COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 15.7.2024
COM(2024) 291 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'attuazione e l'applicazione degli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi

1. Introduzione

La presente relazione riguarda l'attuazione e l'applicazione di due disposizioni specifiche della direttiva (UE) 2015/1794[1] ("la direttiva") che fanno rientrare i marittimi[2] nell'ambito di applicazione della direttiva 98/59/CE[3] sui licenziamenti collettivi ("direttiva sui licenziamenti collettivi") e della direttiva 2001/23/CE[4] sui trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti ("direttiva sui trasferimenti di imprese").

La direttiva inserisce i marittimi nell'ambito di applicazione di cinque direttive in materia di diritto del lavoro[5], da cui erano stati esclusi in precedenza. A norma dell'articolo 7 della direttiva, la Commissione, previa consultazione degli Stati membri e delle parti sociali a livello di UE, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione specifica sull'attuazione e l'applicazione dell'articolo 4 (modifiche della direttiva sui licenziamenti collettivi) e dell'articolo 5 (modifiche della direttiva sui trasferimenti di imprese).

La relazione si basa principalmente sulle informazioni fornite dagli Stati membri e dalle parti sociali settoriali a livello di UE[6] in un questionario sull'attuazione e sull'applicazione pratica della direttiva. Per completare il quadro, tali informazioni sono integrate, ove necessario, da informazioni provenienti da analisi di esperti sulla conformità delle disposizioni nazionali alla direttiva, nonché da indagini condotte dalla Commissione stessa.

1.1 Contesto

Nel corso degli anni l'UE ha adottato un numero considerevole di direttive in materia di diritto del lavoro, le quali mirano essenzialmente a garantire che la creazione e il completamento del mercato

---

1 Direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi (GU L 263 dell'8.10.2015, pag. 1).

2 La presente relazione utilizza il termine "marittimi" per fare riferimento alla precedente esclusione degli "equipaggi di navi marittime" dall'ambito di applicazione della direttiva sui licenziamenti collettivi e delle "navi marittime" dall'ambito di applicazione della direttiva sui trasferimenti di imprese. Il termine si riferisce al personale a bordo sia delle navi della marina mercantile sia delle navi da pesca. Quando è necessario distinguere tra questi due settori, viene fatto un riferimento specifico al settore in questione.

3 Direttiva 98/59/CE del Consiglio, del 20 luglio 1998, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 16).

4 Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti (GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16).

5 Oltre alla direttiva sui licenziamenti collettivi e alla direttiva sui trasferimenti di imprese:
- 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 lavoro (GU L 283 del 28.10.2008, pag. 36);
- 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 comunitarie (rifusione) (GU L 122 del 16.5.2009, pag. 28);
- 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 lavoratori (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 29).

6 Questionario in materia di gestione inviato all'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) ed Europêche; questionario in materia di lavoro inviato alla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

unico non comportino un deterioramento delle norme in materia di lavoro o distorsioni della concorrenza, nonché a migliorare le condizioni di vita e di lavoro nell'UE. Tali direttive sono generalmente applicabili a tutti i settori di attività e a tutte le categorie di lavoratori; tuttavia gli Stati membri hanno escluso o potevano escludere diversi tipi di marittimi[7] dall'ambito di applicazione di molte di esse. I marittimi sono stati specificamente esclusi dalle cinque direttive summenzionate. Essi non hanno quindi beneficiato della stessa tutela riconosciuta ai lavoratori a terra in materia di insolvenza, licenziamenti collettivi e trasferimenti di imprese, né hanno goduto degli stessi diritti di istituire comitati aziendali europei o di informazione e consultazione da parte del datore di lavoro.

La direttiva (UE) 2015/1794 è stata adottata il 6 ottobre 2015. Mira a migliorare il livello di protezione dei marittimi e ad armonizzarne i diritti sociali e le condizioni di lavoro, migliorando in tal modo l'attrattiva della professione e garantendo condizioni di parità nel settore. La direttiva pone fine alla precedente esclusione dei marittimi sopra indicata. La direttiva ha inoltre lo scopo di: i) garantire che l'onere finanziario e amministrativo a carico delle società che gestiscono navi rimanga proporzionato al miglioramento dei diritti dei lavoratori; ii) salvaguardare l'obiettivo di aumentare il livello di occupazione dei marittimi nell'UE; e iii) ridurre il rischio di cambiamento di bandiera (ossia il caso in cui le navi sono trasferite dal registro nazionale a quello di un altro Stato per evitare costi e restrizioni). Essa tiene conto della natura specifica delle professioni marittime e prevede cambiamenti nelle caratteristiche del settore, quali la vendita frequente di navi e la vendita di compagnie che gestiscono una sola nave.

