emerge dai tentativi di riforma della parte marittima del codice<sup>4</sup> che non sono, tuttavia, intervenuti sulla disciplina lavoristica, senza neanche riprendere le poche indicazioni contenute nello schema di riforma del 1986<sup>5</sup>, evidentemente ritenendo tutto sommato soddisfacente l'attuale assetto regolativo.

---

<sup>4</sup> Si pensi ai disegni di legge delega del 2008 e del 2013.

<sup>5</sup> Nello schema di riforma PESCATORE del 1986 era in particolare previsto di limitare l'ambito della disciplina del codice al solo personale navigante; prevedere norme di carattere generale con-

Ciò è avvenuto soprattutto in virtù della capacità interpretativa della dottrina e della giurisprudenza, anche costituzionale, che nel corso degli anni hanno potuto declinare l'approccio tendenzialmente autarchico del Codice della navigazione in una correlazione più diretta con la disciplina del lavoro comune, ancorché con qualche rigidità in più tanto da potersi probabilmente parlare di specialità rafforzata, consentendo così di poter applicare al rapporto di lavoro marittimo diverse previsioni regolative del diritto del lavoro comune, tutelando maggiormente i lavoratori e riuscendo a garantire al contempo le peculiari necessità di sicurezza della navigazione del settore.

Ed è stato anche grazie alla capacità della materia, attraverso nuove forme di regolazione sovra statutale, di provare ad affrontare e risolvere le più rilevanti problematicità correlate alla più intensa internazionalizzazione che caratterizza il settore del trasporto marittimo, come il fenomeno delle navi con bandiere ombra utilizzate con l'esplicito obiettivo di risparmiare sui costi del trasporto e sul costo del lavoro in particolare, creando situazioni di mercato *dumping* sociale. Si pensi in particolare a quanto avvenuto negli ultimi anni con l'approvazione della Convenzione O.I.L. sul lavoro marittimo del 2006, in vigore per l'Italia dal 2013, che, pur nelle condizioni derivanti dai limitati effetti che il diritto internazionale ha normalmente sugli ordinamenti interni, può potenzialmente considerarsi un primo passo verso un tentativo di regolazione comune ai tempi della globalizzazione<sup>6</sup>, processo a cui il diritto del lavoro non è ancora riuscito a giungere.

D'altra parte il settore marittimo continua ad assicurare un rilevante impatto sull'economia nazionale, anche in relazione alla forza lavoro impiegata.

Secondo il VI rapporto sull'economia del mare del Censis del dicembre 2019, pur in un periodo complicato quale quello attuale, e tenendo presente che a livello mondiale circa l'80% delle merci viene trasportato via mare, il *cluster* marittimo italiano vale circa il 2% del PIL nazionale per un valore di circa 34 mld di euro l'anno. Secondo tale rapporto l'Italia, con una flotta mercantile di circa 1400 navi, mantiene tuttora la 5<sup>a</sup> flotta di bandiera tra le maggiori economie del G20, la 1<sup>a</sup> nel mondo di navi-traghetto RoRo (Roll-in Roll-out), la 5<sup>a</sup> di navi-cisterna speciali per prodotti petroliferi, e possiede la 2<sup>a</sup> flotta da pesca nel Mediterraneo.

Sono dati che appaiono in linea anche con quanto sostenuto dal più recente

---

formi ai principi del diritto comune del lavoro, salvo specifiche esigenze di sicurezza della navigazione; un ampio rinvio ai contratti collettivi (art. 6, n. 35), nonché prevedere una nuova definizione di equipaggio "come complesso dei marittimi che presta la sua attività a bordo in base al contratto di arruolamento, e che è sottoposto al principio della gerarchia di bordo" (art. 6, n. 36).

<sup>6</sup> Sul punto già poco dopo la sua approvazione era stato suggerito come la MLC 2006 potesse "rappresentare un primo codice universale del diritto del lavoro" (V. FILÌ, *Il lavoro marittimo alla ricerca del difficile equilibrio tra tutela della concorrenza e diritti dei lavoratori*, in *Dir. rel. ind.*, 2007, 3, p. 784).

Piano del mare, che il parlamento italiano ha approvato nell'ottobre del 2023<sup>7</sup>, e dal secondo rapporto sui lavoratori marittimi redatto dall'Inail nel 2024.

Quello marittimo è certamente un settore industriale che, pur reduce da un profondo percorso riorganizzativo, risulta ancora oggi piuttosto importante e che in Italia continua ad impiegare un numero di persone non irrilevante, al netto delle attuali problematiche correlate alla crisi della marineria italiana e, più di recente, a quella sanitaria legata al fattore Covid-19.

