CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **80/1994** (ECLI:IT:COST:1994:80)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALE**
Presidente: **CASAVOLA** - Redattore: - Relatore: **PESCATORE**
Udienza Pubblica del **08/02/1994**; Decisione del **23/02/1994**
Deposito del **10/03/1994**; Pubblicazione in G. U. **16/03/1994**
Norme impugnate:
Massime: **20235**
Atti decisi:

N. 80

SENTENZA 23 FEBBRAIO-10 MARZO 1994

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: prof. Francesco Paolo CASAVOLA; Giudici: prof. Gabriele PESCATORE, avv. Ugo SPAGNOLI, prof. Antonio BALDASSARRE, prof. Vincenzo CAIANIELLO, avv. Mauro FERRI, prof. Luigi MENGONI, prof. Enzo CHELI, dott. Renato GRANATA, prof. Giuliano VASSALLI, prof. Francesco GUIZZI, prof. Cesare MIRABELLI, prof. Fernando SANTOSUOSSO, avv. Massimo VARI, dott. Cesare RUPERTO;

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 2, secondo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230 (Disciplina del contratto di lavoro a tempo determinato), e degli artt. 325 e 326 del codice della navigazione, promosso con ordinanza emessa il 15 aprile 1993 dal tribunale di Ravenna nel procedimento civile vertente tra Penazzi Vanni e la S.E.R.S. s.r.l., iscritta al n. 340 del registro ordinanze 1993 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 27, prima serie speciale, dell'anno 1993;

Visti gli atti di costituzione di Penazzi Vanni e della S.E.R.S. s.r.l. nonché l'atto di intervento del Presidente del Consiglio dei ministri;

Udito nell'udienza pubblica dell'8 febbraio 1994 il Giudice relatore Gabriele Pescatore;

Uditi l'avv. Roberto Muggia per Penazzi Vanni, l'avv. Sergio Medina per la S.E.R.S. s.r.l. e l'Avvocato dello Stato Claudio Linda per il Presidente del Consiglio dei ministri;

Ritenuto in fatto

1. - Il tribunale di Ravenna - sezione lavoro - nel corso del giudizio di appello promosso da un lavoratore marittimo avverso la sentenza del pretore di Ravenna che ne aveva respinto la domanda di declaratoria d'illegittimità del licenziamento disposto nei suoi confronti, con ordinanza del 15 aprile 1993 (R.O. n. 340/1993), ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 2, secondo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230 - "in riferimento agli artt. 325 e 326 cod. nav." - nella parte in cui non prevede la sua applicabilità ai rapporti di lavoro marittimo a tempo determinato, per violazione dell'art. 3 della Costituzione.

Il collegio remittente, premesso di avere già impugnato, con ordinanza del 28 maggio 1992, la citata norma innanzi alla Corte costituzionale, che aveva dichiarato manifestamente inammissibile la relativa questione per difetto di valutazione della rilevanza della stessa nella fattispecie concreta (ord. n. 21 del 1993), ha precisato che il Sig. Vanni Penazzi aveva impugnato innanzi al pretore di Ravenna, tra l'altro, il licenziamento intimatogli dalla S.e.r.s. S.r.l.

A sostegno della propria domanda, il Penazzi aveva dedotto di essere stato assunto con convenzione di arruolamento in data 26 ottobre 1990 con mansioni di marinaio per la durata di giorni sette e che, allo spirare di tale termine, il rapporto era proseguito senza ulteriore convenzione fino al 28 novembre 1990, quando era stato sbarcato per "pretesa" fine del contratto per essere poi reimbarcato il 1 dicembre 1990, questa volta a tempo indeterminato; era stato, poi, nuovamente sbarcato il 27 dicembre 1990 per risoluzione del rapporto in periodo di prova. Il primo rapporto di arruolamento si sarebbe trasformato in rapporto a tempo indeterminato ai sensi dell'art. 2, comma secondo, della legge n. 230 del 1962, con la conseguenza che si sarebbe instaurato tra l'attore e la S.e.r.s. un unico e ininterrotto rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, divenuto definitivo anteriormente al 27 dicembre 1990.