2. Attuazione degli articoli 4 e 5

Gli Stati membri dovevano recepire la direttiva entro il 10 ottobre 2017[8] e tutti gli Stati membri hanno comunicato le misure di recepimento, anche in relazione agli articoli 4 e 5[9].

2.1 Contenuto e obiettivo dell'articolo 4

L'articolo 4 della direttiva modifica la direttiva sui licenziamenti collettivi. Tale direttiva mira a tutelare i lavoratori in caso di licenziamenti collettivi tramite procedure di informazione, consultazione e comunicazione che il datore di lavoro è tenuto a osservare. Il datore di lavoro che valuta di effettuare licenziamenti collettivi deve informare e consultare i rappresentanti dei lavoratori. L'obiettivo è esaminare le modalità per evitare i licenziamenti collettivi o ridurre il numero di lavoratori interessati, nonché per attenuarne l'impatto ricorrendo a misure sociali di accompagnamento. Tali misure possono essere intese a facilitare la riqualificazione e la riconversione dei lavoratori licenziati. Essa prevede inoltre che il progetto di licenziamento collettivo debba essere notificato all'autorità pubblica competente e che i licenziamenti non possano avere effetto prima di 30 giorni dalla notifica.

L'articolo 4, punto 1), della direttiva sopprime l'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), della direttiva sui licenziamenti collettivi. Tale disposizione stabiliva che la direttiva sui licenziamenti collettivi non era applicabile agli equipaggi di navi marittime, nonostante l'articolo 5 della direttiva sui licenziamenti collettivi consenta agli Stati membri di applicare o di adottare disposizioni più favorevoli ai lavoratori. Pertanto, prima del recepimento della direttiva, gli Stati membri potevano decidere di escludere gli

[7] I pescatori retribuiti a percentuale sono stati esclusi dalla direttiva sull'insolvenza, il personale navigante della marina mercantile dalla direttiva sui comitati aziendali europei, gli equipaggi delle navi d'alto mare dalla direttiva relativa all'informazione e alla consultazione, gli equipaggi di navi marittime dalla direttiva sui licenziamenti collettivi e le navi marittime dalla direttiva sui trasferimenti di imprese.

[8] Articolo 8, paragrafo 1.

[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/NIM/?uri=CELEX%3A32015L1794.

equipaggi di navi marittime dall'ambito di applicazione della legislazione di recepimento della direttiva sui licenziamenti collettivi.

Inoltre l'articolo 4, punto 2), della direttiva inserisce un nuovo comma all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva sui licenziamenti collettivi in merito alla procedura di notifica; tale comma recita:

> *Qualora il progetto di licenziamento collettivo riguardi i membri dell'equipaggio di una nave marittima, il datore di lavoro invia la notifica all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera.*

In generale, la procedura di notifica di cui agli articoli 3 e 4 della direttiva sui licenziamenti collettivi consente all'autorità competente di cercare soluzioni ai problemi che i licenziamenti previsti possono creare, ad esempio attenuando gli effetti socioeconomici dei licenziamenti collettivi in una determinata zona o in un determinato settore. L'inserimento operato dall'articolo 4, punto 2), della direttiva rispecchia la natura specifica della professione dei marittimi stabilendo che la notifica deve essere inviata all'autorità competente dello Stato di bandiera. Secondo quanto indicato nella sua proposta, la Commissione ha ritenuto che fosse necessario un chiarimento a causa della potenziale coesistenza di contratti di lavoro conclusi in virtù di legislazioni nazionali diverse[10].

2.2 Risposte degli Stati membri sull'attuazione dell'articolo 4

2.2.1 Articolo 4, punto 1): porre fine all'esclusione

In precedenza, un totale di 11 Stati membri aveva escluso gli equipaggi di navi marittime dalla legislazione nazionale in materia di licenziamenti collettivi (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Tutti questi Stati membri hanno modificato la propria legislazione nazionale per porre fine all'esclusione e far rientrare gli equipaggi di una nave marittima nell'ambito di applicazione del regime che disciplina i licenziamenti collettivi, come previsto dall'articolo 4, punto 1), della direttiva.

Sedici Stati membri non avevano mai escluso gli equipaggi di navi marittime (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) e non hanno pertanto dovuto modificare le rispettive legislazioni nazionali per far rientrare tali equipaggi nell'ambito di applicazione della direttiva.

2.2.2. Articolo 4, punto 2): notifica all'autorità competente dello Stato di bandiera

L'articolo 4, punto 2), della direttiva, che riguarda la notifica dei licenziamenti previsti all'autorità dello stato di cui la nave batte bandiera, è stato specificamente recepito da 13 Stati membri (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Di questi, tre lo hanno recepito letteralmente (CY, HU, SK), stabilendo che, qualora il progetto di licenziamento collettivo riguardi equipaggi di navi marittime, la notifica deve essere inviata all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera.

