

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **354/2006** (ECLI:IT:COST:2006:354)

Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALI**

Presidente: **BILE** - Redattore: **MAZZELLA**

Udienza Pubblica del ; Decisione del **25/10/2006**

Deposito del **07/11/2006**; Pubblicazione in G. U. **15/11/2006**

Norme impugnate: Art. 373 codice della navigazione.

Massime: **30730 30731 30732 30733 30734**

Atti decisi: **ord. 897/2004; 210, 211, 212, 213, 490 e 511/2005**

SENTENZA N. 354 ANNO 2006

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Franco BILE; Giudici: Giovanni Maria FLICK, Francesco AMIRANTE, Ugo DE SIERVO, Romano VACCARELLA, Paolo MADDALENA, Alfio FINOCCHIARO, Alfonso QUARANTA, Franco GALLO, Luigi MAZZELLA, Gaetano SILVESTRI, Sabino CASSESE, Maria Rita SAULLE, Giuseppe TESAURO, Paolo Maria NAPOLITANO,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nei giudizi di legittimità costituzionale degli articoli 937 e 373 regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione), promossi con ordinanze del 22 giugno 2004 dal Tribunale di Roma, dell'11 gennaio 2005 (n. 4 ordinanze) e dell'11 maggio 2005 dal Tribunale di Venezia, dell'11 luglio 2005 dal Tribunale di Roma rispettivamente iscritte al n. 897 del registro delle ordinanze 2004 e ai nn. 210, 211, 212, 213, 490 e 511 del registro delle ordinanze 2005 e pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 46, prima serie speciale, dell'anno 2004 ed ai nn. 16, 40 e 42, prima serie speciale, dell'anno 2005.

Visti gli atti di costituzione di Parsi Alessia, nonché i due atti di costituzione (di cui uno fuori termine) di Alitalia S.p.A., della Rimorchiatori Panfido & C. s.r.l., di Aprea Gennaro, della Tirrenia Navigazione S.p.A. nonché gli atti di intervento del Presente del consiglio dei ministri:

Udito nell'udienza pubblica del 26 settembre 2006 e nella camera di consiglio del 27 settembre 2006 il Giudice relatore Luigi Mazzella.

Uditi gli avvocati Raffaele De Luca Tamajo, Maurizio Marazza e Carlo Boursier Niutta per l'Alitalia S.p.A., Sergio Vacirca per Parsi Alessia, Andrea Manzi per la Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. s.r.l., Enzo Augusta per Aprea Gennaro, Emilio Balletti per la Tirrenia Navigazione S.p.A. e l'avvocato dello Stato Massimo Salvatorelli per il Presidente del consiglio dei ministri

Ritenuto in fatto

1. - Con due ordinanze emesse il 22 giugno 2004 e l' 11 luglio 2005, il Tribunale di Roma ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 937 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione), in riferimento all'art. 3 della Costituzione, nella parte in cui non prevede che, in caso di rapporto di lavoro del personale di volo assistito da tutela reale, la prescrizione dei crediti di lavoro decorra in costanza di rapporto e nella parte in cui prevede il termine di prescrizione biennale.