La disciplina dell'art. 2, comma secondo, della legge n. 230, secondo il giudice a quo, non sarebbe applicabile al rapporto di lavoro di arruolamento a tempo determinato, poiché l'art. 326 cod. nav. detta al riguardo una disciplina speciale, in base alla quale la conversione da contratto a termine in contratto a tempo indeterminato si ha solo quando venga superato il termine di un anno di servizio alle dipendenze dello stesso armatore. Tale disciplina è tuttora vigente, avendo l'art. 1 (recte, articolo unico) della legge 22 marzo 1986, n. 84 esteso la disciplina dell'art. 2 della legge n. 230 del 1962 ai soli rapporti di lavoro relativi alla navigazione aerea e non anche a quelli relativi alla navigazione marittima.

Una disciplina differenziata del lavoro marittimo "può apparire, in linea generale, ragionevole, in quanto le esigenze di questo si presentano diverse rispetto a quelle del lavoro terrestre", ma non lo è in ordine alla durata del rapporto di lavoro e in particolare al caso in cui il rapporto prosegua dopo la scadenza del termine contrattualmente fissato.

Il giudice a quo ravvisa, in tale ipotesi, una violazione del principio di uguaglianza di cui all'art. 3 Cost., tanto più evidente dopo la ricordata modificazione legislativa concernente i rapporti di lavoro relativi alla navigazione aerea.

2. - Nel giudizio è intervenuto il Presidente del Consiglio dei ministri, con il patrocinio

dell'Avvocatura generale dello Stato, chiedendo che la questione sia dichiarata inammissibile o infondata.

Sotto il primo profilo, l'Avvocatura generale dello Stato ha eccepito la mancanza di ogni motivazione in ordine alla non manifesta infondatezza della questione, avendo il giudice a quo affermato, da un lato, che le esigenze del lavoro marittimo si presentano diverse da quelle del lavoro terrestre, giustificando, così, una diversa disciplina; dall'altro, che tale diversa disciplina sarebbe ingiustificata ove il rapporto di lavoro prosegua dopo la scadenza del termine contrattualmente fissato.

La questione, comunque, secondo l'Avvocatura generale dello Stato, sarebbe infondata nel merito, giustificando la specialità del rapporto di lavoro marittimo la particolare disciplina dettata al riguardo dal codice della navigazione e la deroga a quella generale.

3. - Si sono costituite anche le parti private del giudizio a quo, associandosi il marittimo alla richiesta di declaratoria d'illegittimità costituzionale formulata dal giudice remittente, sulla base dell'affermata "sostanziale omogeneità delle situazioni afferenti ai lavoratori comuni e a quelli nautici" che impone l'uniformità delle discipline nella mancanza di fondate ragioni per differenziarle.

L'armatore ha concluso, di contro, per la inammissibilità o la infondatezza della questione.

Sotto il primo profilo ha osservato che la legge n. 230 del 1962 è estranea alla fattispecie in discussione, che è disciplinata da diverse disposizioni, e che quella richiesta alla Corte è una pronuncia additiva, non rientrante nei suoi poteri. Nel merito, ha dedotto che le particolarità del rapporto di lavoro marittimo sono tali da giustificare la diversità della disciplina speciale dettata dal codice della navigazione, che non deroga al principio generale del "favor" per il rapporto di lavoro a tempo indeterminato.

Pertanto, mentre per il lavoro marittimo la legge pone obiettivamente al contratto a tempo determinato il limite temporale di un anno, oltre il quale il rapporto si considera a tempo indeterminato, per il lavoro terrestre è il semplice superamento del termine contrattualmente previsto che provoca la trasformazione del rapporto.

Neppure sussisterebbe violazione del principio di uguaglianza in conseguenza dell'inserimento del contratto di c.d. lavoro aereo (rectius del personale di volo) - stabilito dall'art. unico della legge 22 marzo 1986, n. 84 - nella disciplina della legge n. 230 del 1962.

Nell'imminenza della udienza le parti private hanno depositato memorie, insistendo nelle conclusioni già rassegnate.

Considerato in diritto

1. - La questione sottoposta all'esame della Corte consiste nello stabilire se l'art. 2, secondo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230, nella parte in cui non prevede la sua applicabilità ai rapporti di lavoro marittimo a tempo determinato, e gli artt. 325 e 326 cod. nav., cui il tribunale di Ravenna riferisce pure la censura, contrastino con l'art. 3 della Costituzione, non essendo giustificata la differente e meno favorevole disciplina dettata al riguardo per il lavoratore marittimo dalle citate norme del codice della navigazione.