Gli altri 10 Stati membri stabiliscono a quale autorità competente inviare la notifica con le varie modalità descritte di seguito.

---

10 COM (2013) 798 final del 18.11.2013, pag. 10 (Spiegazione dettagliata delle disposizioni relative all'articolo 4).

11 Le abbreviazioni per gli Stati membri nella presente relazione sono le seguenti: BE (Belgio), BG (Bulgaria), CZ (Cechia), DK (Danimarca), DE (Germania), EE (Estonia), IE (Irlanda), EL (Grecia), ES (Spagna), FR (Francia), HR (Croazia), IT (Italia), CY (Cipro), LV (Lettonia), LT (Lituania), LU (Lussemburgo), HU (Ungheria), MT (Malta), NL (Paesi Bassi), AT (Austria), PL (Polonia), PT (Portogallo), RO (Romania), SI (Slovenia), SK (Slovacchia), FI (Finlandia), SE (Svezia).

- Quattro Stati membri hanno stabilito che la notifica è inviata all'autorità dello Stato di bandiera, ma solo nel caso in cui le navi battano bandiera: i) di un altro Stato (EE) che è parte contraente dell'accordo sullo Spazio economico europeo; ii) di un altro Stato membro dell'UE (DE); o iii) del proprio Stato membro (BE, PL).
- Grecia e Malta obbligano i datori di lavoro a notificare all'autorità competente del proprio Stato membro qualsiasi progetto di licenziamento collettivo che interessa gli equipaggi di navi marittime.
- Due Stati membri (LU, RO) prevedono ulteriori notifiche qualora i licenziamenti collettivi riguardino gli equipaggi di navi marittime. In Lussemburgo, il datore di lavoro deve inviare la notifica alle autorità dello Stato di bandiera oltre alla propria autorità nazionale competente. In Romania la notifica deve essere inviata anche all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera qualora i licenziamenti collettivi riguardino membri dell'equipaggio di una nave marittima.
- L'Irlanda opera una distinzione a livello di notifica, che deve essere inviata al ministro dell'Occupazione e della protezione sociale quando la nave batte bandiera irlandese e all'autorità competente di un altro Stato quando la nave batte bandiera di tale altro Stato.
- Analogamente, in Italia, il datore di lavoro deve informare l'autorità italiana competente quando il progetto di licenziamento collettivo riguarda membri dell'equipaggio di nazionalità italiana o il cui rapporto di lavoro è disciplinato dal diritto italiano, mentre deve informare l'autorità competente dello Stato estero qualora i membri dell'equipaggio interessati si trovino su una nave battente bandiera diversa da quella italiana.

I restanti 14 Stati membri (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) non hanno modificato la legislazione nazionale su questo punto e pertanto non specificano quale autorità competente debba ricevere le notifiche quando i licenziamenti collettivi previsti riguardano gli equipaggi di navi marittime. La Commissione desume che le disposizioni nazionali vigenti che obbligano un datore di lavoro a notificare all'autorità pubblica competente il progetto di licenziamento collettivo si applichino anche quando i licenziamenti in questione riguardano gli equipaggi di navi marittime. Di conseguenza, in tali Stati membri, l'articolo 4, punto 2), della direttiva è recepito stabilendo che il datore di lavoro deve notificare il progetto di licenziamento collettivo di membri dell'equipaggio di navi marittime alla stessa autorità pubblica alla quale devono essere notificati i licenziamenti collettivi di tutti gli altri lavoratori.

2.3 Osservazioni delle parti sociali sull'attuazione dell'articolo 4

Per quanto riguarda i datori di lavoro del settore marittimo, l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) ritiene che tutti gli Stati membri abbiano recepito l'articolo 4 della direttiva in modo soddisfacente. Europêche, che rappresenta i datori di lavoro del settore della pesca, non ha fornito alcun contributo. Per quanto riguarda le parti sociali che rappresentano il lavoro, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) non è stata in grado di fornire contributi significativi sul recepimento negli Stati membri a causa della mancanza di informazioni da parte dei suoi affiliati. Tuttavia l'ETF ha criticato il recepimento nel Regno Unito[12], che all'epoca era uno Stato membro[13].

[12] Secondo cui il datore di lavoro deve inviare la notifica "all'autorità competente dello Stato in cui la nave è registrata (anziché al Secretary of State)".