2. - Riferisce il rimettente che l'ALITALIA Linee Aeree Italiane S.p.A., nel costituirsi in giudizio contro alcuni dipendenti che l'avevano convenuta per ottenere il riconoscimento di varie differenze retributive maturate nel corso degli anni, aveva eccepito la parziale estinzione per prescrizione dei crediti azionati, denunciando al contempo l'illegittimità costituzionale dell'art. 937 del codice della navigazione, il quale prevede che i diritti derivanti dal contratto di lavoro al personale di volo si prescrivono col decorso del termine di due anni dal giorno dello sbarco nel luogo di assunzione, successivamente alla cessazione o alla risoluzione del rapporto. Ciò premesso, il giudice *a quo*, osserva che, a differenza di quanto previsto per gli altri crediti di lavoro per effetto degli interventi di questa Corte (sentenze n. 63 del 1966 e n. 174 del 1972), la norma censurata non consente il decorso della prescrizione in costanza di rapporto, neanche quando questo sia assistito dalla cd. "stabilità reale" di cui all'art. 18 della legge 20 maggio 1970, n. 300 (Norme sulla tutela della libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento) e successive modifiche; norma ormai applicabile anche alle imprese di navigazione aerea, per effetto della sentenza n. 41 del 1991 di questa Corte. Secondo il rimettente, nel nuovo quadro normativo, la disposizione impugnata sarebbe priva di ragionevole giustificazione e, quindi, lesiva del principio costituzionale di uguaglianza, rispetto ai dipendenti delle imprese diverse da quelle di navigazione aerea, per i quali il termine prescrizione decorre in corso di rapporto. Sottolinea, inoltre, il Tribunale che l'attuale realtà delle imprese di navigazione aerea, caratterizzata dalla crescente brevità dei voli e dal frequente ritorno del lavoratore nello scalo di arruolamento, escluderebbe ogni ragionevole giustificazione della norma impugnata.

3. - Il rimettente deduce, inoltre, che, come conseguenza della caducazione della disposizione riguardante la decorrenza della prescrizione, l'art. 937 cod. nav. dovrebbe essere considerato incostituzionale anche nella parte in cui prevede il termine biennale di prescrizione, in deroga alla disciplina generale sulla prescrizione dei crediti di lavoro, dato che l'unica giustificazione della predetta norma risiederebbe nella necessità di compensare, a beneficio del datore di lavoro, la maggior tutela dettata in favore del dipendente con il regime differenziato in tema di decorrenza.

4. - In entrambi i giudizi è intervenuta l'ALITALIA S.p.A., depositando - nei termini soltanto per il giudizio n. 511 del 2005 - una memoria con la quale ha svolto argomentazioni a sostegno della questione sollevata.

5. - Si è costituita nel secondo giudizio la ricorrente Alessia Parsi, chiedendo che la

questione sia dichiarata inammissibile, trattandosi di materia riservata alla discrezionalità del legislatore.

6. - È intervenuto il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, eccependo l'inammissibilità delle questioni per difetto di motivazione sulla rilevanza, nonché l'infondatezza delle stesse, attesa la persistente attualità della ragione giustificatrice posta a base del regime differenziato della decorrenza della prescrizione, consistente nella maggiore difficoltà dell'accesso alla tutela giuridica da parte di lavoratori, soggetti a continui e prolungati allontanamenti dal luogo di assunzione. In una successiva memoria l'Avvocatura ha illustrato ulteriormente le proprie argomentazioni.

7. - Con cinque ordinanze emesse in data 11 gennaio 2005 e 11 maggio 2005, il Tribunale di Venezia ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 373 del regio decreto n. 327 del 1942, in riferimento agli artt. 3 e 24 Cost., nella parte in cui non prevede che, in caso di rapporto di lavoro nautico assistito da tutela reale, il termine prescrizione dei crediti di lavoro decorra in costanza di rapporto.

8. - Riferisce il rimettente che, nel costituirsi in giudizio contro alcuni dipendenti che le avevano convenute per ottenere il riconoscimento di crediti maturati nel corso degli anni, due compagnie di navigazione, la Panfilo Rimorchiatori Riuniti & Co., S.r.l. e la Tirrenia di Navigazione S.p.A., incorporante la Adriatica S.p.A., avevano eccepito la parziale estinzione per prescrizione di tali crediti, denunciando al contempo l'illegittimità costituzionale dell'art. 373, cod. nav.