Il problema attiene, invero, ad una fattispecie di prestazione di lavoro subordinato a bordo di nave, la cui disciplina è contenuta, sul presupposto dell'art. 325, nell'art. 326 cod. nav.,

trattandosi di rapporto di lavoro in materia di navigazione (art. 1 cod. nav.).

L'art. 325 cod. nav. distingue, quanto alla durata, i tipi di contratto di arruolamento: a) a viaggio; b) a tempo determinato; c) a tempo indeterminato. L'art. 326, primo comma, specifica che il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per una durata superiore ad un anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato.

Se, in forza di più contratti a viaggio o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno o dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato (art. 326, secondo comma, c. nav.).

La prestazione del marittimo a bordo è considerata ininterrotta quando tra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorra un periodo non superiore ai sessanta giorni (terzo comma, norma cit.).

2. - La disciplina del contratto a tempo determinato nel lavoro comune è posta dalla legge 18 aprile 1962, n. 230, abrogativa, tra l'altro, dell'art. 2097 c. civ., il quale regolava la durata del rapporto di lavoro.

L'art. 1, primo comma, della legge n. 230 fissa il principio, secondo il quale il contratto di lavoro si presume a tempo indeterminato, salvo particolari eccezioni specificamente individuate e regolate nel secondo comma dello stesso articolo.

Essendo il tipo legale costituito dal rapporto a tempo indeterminato, la relativa durata si determina non sulla base di una scadenza predeterminata, ma col verificarsi della causa estintiva, prevista dalla legge o dalla contrattazione collettiva. Si realizza così una misura temporale considerata idonea a soddisfare l'interesse del lavoratore alla conservazione del posto, non disgiunto da quello del datore di lavoro a fruire di una attività che si esplica con maggiore (e proficua) inerenza all'azienda. Per questo, il rapporto di lavoro a tempo indeterminato è considerato con favore dal legislatore, mentre quello a tempo determinato è consentito in casi peculiari, normativamente individuati, in cui la prestazione a termine è coerente con particolari caratteristiche delle attività, alle quali si confà la limitazione della durata; deve, inoltre, sussistere l'accordo scritto delle parti.

Nelle dette ipotesi, specificamente delineate, ricorrono elementi obiettivi che escludono che la durata limitata possa concretare una elusione fraudolenta della legge, che fissa nel contratto a tempo indeterminato la figura legale tipica della prestazione di lavoro subordinato.

La disciplina posta dalla legge n. 230 del 1962 si caratterizza, dunque, per il particolare rigore di cui è circondata l'eventuale proroga del contratto a tempo determinato: eccezionalità del prolungamento, limitata ad una sola volta; consenso del lavoratore; durata non superiore a quella del contratto iniziale; convertibilità retroattiva in contratto a tempo indeterminato con decorrenza sin dalla prima assunzione o, in caso di riassunzione a termine, entro un periodo dato; onere della prova a carico del datore di lavoro dell'esistenza delle condizioni che giustificano sia l'apposizione del termine che la proroga di esso (artt. 2 e 3, legge n. 230 cit.).

3. - Obbietta in limine la difesa dell'armatore, l'altra parte del rapporto di lavoro, che l'esistenza di una connaturale difficoltà di predeterminare la durata del viaggio o della navigazione o del servizio è la ragione principale della diversa normativa tra lavoro comune e lavoro marittimo a bordo, conseguenza di una obiettiva non identità di figure e, quindi, di carattere strutturale e propria dell'oggetto e delle modalità di quel lavoro.

È da rilevare che gli indicati, diversi tipi di contratto di arruolamento previsti dall'art. 325

cod. nav. consentono l'inquadramento agevole delle varie fattispecie, da essi cronologicamente definite, negli schemi del contratto a tempo determinato e indeterminato, a seconda che sussista o non l'indicazione del termine della prestazione di lavoro, mentre nell'arruolamento a viaggio la stessa definizione del "viaggio", contenuta nel terzo comma dell'art. 325, reca in sé la indicazione indiretta del tempo in cui il rapporto è destinato ad esplicarsi.

Così, vengono a ricondursi i tipi di arruolamento previsti dal codice della navigazione alle due predette categorie fondamentali di diritto comune; né la disciplina specifica posta dall'art. 341 cod. nav., nel caso di scadenza del termine del contratto in corso di viaggio, altera questa identificazione dei tipi, dato che essa concerne ipotesi di proroga e non di trasformazione del rapporto.