Stando al rapporto Censis nel 2017 erano più di 59.000 le posizioni lavorative<sup>8</sup> impiegate nel solo ambito del puro trasporto marittimo, a cui si aggiungono i settori affini della logistica portuale, della pesca, dell'industria navale e della nautica da diporto, per più di 230.000 posizioni lavorative direttamente correlate al trasporto marittimo. Allargando il campo alle posizioni lavorative indirettamente coinvolte nell'intero *cluster* marittimo si arriverebbe a più di 660.000 posizioni lavorative coinvolte, che corrisponderebbe a circa il 2% della forza lavoro complessiva a livello nazionale.

Si tratta di una stima che coincide con quanto contenuto nella relazione annuale di Confitarma del 2019, che si limita, più precisamente, a dare un'idea del numero dei lavoratori imbarcati. Secondo tale relazione alla fine del 2018, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana sarebbero pari a circa 46.350, di cui circa 26.000 coperti da marittimi italiani o europei e circa 20.350 da personale non europeo. Le particolari modalità in cui è organizzato il personale marittimo fanno sì che su tali posti ruotino circa 66.300 lavoratori marittimi. Calcolando anche il personale a terra, secondo il rapporto, gli occupati del settore del lavoro marittimo risultano essere nel 2018 un numero pari a circa 75.000.

Secondo uno studio di Cnel e Inps del 2019<sup>9</sup>, peraltro, è disponibile il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applicava il Ccnl Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applicava il Ccnl Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il nu-

---

<sup>7</sup> Si tratta più specificamente della delibera del 31.7.2023, pubblicata in G.U. il 23.10.2023, con cui la Presidenza del Consiglio ha dato approvazione al Piano del mare per il triennio 2023-2026, documento elaborato e approvato con cadenza triennale dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), ai sensi dell'art 12 d.l. 11.11.2022, n. 173, in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, conv. in l. 16.12.2022, n. 204.

<sup>8</sup> Lo studio del Censis in realtà preferisce ragionare in termini di unità di lavoro, che, nel particolare settore del lavoro marittimo sarebbe inferiore a quello delle posizioni lavorative (1,25 posizioni lavorative per ogni unità di lavoro, secondo le stime utilizzate nello studio). Nel 2017 sarebbero 47.330 le unità di lavoro nell'ambito del trasporto marittimo, con un aumento dell'8% rispetto al 2015, 184.612 le unità direttamente legate a trasporto, industria navale, logistica portuale, pesca e 528.756 quelle anche indirettamente legate al comparto marittimo. Tale ultimo rilievo tiene anche conto, ad esempio, della spesa derivante dal turismo crocieristico e diportistico.

<sup>9</sup> Il comunicato stampa di Confitarma dell'agosto 2019 sottolinea come tali dati debbano considerarsi direttamente correlati alla creazione del "Registro internazionale" italiano istituito con d.l. 30.12.1997, conv. in l. 27.2.1998, n. 30.

mero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi.

Il più recente rapporto Inail sui lavoratori marittimi del 2024 indica un totale di quasi 530000 lavoratori occupati nel settore del trasporto marittimo<sup>10</sup>.

Anche tenendo presente il dato meno rilevante e soltanto il personale imbarcato, a cui vanno sostanzialmente riferiti i principali tratti di specialità che connotano la materia, i lavoratori coinvolti nel settore del lavoro marittimo risultano essere un numero certamente rilevante.

Peraltro, anche il legislatore si è recentemente rivolto in maniera più significativa al settore del trasporto marittimo. Nell'ambito del c.d. Piano del mare del 2023 si riconosce come il trasporto marittimo abbia acquisito particolare rilevanza, che concorre a caratterizzare una rinnovata e diversa fase del processo di globalizzazione e nel cui contesto è destinata ad assumere nuova centralità l'area del Mediterraneo ove transitano il 65% degli approvvigionamenti energetici europei ed il 35% del traffico di greggio. In tale contesto l'Italia rappresenterebbe, quindi, il porto "naturale" d'accesso all'Europa, anche tenendo presente che essa possiede la prima flotta di navi Ro-Ro del mondo ed è la prima in Europa per valori occupazionali nel settore del trasporto marittimo<sup>11</sup>. Il Piano del mare riconosce come l'industria cantieristica nazionale abbia un ruolo di primo piano nelle costruzioni delle navi da crociera, di quelle militari e nella nautica da diporto.

La scelta di limitare l'analisi alla gente di mare ed al lavoro marittimo<sup>12</sup>, presa soprattutto in virtù delle sempre più marcate differenze che si sono venute a creare nel tempo con il lavoro aeronautico, non vuole certamente mettere in discussione l'impianto del Codice della navigazione che fin dalla sua emanazione, su esplicita impostazione di uno dei più rinomati studiosi della materia, ANTONIO SCIALOJA, ancorché in generale controtendenza rispetto al contesto inter-

---

<sup>10</sup> Il rapporto Inail del 2024 si basa su dati della Commissione europea che evidenziano un incremento molto più significativo per l'Italia rispetto agli altri paesi dell'Unione.