9. - Premesso, in punto di rilevanza, che l'auspicato annullamento dell'art. 373 cod. nav. avrebbe comportato il venire meno delle pretese dei ricorrenti per intervenuta prescrizione, trattandosi di rapporti a tempo indeterminato sottoposti al regime di "stabilità reale", il rimettente sottolinea, quanto alla non manifesta infondatezza, che la diversa disciplina del termine prescrizione tra contratto di lavoro ordinario, per il quale, in presenza di tutela reale, il termine (quinquennale) decorre in corso di rapporto, e contratto di lavoro nautico, per il quale, in presenza della medesima tutela, il termine (biennale) inizia invece a decorrere dopo l'estinzione del rapporto, non risulta giustificata da valide ragioni, ponendosi così in contrasto con l'art. 3 Cost. Il giudice *a quo* sottolinea che, per effetto delle sentenze di questa Corte si sarebbe affievolita la connotazione di tendenziale temporaneità del rapporto di lavoro nautico, propria dell'impostazione originaria del codice della navigazione e, per contro, si sarebbe accentuata, pur nella permanente specialità della relativa disciplina, l'assimilazione del contratto di arruolamento al contratto di lavoro di diritto comune.

10. - Tale regime differenziato, procrastinando senza limiti la possibilità per il lavoratore di intraprendere azioni contro il datore di lavoro, comporterebbe notevoli difficoltà di difesa per le società di navigazione, costrette a dover contrastare, a distanza di anni dai fatti di causa, pretese del lavoratore risalenti nel tempo il che si tradurrebbe in una violazione del principio di cui all'art. 24, Cost.

11. - Si è costituito in giudizio il ricorrente Aprea Gennaro, eccependo l'inammissibilità della questione e, in subordine, la sua infondatezza. Il ricorrente sottolinea in primo luogo il difetto di rilevanza della questione nel giudizio *a quo*, dato che l'oggetto dello stesso sarebbe circoscritto all'accertamento dell'*an debeat* dei crediti rispetto al quale non influirebbe l'accertamento del *dies a quo* della prescrizione.

Il ricorrente deduce, inoltre, l'inammissibilità di un intervento della Corte, fondato sull'art. 3, Cost., che sia diretto non ad espandere la sfera di applicazione dei diritti scaturenti dalle norme interposte ma a comprimere la tutela offerta dalle norme censurate, riducendone l'area di applicazione.

Con memoria depositata in data 7 settembre 2006, la difesa di Gennaro Aprea ha illustrato e sviluppato ulteriormente le argomentazioni svolte.

12. - Si sono costituite entrambe le società resistenti, svolgendo argomentazioni a sostegno della sollevata questione di costituzionalità.

13. - In tutti i giudizi di costituzionalità è intervenuto il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato dall'Avvocatura generale dello Stato, sostenendo l'inammissibilità o l'infondatezza delle questioni.

Considerato in diritto

1. - Con due ordinanze, di tenore analogo, il Tribunale di Roma ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 937 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione), in riferimento all'art. 3 della Costituzione, nella parte in cui non prevede che, in caso di rapporto di lavoro con il personale di volo assistito da tutela reale, la prescrizione dei crediti di lavoro decorra in costanza di rapporto, nonché nella parte in cui prevede il termine di prescrizione biennale. Con cinque ordinanze, il Tribunale di Venezia, a sua volta, ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 373 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (codice della navigazione), in riferimento agli articoli 3 e 24 della Costituzione, nella parte in cui non prevede che, in caso di rapporto di lavoro nautico assistito da tutela reale, il termine prescrizionale decorra in costanza di rapporto.

2. - Le ordinanze di rimessione proposte dal Tribunale di Venezia e quelle sollevate dal Tribunale di Roma propongono due gruppi omogenei di questioni di costituzionalità aventi ad oggetto due analoghe disposizioni del codice della navigazione, che presentano profili comuni, sicché i relativi giudizi devono essere riuniti, per essere decisi con unica pronuncia.

3. - Preliminarmente, devono essere respinte le eccezioni di inammissibilità sollevate da alcuni dei ricorrenti e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Quanto alla prima, basata sul presupposto che la decorrenza del termine di prescrizione costituisca materia riservata alla discrezionalità del legislatore, si osserva che questa Corte ha sempre affermato il principio in base al quale la predetta discrezionalità deve essere esercitata con ragionevolezza, ed è proprio la mancanza di tale ragionevolezza che viene censurata dal rimettente.