4. - Per la completezza di siffatto inquadramento e per riaffermare la riconduzione del rapporto di arruolamento agli schemi generali, è da esaminare un'osservazione dell'Avvocatura generale dello Stato, intesa ad affermare la profonda diversità del rapporto di arruolamento rispetto a quello del lavoro comune. Riferendosi alla ipotesi, ora esaminata, dell'arruolamento a termine (correlato alla durata del viaggio), ove il termine stesso venga ad essere superato per il mancato compimento del viaggio alla data prevista, osserva l'Avvocatura che la fattispecie non si trasforma in rapporto a tempo indeterminato e l'armatore non può disfarsi del marittimo imbarcato alla scadenza e che esso inoltre ha bisogno della prestazione lavorativa per la parte residua del viaggio.

In queste peculiari ragioni starebbe la base e la giustificazione della specialità della disciplina.

È da osservare che il codice della navigazione pone espressamente regole in ordine alla permanenza del marittimo a bordo ed alla protrazione della sua prestazione di lavoro. Se il termine del rapporto viene a scadere nel corso del viaggio, il contratto di arruolamento - e le relative prestazioni a carico delle parti - si intendono prorogati fino al porto di ultima destinazione (art. 341, primo e secondo comma, cit.), con particolare previsione anche del caso di porto di destinazione fuori del territorio della Repubblica (art. 341, terzo e quarto comma).

Si realizza, così, ad un tempo la detta auspicata esigenza della presenza del marittimo a bordo e della continuità della sua prestazione attraverso la proroga del contratto di arruolamento, espressamente prevista dall'art. 341 cit.. Da tale disciplina, che si concreta in una norma eccezionale, quanto alla durata del rapporto, non può trarsi, poi, alcun elemento impeditivo della possibile trasformazione del rapporto stesso in contratto a tempo indeterminato in ipotesi diversa da quella della scadenza del termine e del concorso dei presupposti indicati nell'art. 341 cod. nav., commi 2, 3 e 4.

5. - Nel quadro, così delineato, delle discipline del rapporto a tempo determinato nel lavoro comune e di quello relativo alla navigazione marittima, si colloca l'impugnazione della normativa posta dall'art. 326, sul presupposto dell'art. 325 cod. nav., ad opera dell'ordinanza del tribunale di Ravenna.

La censura di violazione dell'art. 3 della Costituzione, per disparità di trattamento del lavoratore marittimo rispetto al lavoratore comune, richiede la preliminare considerazione se la disciplina nautica sia giustificata da particolari caratteristiche ed esigenze del lavoro a bordo della nave, in modo da atteggiarsi come lo strumento per il loro realizzarsi.

Richiamando le vicende che portarono alla normativa del contratto di arruolamento a tempo nel codice della navigazione - da valutare, per l'epoca, normativa avanzata -, nello stabilire il termine (superiore all'anno di prestazione dell'attività ai fini della configurazione dell'arruolamento a tempo indeterminato: art. 326 cod. nav.), influì sicuramente la considerazione delle peculiarità del lavoro a bordo della nave ed il termine stesso fu valutato

come quello che meglio rispondesse alle esigenze della navigazione e delle parti del rapporto (cfr. n. 187 della relazione ministeriale al codice della navigazione).

Questa Corte ha affermato che talune delle peculiarità del lavoro a bordo hanno perduto progressivamente rilievo per l'avanzamento della tecnica, accompagnato dall'intensificarsi delle previsioni a tutela del lavoratore a bordo (cfr. sentt. 31 gennaio 1991, n. 41; 26 marzo 1987, n. 96); che la parità (di trattamento) del lavoratore marittimo, rispetto a quello comune, va sempre perseguita, salvo che esistano (e prevalgano) esigenze diverse che giustificano la differenziazione di tutela; differenziazione che è d'altra parte attenuata anche dalla contrattazione collettiva. Esigenza di tutela (ed eventuali ragioni di diversificazione), che è opportuno tenere presenti nel giudizio di costituzionalità, per stabilire i limiti di funzionamento della disciplina speciale avente priorità rispetto a quella comune (sent. 25 febbraio 1987, n. 63).