<sup>11</sup> Il rapporto, senza specificare il numero di addetti nel settore del trasporto marittimo, si limita a descrivere "la "Shipping Industry" in Italia come un settore fortemente concentrato, con il 2,2% delle imprese operanti sul territorio che occupa l'80,4% degli addetti", evidenziando come l'attuale offerta di lavoratori italiani e dell'Unione europea non appare in grado di soddisfare le esigenze del mercato, con particolare riferimento a figure quali direttori e ufficiali di macchina, ufficiali elettrotecnici, elettricisti, operai meccanici, carpentieri, ottonai, tankisti, cuochi equipaggio, e, soprattutto nella stagione estiva, personale alberghiero.

<sup>12</sup> Nell'ambito del presente lavoro, peraltro, si tenderà in alcuni casi ad utilizzare il termine "lavoro nautico", che ha normalmente un'accezione più ampia includendo attività lavorativa posta in essere da personale marittimo, portuale, della navigazione interna, ed aereonautico, quale sostanziale sinonimo di "lavoro marittimo", limitandosi a sottolineare le eventuali sovrapposizioni o differenze con il lavoro aeronautico o con il personale navigante della navigazione interna soltanto quando sia utile per il tema in discussione.

nazionale del tempo, impose una visione congiunta nell'ambito della navigazione marittima, interna ed aerea.

Si tratta di una decisione che non sembra essere messa in discussione neanche ora dal legislatore, posto che nelle varie proposte di modifica fin qui succedutesi in parlamento si insiste sulla "valorizzazione dell'unitarietà della disciplina speciale della navigazione marittima, interna ed aerea"<sup>13</sup>, e non sembra vi sia attualmente spazio per ipotizzare l'evoluzione verso una disciplina unica dei trasporti, richiamandosi all'esempio del *Code des Transports* francese, ordinamento che tanta parte ha avuto nello sviluppo della normativa italiana, e che potrebbe potenzialmente rappresentare un punto d'arrivo solo in un prossimo futuro.

La decisione di limitare l'analisi al solo lavoro marittimo appare, in realtà, una valutazione improntata ad un approccio sistematico lineare e che si limita a ripercorrere un orientamento piuttosto diffuso tra coloro che si sono occupati di tale materia, che hanno sempre nettamente distinto tra navigazione marittima ed aerea e le cui approfondite analisi continuano ad essere fonte di ispirazione pur a distanza di anni, anche laddove una materia i cui principi si sono sedimentati nel tempo si trova a dover fare i conti con nuove problematiche e nuovi assetti regolativi del diritto del lavoro.

Il presente elaborato intende innanzitutto ripercorre sinteticamente l'evoluzione storica della regolazione del lavoro marittimo, per comprendere un po' più a fondo le radici di molte delle norme ancora in vigore e salvaguardare il lavoro interpretativo di ampia parte della dottrina, i cui principi e le cui analisi, pur risalenti nel tempo, sono ancora ampiamente utilizzabili.

Il principale oggetto di analisi sarà, poi, il contratto di arruolamento, quale preminente e più rilevante istituto regolativo del rapporto di lavoro marittimo, ed il suo stretto legame con la disciplina pubblicistica che, giustificata dall'interesse superiore della sicurezza della navigazione, ancora regola l'inserimento del marittimo nell'organizzazione di bordo della nave, cercando, però, di far emergere come al giorno d'oggi un approccio interpretativo sistematico che utilizzi i principi costituzionali nell'ambito delle fonti regolative del lavoro marittimo, e dell'art. 1 c. nav. in particolare, debba portare alla conclusione che anche la peculiare e rafforzata specialità del rapporto di lavoro marittimo non possa che guardare alla disciplina prevista per il comune lavoro subordinato nei limiti della compatibilità con la specialità del rapporto.

---

<sup>13</sup> In questo senso la lett. b) dell'art. 1, co. 2, d.d.l. n. 953/2013 in materia di Delega al Governo per la revisione della parte prima del Codice della navigazione in materia di navigazione marittima e interna, che ha poi portato alla ridefinizione della nautica da diporto, stralciando la parte del trasporto marittimo. Secondo lo schema di disegno di legge recante delega al governo per emanare un nuovo Codice della navigazione del 1986 "il legislatore delegato, nella considerazione delle esigenze specifiche dei settori della navigazione marittima, interna ed aerea, si ispirerà al principio della unitarietà della disciplina" (art. 3).