4. - È stata poi dedotta l'irrilevanza della questione nel giudizio *a quo*, poiché quest'ultimo avrebbe ad oggetto solo l'accertamento dei crediti, essendo rimessa a un successivo giudizio la quantificazione degli stessi. Ed unicamente rispetto a tale giudizio rileverebbe l'accertamento della decorrenza della prescrizione. Al contrario, lo stesso accertamento dell'*an debeatur* presuppone logicamente il superamento dell'eccezione di prescrizione.

È stato, inoltre, dedotto che l'intervento ablativo invocato tenderebbe a utilizzare il principio di uguaglianza, di cui all'art. 3 Cost., per adeguare la tutela accordata ai lavoratori del settore aeronautico a quella, meno avanzata, riconosciuta in tema di lavoro ordinario; in tal modo si sarebbe tradito lo spirito del principio di cui all'art. 3 Cost., ispirato alla espansione dei diritti e non alla loro compressione. A tale rilievo è agevole rispondere che i crediti, e in generale i diritti, devono essere considerati da entrambi i lati, quello passivo e quello attivo e che, nella questione in esame, viene in rilievo l'interesse del datore di lavoro a vedere prescritto il credito del lavoratore in caso di inerzia del titolare.

5. - Nel merito, le questioni sono infondate.

6. - Per effetto delle sentenze di questa Corte n. 63 del 1966 e n. 174 del 1972, la prescrizione dei crediti scaturenti dal rapporto di lavoro disciplinato dal codice civile inizia a decorrere in corso di rapporto, eccetto che nei casi in cui al datore di lavoro non incombe alcun obbligo di reintegrazione del lavoratore illegittimamente licenziato. In tal caso essa decorre dalla cessazione del rapporto stesso. Il regime differenziato della decorrenza della prescrizione dipende, dunque, per i lavoratori comuni, dall'esistenza o meno di una condizione di stabilità del loro rapporto di lavoro.

7. - Nei rapporti di lavoro regolati dal codice della navigazione, invece, la non decorrenza della prescrizione dei crediti in costanza di rapporto rappresenta la regola generale: opera sempre e comunque. Inoltre, il termine di prescrizione è in ogni caso biennale.

I rimettenti sottolineano che, nel corso degli anni, anche per effetto delle sentenze di questa Corte n. 96 del 1987 e n. 41 del 1991, che hanno esteso la tutela della cd. "stabilità reale" al settore nautico ed aeronautico, le differenze tra i due diversi tipi di rapporto di lavoro sotto tale profilo sono venute meno. Da ciò deriverebbe l'irragionevolezza delle norme impugnate. Queste, infatti, escludendo la decorrenza della prescrizione in costanza di rapporto anche in assenza ormai di ogni *metus* di licenziamento, sarebbero divenute prive di razionalità e comporterebbero una ingiustificata disparità di trattamento rispetto a quanto disposto nel codice civile in tema di lavoro comune.

8. - Tale interpretazione delle norme censurate non ha fondamento. Essa presuppone, difatti, che il regime di non decorrenza della prescrizione in costanza di rapporto si possa ritenere giustificato dal *metus* di licenziamento del lavoratore nautico ed aeronautico.

In realtà, al momento della adozione tanto del codice civile che di quello della navigazione, entrati in vigore entrambi nel 1942, la mancanza di stabilità reale riguardava tutti i lavoratori. Se il legislatore si fosse preoccupato di offrire attraverso la decorrenza della prescrizione una tutela al lavoratore rispetto al *metus* di licenziamento, avrebbe dettato una disciplina comune a tutti i rapporti, ivi compreso il lavoro di diritto comune. Il fatto che la non decorrenza della prescrizione operasse solo per i rapporti disciplinati dal codice della navigazione costituisce prova dell'irrelevanza del *metus* come causa di giustificazione della specificità della disciplina del lavoro nautico e aeronautico.