In questa linea, ormai consolidata nella giurisprudenza della Corte e individuata come criterio per la revisione del codice della navigazione (cfr. n. 35 del relativo schema e n. 20 della relazione), è agevole constatare che l'automatica applicazione nel rapporto di arruolamento a tempo determinato della disciplina del secondo comma dell'art. 2 della legge n. 230 del 1962, è ostacolata non soltanto dalle ragioni che inducono tuttora nei casi concreti alla scelta del tipo di arruolamento a tempo determinato od a viaggio, ma anche dalla specificità del termine occorrente per la trasformazione in rapporto a tempo indeterminato, nonché dalle esigenze e dalle finalità del viaggio e dalla previsione della particolare durata della relativa interruzione, in caso di riassunzione (art. 326 cod. nav. cit., spec. ultimo comma).

Inoltre non sono valutabili le interferenze di una automatica estensione del regime generale posto dalla legge n. 230 sulla disciplina della "continuità" del rapporto di arruolamento, istituto sempre di delicata consistenza e applicazione.

La presenza di queste circostanze, accennate soltanto in linea esemplificativa, rendono necessario il riferimento al legislatore come al soggetto che - seguendo e completando un indirizzo già iniziato e perseguito da questa Corte - possa provvedere adeguatamente alla perequazione della situazione delle diverse categorie di lavoratori (marittimi e comuni) anche in tema di contratto a tempo determinato, avute presenti le esigenze della specificità del rapporto e i necessari raccordi tra la disciplina specifica della durata e la normativa collegata, in una visione organica ed approfondita del sistema del codice della navigazione.

6. - Molto limitato rilievo può avere per la questione in esame la circostanza che il tempo determinato sia espressamente previsto per talune particolari, e ben delimitate fattispecie di lavoro nel settore della navigazione aerea (legge 25 marzo 1986, n. 84).

L'apposizione del termine di durata del contratto nelle ipotesi previste dalla lett. f) dell'art. 1, secondo comma, della legge n. 230 del 1962 - in base alla ora ricordata legge n. 84 del 1986 - non si riferisce a fattispecie tipiche di lavoro a bordo di aeromobile. La legge n. 84 prevede assunzioni da parte di "aziende di trasporto aereo o di aziende esercenti i servizi aeroportuali", "per lo svolgimento dei servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci per un periodo massimo complessivo di sei", e di quattro mesi ecc.

Datore di lavoro può essere, dunque, l'azienda di trasporto aereo o l'azienda esercente servizi aeroportuali e questa circostanza, di per sé, separa l'ipotesi in esame dalla prestazione tipica di lavoro a bordo nell'esercizio della navigazione.

L'oggetto della prestazione stessa può essere, poi, connesso sia a servizi di terra che di volo, ovvero di "assistenza" a bordo di passeggeri o di merci; può, dunque, concretarsi in attività da svolgere a terra e/o a bordo e, non senza coerenza, si è obiettato che si tratterebbe allora di servizio terrestre-aereo e non di prestazione di lavoro a bordo dell'aeromobile.

Si può, quindi, affermare conclusivamente che la nuova figura di contratto a tempo determinato, introdotta dalla legge n. 84 del 1986, non si inserisce strutturalmente nella disciplina del contratto di lavoro nautico, non la investe nelle sue esplicazioni tipiche e non influisce su essa, in modo tale da operarne l'inserzione nell'ambito della legge n. 230 del 1962.

Ne trae conferma la estraneità delle figure di arruolamento (art. 325 c. nav.), dal sistema della legge n. 230 del 1962. Ne è confermata del pari la sperequazione del trattamento dei marittimi arruolati rispetto ai lavoratori comuni quanto al contratto di lavoro a tempo determinato e - per quello che già si è detto (cfr. n. 5) - la necessità dell'intervento del legislatore per rendere più omogenee le relative situazioni, incidendo sulla disciplina attuale del codice della navigazione.

La questione proposta dal tribunale di Ravenna va, quindi, dichiarata inammissibile.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

Dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 2, secondo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230 (Disciplina del contratto di lavoro a tempo determinato) e degli artt. 325 e 326 del codice della navigazione, sollevata, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, dal tribunale di Ravenna, con l'ordinanza indicata in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta il 23 febbraio 1994.

Il Presidente: CASAVOLA

Il redattore: PESCATORE

Il cancelliere: DI PAOLA

Depositata in cancelleria il 10 marzo 1994.

Il direttore della cancelleria: DI PAOLA

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.