[13] L'ETF ha fatto riferimento al caso di P&O Ferries. La società aveva sede nel Regno Unito e ha notificato alle autorità cipriote licenziamenti collettivi che interessavano gli equipaggi sulle navi passeggeri battenti bandiera cipriota. Secondo l'ETF, ciò ha dimostrato che l'invio della notifica all'autorità pubblica competente dello stato di cui la nave batte bandiera dovrebbe andare ad aggiungersi all'obbligo di

2.4 Contenuto e obiettivo dell'articolo 5

L'articolo 5 della direttiva modifica la direttiva sui trasferimenti di imprese. Tale direttiva stabilisce i diritti dei lavoratori in caso di trasferimento della proprietà di una società in cui lavorano, nonché gli obblighi del venditore ("cedente") e dell'acquirente ("cessionario"). Stabilisce che il trasferimento di una società non è motivo di licenziamento e che i lavoratori mantengono i loro diritti e obblighi derivanti da un contratto o rapporto di lavoro esistente. Inoltre, per raggiungere un accordo, il cedente e il cessionario sono tenuti a informare e consultare i rappresentanti dei lavoratori in tempo utile prima dell'attuazione della modifica a livello dello stabilimento e prima dell'adozione di misure che incidono sui lavoratori.

In precedenza, l'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva sui trasferimenti di imprese prevedeva che tale direttiva non si applicasse alle navi marittime, sebbene l'articolo 8 della medesima direttiva consenta esplicitamente agli Stati membri di applicare o introdurre disposizioni più favorevoli ai lavoratori. Pertanto, prima del recepimento della direttiva, gli Stati membri potevano decidere di escludere le navi marittime dall'ambito di applicazione della legislazione che la recepisce.

Ai sensi dell'articolo 5 della direttiva, l'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva sui trasferimenti di imprese è sostituito dal seguente:

> *La presente direttiva si applica al trasferimento di una nave marittima quale parte del trasferimento di un'impresa, di uno stabilimento o di parte di un'impresa o di uno stabilimento ai sensi dei paragrafi 1 e 2, a condizione che il cessionario si trovi oppure che l'impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento trasferiti rimangano nell'ambito di applicazione territoriale del trattato.*
>
> *La presente direttiva non si applica qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime.*

2.5 Risposte degli Stati membri sull'attuazione dell'articolo 5

2.5.1. Articolo 5, che sostituisce l'articolo 1, paragrafo 3, primo comma, della direttiva sui trasferimenti di imprese: porre fine all'esclusione

Undici Stati membri in totale avevano esentato le navi marittime dall'ambito di applicazione delle rispettive norme nazionali in materia di trasferimenti di imprese prima dell'entrata in vigore dell'articolo 5 della direttiva (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI). Tutti questi Stati membri hanno modificato la propria legislazione nazionale per far rientrare le navi marittime nell'ambito di applicazione delle rispettive legislazioni nazionali.

Sedici Stati membri avevano invece già applicato la propria legislazione in materia di trasferimenti di imprese alle navi marittime (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE). Essi non hanno pertanto dovuto modificare la propria legislazione per farle rientrare nell'ambito di applicazione delle rispettive legislazioni nazionali.

2.5.2 L'articolo 5 sostituisce l'articolo 1, paragrafo 3, primo comma, della direttiva sui trasferimenti di imprese: ambito di applicazione territoriale

---

segnalare i licenziamenti all'autorità pubblica competente dello Stato membro in cui operano i marittimi, non a sostituirlo.

L'articolo 5 consente inoltre agli Stati membri di limitare l'ambito di applicazione territoriale delle norme ai trasferimenti di navi marittime se l'acquirente è situato nell'UE o se l'impresa trasferita rimane nell'ambito di applicazione territoriale dei trattati.

13 Stati membri in totale hanno recepito questa disposizione, nove dei quali letteralmente (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). Degli altri quattro Stati membri, la Finlandia stabilisce che i diritti e gli obblighi derivanti dal rapporto di lavoro e dai benefici per i dipendenti siano trasferiti al nuovo proprietario dello stabilimento, a meno che il venditore o l'acquirente non sia stabilito al di fuori dell'UE o dello Spazio economico europeo. Lussemburgo e Malta limitano l'ambito di applicazione territoriale stabilendo che l'acquirente deve essere situato all'interno del loro Stato membro o che l'impresa deve rimanere nel loro Stato membro. Cipro limita l'ambito di applicazione alle navi marittime cipriote.

I restanti 14 Stati membri non hanno limitato l'ambito di applicazione territoriale.

2.5.3 Articolo 5, che sostituisce l'articolo 1, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva sui trasferimenti di imprese: esclusione dei trasferimenti di sole navi

L'articolo 5, seconda frase, esclude i trasferimenti che riguardano esclusivamente una o più navi marittime.

Tredici Stati membri in totale hanno recepito questa disposizione ed escludono quindi i trasferimenti di sole navi (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). Quattordici Stati membri (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) non l'hanno invece recepita e pertanto non escludono i trasferimenti di sole navi dalla legislazione che recepisce la direttiva sui trasferimenti di imprese.