Inoltre, sia l' art. 373 che l'art. 937 cod. nav., dispongono la sospensione della decorrenza del termine di prescrizione non solo per il contratto di lavoro a tempo indeterminato, ma anche per il rapporto di lavoro a tempo determinato (nel lavoro nautico anche per il contratto a singolo viaggio o a più viaggi), nei quali il timore del licenziamento ha uno spazio notevolmente ridotto. In particolare, poi, quanto al lavoro nautico, dalla relazione del Guardasigilli all'art. 373 si desume che, prima dell'approvazione del codice della navigazione, il regime differenziato era previsto esclusivamente per il rapporto a viaggio e per quello a tempo determinato. Ciò esclude logicamente che la ragion d'essere originaria della norma possa essere stata quella della tutela del lavoratore rispetto al timore di un licenziamento.

In realtà, diversamente da quanto osservano i rimettenti, la *ratio* delle norme censurate affonda le sue radici in alcune caratteristiche tipiche del contratto di arruolamento e del contratto con il personale di volo, le cui persistenti peculiarità rispetto al lavoro ordinario sono connesse sia al momento genetico del rapporto di lavoro e sia alle particolari modalità di erogazione della prestazione lavorativa. Pur nell'ottica di un tendenziale avvicinamento delle discipline, tali specificità del lavoro nautico ed aeronautico sono state più volte ribadite da questa Corte (cfr. sentenze n. 98 del 1973, n. 63 del 1987 e n. 80 del 1994).

Tra gli aspetti peculiari del lavoro nautico ed aeronautico si inquadra anche la durata

biennale del termine di prescrizione, ispirata alla maggiore esigenza di certezza di rapporti nell'ambito del diritto della navigazione. Inoltre, a differenza di quanto avviene per i rapporti di lavoro comune, dove il regime di decorrenza del termine prescrizione riguarda solo i diritti retributivi periodici (cfr. sentenze numeri 115 del 1975 e 40 e 41 del 1979), nel caso del lavoro nautico ed aeronautico esso concerne tutti i diritti scaturenti dal rapporto di lavoro.

Se il fondamento razionale delle disposizioni censurate deve, dunque, necessariamente essere ricercato all'interno del sistema del codice della navigazione, esso può essere rinvenuto solo nel fatto che le prestazioni lavorative del personale di bordo o di volo sono destinate ad espletarsi in luoghi diversi da quello di assunzione e di residenza del dipendente.

Con la disposizione sulla decorrenza della prescrizione, il legislatore del 1942 ha inteso dare rilievo ad una situazione o di vera e propria impossibilità (per i rapporti a viaggio) o di particolare difficoltà (nel rapporto a più viaggi, in quello a tempo determinato e in quelli a tempo indeterminato) di esercizio del diritto, connesse alla fisica lontananza dal foro competente, in ciò non discostandosi dalla regola generale dell'art. 2935 cod. civ. Motivazioni, queste, che sono alla base delle norme dettate sia in tema di lavoro con il personale di volo (art. 937 cod. nav.), sia per il contratto di arruolamento (art. 373 cod. nav.).

La specificità del fondamento razionale delle norme, non influenzata dall'evoluzione della tutela normativa e giurisprudenziale, giustifica la diversità di regime rispetto al lavoro comune. Devono, pertanto, ritenersi infondate le questioni di legittimità relative all'art. 3 Cost.

In presenza di una autonoma *ratio* giustificatrice del regime differenziato di decorrenza della prescrizione, la posizione di soggezione del datore di lavoro rispetto alla protrazione nel tempo del diritto di azione del lavoratore deve essere considerata alla stregua di un mero inconveniente pratico, come tale inidoneo a far ritenere compromesso o menomato il suo diritto di difesa. Anche la questione sollevata dal Tribunale di Venezia, relativamente all'art. 24, Cost. deve, pertanto, ritenersi infondata.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

riuniti i giudizi;

dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 373 e 937 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione), sollevate, dal Tribunale di Roma e dal Tribunale di Venezia, con le ordinanze in epigrafe, in riferimento agli artt. 3 e 24 della Costituzione.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 25 ottobre 2006.

F.to:

Franco BILE, Presidente

Luigi MAZZELLA, Redattore

Giuseppe DI PAOLA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 7 novembre 2006.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: 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.