2.6 Osservazioni delle parti sociali sull'attuazione dell'articolo 5

Per quanto riguarda i datori di lavoro del settore marittimo, l'ECSA ritiene che tutti gli Stati membri abbiano recepito l'articolo 5 della direttiva in modo soddisfacente. Europêche, che rappresenta i datori di lavoro del settore della pesca, non ha fornito alcun contributo. Per quanto riguarda le parti sociali che rappresentano i lavoratori, l'ETF non ha fornito contributi significativi sul recepimento negli Stati membri in quanto i suoi affiliati non disponevano di informazioni al riguardo.

3. Applicazione degli articoli 4 e 5

Oltre alle informazioni sulle misure di attuazione, gli Stati membri e le parti sociali sono stati invitati a fornire informazioni sull'applicazione delle norme nazionali di recepimento degli articoli 4 e 5.

3.1. Risposte degli Stati membri

3.1.1. Notifiche di progetti di licenziamento collettivo

Solo cinque Stati membri hanno riferito che le rispettive autorità competenti erano state informate in merito a progetti di licenziamento collettivo di membri dell'equipaggio di navi marittime (FR, CY, LV, NL, FI). Gli altri Stati membri non erano a conoscenza di tali casi (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK), non hanno potuto distinguere tra le professioni dei dipendenti i cui progetti di licenziamento erano stati oggetto di notifica (HR) o non hanno fornito alcuna informazione (SE).

In Francia, l'autorità nazionale competente ha ricevuto sei notifiche tra il 2015 e il 2020.

Cipro ha riferito di essere a conoscenza di una notifica riguardante P&O Ferries, con sede nel Regno Unito. La compagnia aveva licenziato circa 800 marittimi, che erano operativi, tra l'altro, su quattro navi passeggeri battenti bandiera cipriota.

La Lettonia ha segnalato una notifica nel 2022 riguardante 125 dipendenti.

I Paesi Bassi hanno risposto che nel 2020 è stata registrata una notifica riguardante un datore di lavoro ivi stabilito, relativa a 63 marittimi. Nel 2021 una seconda notifica ha riguardato navi marittime battenti bandiera olandese, nonostante il datore di lavoro non avesse sede nei Paesi Bassi, e ha interessato 28 marittimi.

La Finlandia è a conoscenza di notifiche riguardanti i membri dell'equipaggio di navi marittime, ma non ha avuto accesso a cifre precise o ad altre informazioni. Inoltre la Finlandia ha spiegato che le disposizioni nazionali in materia di licenziamenti collettivi si applicano già quando il datore di lavoro pianifica il licenziamento di un lavoratore.

Nessuno Stato membro ha segnalato casi in cui la propria autorità nazionale competente abbia ricevuto notifiche di progetti di licenziamenti collettivi riguardanti i membri dell'equipaggio di una nave marittima battente bandiera di un altro Stato membro.

3.1.2. Trasferimenti di imprese che coinvolgono navi marittime

Solo due Stati membri erano a conoscenza di trasferimenti di navi marittime che rientravano in un trasferimento ai sensi della direttiva (BE, FI). Il Belgio ha dichiarato che le parti sociali erano a conoscenza di un caso in cui diverse navi di una società erano state trasferite a un'altra società, mentre la Finlandia non ha fornito ulteriori informazioni. Due Stati membri non hanno fornito informazioni in merito (FR, SE), l'Italia ha riferito che non vi era stato alcun trasferimento di questo tipo mentre gli altri Stati membri non erano a conoscenza di alcun caso.

3.1.3. Procedimenti giudiziari

Gli Stati membri non hanno segnalato alcun procedimento giudiziario dinanzi agli organi giurisdizionali nazionali in relazione alle disposizioni nazionali di recepimento degli articoli 4 e 5 della direttiva.

3.1.4. Impatto della direttiva

L'obbligo della Commissione di presentare una relazione ai sensi dell'articolo 7 della direttiva è stato introdotto, in particolare, per valutare l'impatto della nuova direttiva in relazione a due aspetti: i) il cambiamento di bandiera delle navi a favore di altri Stati; e ii) il livello di occupazione dei marittimi dell'UE. Le modifiche apportate alla flotta battente bandiera di uno Stato membro possono fornire un quadro preciso del fenomeno del "cambiamento di bandiera". Il livello di occupazione in un settore specifico è più difficile da valutare, ma le tendenze relative al numero di persone che lavorano come marittimi consentono di trarre alcune conclusioni provvisorie al riguardo.

3.1.4.1. Impatto sul numero di navi battenti bandiera di uno Stato membro

Nel complesso, le risposte degli Stati membri non dimostrano che l'attuazione degli articoli 4 e 5 della direttiva sia stata sfavorevole per il numero di navi battenti bandiera degli Stati membri. Ciò

suggerisce che l'entrata in vigore di questi due articoli e il loro recepimento da parte degli Stati membri non abbiano portato a cambiamenti di bandiera.

Tra gli Stati membri che hanno modificato le rispettive legislazioni nazionali per far rientrare gli equipaggi di navi marittime nell'ambito di applicazione della loro legislazione di recepimento della direttiva sui licenziamenti collettivi, solo cinque hanno rilevato una diminuzione del numero di navi marittime battenti la loro bandiera (BE, EE, EL, IT, PL). Oltre a questi cinque Stati membri, anche i Paesi Bassi hanno segnalato una diminuzione dopo aver inserito le navi marittime nell'ambito di applicazione della legislazione che recepisce la direttiva sui trasferimenti di imprese.

Alcuni Stati membri hanno fornito informazioni più dettagliate in merito alla diminuzione. Il Belgio ha riferito che il numero di navi mercantili ivi registrate aveva registrato un calo molto lieve, passando da 238 a 237 in più di 5 anni tra il 2016 e il 2022, ma che la stazza lorda è aumentata da 7 750 000 GT a 9 780 000 GT. Il numero di navi da pesca del paese è diminuito, ma non è stato specificato in che misura. In Italia, il numero di navi della marina mercantile di stazza lorda superiore a 100 GT è diminuito dell'8 % tra il 2017 e il 2020 (passando da 1 448 a 1 334). La Polonia ha riferito che il numero di navi e la stazza lorda sono diminuiti tra il 2015 e il 2021, passando rispettivamente da 151 a 134 unità e da circa 80 000 a 69 000 GT. Nei Paesi Bassi il numero di navi è sceso da 1 233 a 1 212 tra il 2014 e il 2021. Tuttavia questi Stati membri ipotizzano che tale tendenza non sia legata all'entrata in vigore della direttiva, ma sia dovuta a: i) immatricolazione meno costosa delle navi battenti altre bandiere (PL); ii) condizioni migliori quando le navi battono bandiera di un altro Stato (EE); iii) cambiamento di bandiera (NL); e iv) molte delle tutele previste dalla direttiva erano già applicabili ai membri dell'equipaggio di navi marittime prima della direttiva (IT).

Per contro, l'Irlanda e il Portogallo hanno osservato un aumento del numero di navi marittime battenti le rispettive bandiere. Nessuno dei due paesi ha fornito dati dettagliati in merito e l'Irlanda non ha indicato alcuna possibile motivazione dell'aumento. Il Portogallo non ritiene che tale incremento sia dovuto all'entrata in vigore della direttiva, e ipotizza che sia correlato alle semplificazioni introdotte nel 2015 nel regime giuridico del Registro navale internazionale di Madera e agli sgravi fiscali esistenti.

Sette Stati membri che hanno inserito gli equipaggi di navi marittime nell'ambito di applicazione della loro legislazione di recepimento della direttiva sui licenziamenti collettivi non hanno segnalato alcun cambiamento (DE, CY, MT, LV, LU, HU) né alcun cambiamento significativo (HR) del numero di navi battenti la loro bandiera. Questi Stati membri, insieme alla Lituania, non hanno riportato alcun cambiamento in relazione all'inclusione delle navi marittime nell'ambito di applicazione della legislazione di recepimento della direttiva sui trasferimenti di imprese.

Tre Stati membri hanno comunicato di non disporre di dati relativi all'estensione delle norme sui licenziamenti collettivi agli equipaggi di navi marittime (BG, DK, LT). Quattro Stati membri hanno inoltre comunicato di non disporre di dati relativi all'estensione della legislazione in materia di trasferimenti di imprese alle navi marittime (BG, DK, RO, SK). A non aver comunicato alcun impatto sono stati sette Stati membri che non avevano precedentemente escluso i marittimi dalle rispettive legislazioni nazionali di recepimento della direttiva sui licenziamenti collettivi (ES, FR, NL, RO, SI, SE) e cinque Stati membri che non avevano precedentemente escluso le navi marittime dalle rispettive legislazioni nazionali di recepimento della direttiva sui trasferimenti di imprese (ES, FR, SI, SE).

La Finlandia ha riferito che non vi sono stati cambiamenti significativi, in quanto la legislazione nazionale in materia di licenziamenti collettivi si applicava già in precedenza ai marittimi e questi ultimi godevano già di diritti parziali in relazione al trasferimento di imprese. Due Stati membri hanno dichiarato di non essere Stati di bandiera per le navi di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva (CZ, AT). La Slovacchia ha riferito di non essere uno Stato di bandiera per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 della direttiva.

3.1.4.2. Impatto sul numero di marittimi

Nel complesso, le risposte degli Stati membri mostrano inoltre che l'attuazione degli articoli 4 e 5 della direttiva non ha avuto ripercussioni negative sul numero di marittimi. Ciò suggerisce che l'entrata in vigore degli articoli 4 e 5 della direttiva e delle relative disposizioni nazionali non ha avuto alcun impatto sul livello di occupazione dei marittimi che lavorano sulle navi registrate negli Stati membri.

Solo due Stati membri hanno osservato una diminuzione del numero di marittimi (EE, EL). La Grecia ha segnalato una diminuzione del numero di marittimi impiegati su navi battenti bandiera greca a partire dal 2018, anno di recepimento della direttiva, ma non ha fornito cifre specifiche. L'Estonia ha segnalato una diminuzione del numero di membri dell'equipaggio della marina mercantile e una lieve riduzione del numero di pescatori, ma non ha fornito dati specifici. Entrambi i paesi non hanno collegato la diminuzione all'entrata in vigore della direttiva. L'Estonia ha spiegato che l'ipotesi più probabile è che vi sono altri motivi in gioco, come la pandemia di COVID-19 e la riduzione del numero di viaggi effettuati.

In Belgio i dati relativi alla sicurezza sociale hanno evidenziato una lieve diminuzione dell'occupazione nel settore della marina mercantile[14], mentre il numero di pescatori è rimasto stabile. In relazione al fatto di aver incluso i marittimi nell'ambito di applicazione della legislazione nazionale che recepisce la direttiva sui licenziamenti collettivi, la Lettonia ha segnalato una diminuzione del numero di marittimi con qualifiche adatte alla flotta mercantile e un aumento del numero di marittimi con qualifiche adatte all'equipaggio di una nave da pesca. Entrambi i paesi non hanno collegato tale evoluzione all'entrata in vigore della direttiva. La Lettonia ha dedotto che i motivi principali fossero la concorrenza con i marittimi asiatici, la possibilità di riqualificarsi a terra e, in particolare per i pescatori, le modifiche dei requisiti di qualificazione per i capitani delle navi.

Due Stati membri (IE, PT) hanno osservato un aumento del numero di marittimi. Non hanno fornito dati dettagliati, ma non collegano tale aumento all'entrata in vigore della direttiva. Per l'Irlanda, l'aumento è dovuto all'incremento del numero di navi mercantili. Il Portogallo ipotizza che, al pari dell'aumento del numero di navi, anche l'aumento del numero di marittimi sia legato alle semplificazioni apportate nel 2015 al regime giuridico del Registro navale internazionale di Madera.

Tre Stati membri non hanno rilevato una variazione significativa del numero di marittimi (HR, IT, FI). In Italia il numero di marittimi è rimasto sostanzialmente invariato tra il 2017 e il 2020 (-1,4 %, passando da 26 105 a 25 744): la diminuzione del numero di navi da carico era stata in parte compensata da navi passeggeri ad alta intensità di personale e molte delle tutele previste dalla

[14] D'altro canto, i dati del comitato misto per il settore della marina mercantile hanno evidenziato un forte aumento dell'occupazione, dovuto tuttavia alla recente inclusione dei settori del dragaggio e dell'offshore nel settore della marina mercantile.

direttiva erano già state applicate ai membri dell'equipaggio di navi marittime. Il numero di marittimi in Finlandia non è cambiato in modo significativo dal 2017 al 2019; si è ritenuto che la diminuzione del numero di marittimi nel 2020 fosse legata alla pandemia di COVID-19.

Quattro Stati membri non hanno segnalato alcuna variazione del numero di marittimi (CZ, HU, MT, PL). La Lituania non ha segnalato alcun cambiamento collegato al fatto di aver incluso le navi marittime nell'ambito di applicazione della legislazione di recepimento della direttiva sui trasferimenti di imprese. La Cechia ha spiegato che, poiché non vi sono navi mercantili per la navigazione marittima registrate con bandiera ceca, il numero invariato di marittimi riguarda i marittimi con un libretto di navigazione rilasciato dall'autorità marittima ceca che sono impiegati su navi marittime battenti varie bandiere dell'UE e di paesi terzi. La Germania ha dichiarato che l'entrata in vigore dell'articolo 4 della direttiva non ha avuto alcun effetto sul numero di marittimi.

Sei Stati membri non sono stati in grado di fornire dati relativi all'impatto della direttiva sul numero di marittimi in relazione all'estensione delle norme sui licenziamenti collettivi agli equipaggi di navi marittime (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Questi Stati membri, insieme alla Lettonia e alla Slovacchia, hanno comunicato di non disporre di dati sul numero di marittimi in relazione all'estensione della legislazione in materia di trasferimenti di imprese. In relazione allo stesso argomento, i Paesi Bassi hanno spiegato che, pur disponendo di dati del 2021 riguardanti il personale di navi battenti bandiera neerlandese (4 600 dipendenti neerlandesi, 16 000 stranieri), non disponevano di dati precedenti affidabili per effettuare un confronto.

Cinque Stati membri (ES, FR, NL, SI, SE) non avevano precedentemente escluso i marittimi dalle rispettive legislazioni nazionali di recepimento della direttiva sui licenziamenti collettivi e pertanto non avevano segnalato alcun impatto sul numero di marittimi. Analogamente, quattro Stati membri (ES, FR, SI, SE) che non avevano precedentemente escluso i marittimi dalle rispettive legislazioni nazionali di recepimento della direttiva sui trasferimenti di imprese non hanno segnalato alcun impatto. L'Austria ha dichiarato di non essere uno Stato di bandiera per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione degli articoli 4 e 5 della direttiva e la Slovacchia ha affermato di non essere uno Stato di bandiera per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 della direttiva.

3.2 Osservazioni delle parti sociali

Per quanto riguarda i datori di lavoro del settore marittimo, l'ECSA ha ritenuto che gli Stati membri abbiano introdotto e applicato in modo soddisfacente gli articoli 4 e 5 della direttiva. Secondo l'ECSA, sia il numero di navi battenti bandiera di uno Stato membro sia il numero di marittimi erano stabili. Europêche, che rappresenta i datori di lavoro del settore della pesca, non ha fornito alcun contributo.

Per quanto riguarda le parti sociali che rappresentano i lavoratori, l'ETF non ha potuto fornire contributi significativi sull'applicazione dell'articolo 5 della direttiva in merito ai trasferimenti di imprese in quanto i suoi affiliati non disponevano di informazioni al riguardo. In merito all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva in materia di licenziamenti collettivi, l'ETF ha dichiarato di non aver ricevuto informazioni da tutti i suoi affiliati, e che quelli che hanno risposto non hanno segnalato alcuna variazione del numero di navi battenti bandiera di uno Stato membro o del numero di marittimi.

4. Conclusioni

Tutti gli Stati membri hanno comunicato misure di recepimento delle modifiche della direttiva sui licenziamenti collettivi volte a includere nel suo ambito di applicazione gli equipaggi di navi marittime, nonché misure di recepimento volte a inserire le navi marittime nell'ambito di applicazione della direttiva sui trasferimenti di imprese. Non tutti gli Stati membri hanno approvato nuove leggi o modificato leggi esistenti in quanto ciò non era richiesto negli Stati membri che già in passato non avevano esentato le navi marittime (o i relativi equipaggi) dall'ambito di applicazione delle rispettive norme nazionali. Ciò ha portato a un miglioramento dei diritti dei marittimi che in precedenza non beneficiavano delle tutele offerte da tali direttive.

L'articolo 4, punto 2), della direttiva, che obbliga i datori di lavoro a notificare i licenziamenti collettivi previsti all'autorità competente dello stato di cui la nave batte bandiera, è stato recepito dalla maggior parte degli Stati membri sotto forma di notifica alla propria autorità competente. Si tratta quindi della stessa autorità cui devono essere notificati i licenziamenti collettivi di tutte le altre categorie di lavoratori. Solo pochi Stati membri l'hanno recepito come obbligo di notifica allo Stato di bandiera.

L'esperienza nell'applicazione pratica delle modifiche alla direttiva sui licenziamenti collettivi e alla direttiva sui trasferimenti di imprese è molto limitata. Solo cinque Stati membri hanno segnalato tra una e sei notifiche di licenziamenti collettivi riguardanti l'equipaggio di una nave marittima e due Stati membri hanno segnalato uno o due trasferimenti di navi marittime. Nessuno Stato membro ha segnalato procedimenti giudiziari.

I timori che le modifiche danneggino il settore marittimo, causando cambiamenti di bandiera e la perdita di posti di lavoro, si sono rivelati infondati. In relazione al fatto che gli equipaggi di navi marittime sono stati inseriti nell'ambito di applicazione della direttiva sui licenziamenti collettivi e che le navi marittime sono state fatte rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva sui trasferimenti di imprese, la maggior parte degli Stati membri e le parti sociali settoriali che rappresentano i datori di lavoro e i lavoratori non hanno segnalato alcuna variazione del numero di navi battenti bandiera di uno Stato membro o del numero di marittimi. Nei casi in cui gli Stati membri hanno segnalato una diminuzione o un aumento del numero di tali navi o del numero di marittimi, hanno dichiarato che tali sviluppi non erano legati all'inserimento delle navi marittime (o dei loro equipaggi) nell'ambito di applicazione delle due direttive in questione.