

- In tema di rapporto di lavoro nautico, il regime di continuità, che garantisce la protrazione a tempo indeterminato del contratto di arruolamento e la permanenza del rapporto anche nei periodi di inoperosità tra ciascuno sbarco e l'imbarco successivo, non è generalizzato, essendo riscontrabile esclusivamente nelle ipotesi previste dalla contrattazione collettiva, sicché, in assenza di essa, l'attività del lavoratore marittimo, seppure alle dipendenze dello stesso imprenditore, è costituita solamente da una sequenza non continua di imbarchi con distinti contratti di arruolamento, secondo il regime generale previsto dall'art. 325 cod.nav. (Cass. 02/12/2016, n. 24672).
- Ai fini della competenza territoriale in ordine alle controversie relative al rapporto di lavoro nautico, il luogo di imbarco del lavoratore marittimo deve ritenersi fisiologicamente coincidente con il luogo di conclusione del contratto, previsto dall'art. 603 cod. nav. tra i criteri facoltativi, come è desumibile dal disposto dell'art. 328 cod. nav., il quale stabilisce un evidente collegamento, anche temporale, tra la stipula del contratto e la sua annotazione nel ruolo d'equipaggio, che costituisce uno dei documenti di bordo; ne deriva che il giudice adito sulla base della mera allegazione del luogo di imbarco deve ritenersi competente alla stregua del criterio del luogo di conclusione del rapporto, salvo il positivo accertamento della diversità dei due luoghi. (Cass. 09/09/2016, n. 17909)
- In caso di licenziamento orale del lavoratore marittimo navigante in regime di stabilità reale si applica l'art. 18 st.lav. (nel testo vigente "ratione temporis"), sicché al medesimo spetta il risarcimento del danno nella misura minima irriducibile di cinque mensilità ancorché la reintegra o l'esercizio dell'opzione l'indennità sostitutiva, pari a quindici mensilità, siano intervenute a meno di cinque mesi dal recesso invalido. (Cass. 21/10/2015, n. 21425)
- In tema di arruolamento marittimo a tempo determinato per prestazioni da svolgere in qualità di marinai sulle navi traghetto, l'art. 326 cod. nav., nel prevedere la conversione in contratto di lavoro a tempo indeterminato in caso di successione ininterrotta di una pluralità di contratti a termine per una durata superiore all'anno, costituisce – in via generale e astratta – misura adeguata ad assicurare l'effettività della clausola 5 dell'accordo quadro sul lavoro a tempo determinato, allegato alla direttiva 1999/70/CE del 28 giugno 1999, applicabile – come affermato dalla Corte di Giustizia UE (sentenza 3 luglio 2014, in C-362/13) – anche ai lavoratori marittimi. Nondimeno il giudice, in applicazione dell'art. 1344 cod. civ., è tenuto ad accertare, caso per caso, se l'esercizio della facoltà di assumere a tempo determinato integri una frode alla legge, dovendosi a tal fine considerare il numero dei contratti di lavoro a tempo determinato, l'arco temporale complessivo in cui si sono succeduti e ogni altra circostanza fattuale in atti. (Cassazione civile, sez. lav., 08/01/2015, n. 59)
- In tema di lavoro marittimo, i diritti del lavoratore derivanti dal contratto di arruolamento in regime di continuità sono soggetti alla prescrizione biennale prevista dall'art. 373 cod. nav., che inizia a decorrere dalla cessazione del rapporto, la quale non coincide con lo sbarco e si verifica nel momento e nel luogo in cui il marittimo riceve la comunicazione della cancellazione dal turno (equivalente alla comunicazione del licenziamento nella disciplina comune) o dalla non reinscrizione in esso. (Cass. 01/08/2014, n. 17534)
- Il rapporto di lavoro marittimo si basa, come tutti gli altri rapporti di lavoro, sul normale scambio tra prestazione e retribuzione, ma si distingue dagli altri a causa di un elemento aggiuntivo relativo alla sicurezza della nave e della navigazione. Tale elemento aggiuntivo ha costituito la ragione della differenziazione del lavoro nautico rispetto alla generale nozione di cui all'art. 2094 c.c., in termini di specialità della fattispecie e ha giustificato la previsione di un "corpus" normativo autonomo. (Cass. 20/06/2013, n. 15561)
- Con la visita medica d'imbarco, l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare risponde alla funzione preventiva di constatare l'inesistenza di malattie contagiose o di malattie acute in

atto; tuttavia essa è utilizzabile anche per verificare l'idoneità medica dell'arruolato a svolgere il servizio cui è destinato, qualora dal servizio medesimo possa derivargli nocimento in termini di aggravamento delle proprie condizioni di salute, benché inizialmente compatibili con l'imbarco.(Corte appello Genova, 20/03/2005)

- Nel rapporto di lavoro subordinato del personale marittimo navigante, la sopravvenuta inidoneità fisica alla navigazione non impedisce la ricostituzione del rapporto, bensì solo la utilizzabilità del marittimo in mansioni incompatibili con l'accertata inidoneità, in quanto la sopravvenuta inidoneità fisica e la conseguente impossibilità della prestazione lavorativa, quale giustificato motivo di recesso, non possono essere ravvisate nella sola ineseguibilità dell'attività attualmente svolta dal prestatore e restano escluse dalla possibilità di svolgere un'altra attività riconducibile alle mansioni assegnate o ad altre equivalenti ovvero, qualora ciò non sia possibile, a mansioni inferiori, sempre che questa attività sia utilizzabile all'interno dell'impresa. (Cass. 18/04/2011, n. 8832)
- La comandata rappresenta un particolare rapporto di lavoro nautico, che si instaura tra l'armatore e i marittimi "adibiti temporaneamente ai servizi speciali durante il disarmo e la sosta della nave in porto" (d.m. 12 marzo 1953), caratterizzato dalla transitoria destinazione del lavoratore marittimo, tra un imbarco e l'altro, a servizi quali l'approntamento delle dotazioni e provviste della nave ovvero alla sua riparazione e manutenzione. Pertanto il contratto di comandata costituisce una specie del contratto di arruolamento, in cui risulta accentuato, a differenza del rapporto di diritto comune, il legame tra il lavoratore e la particolare realtà organizzativa costituita dalla nave. (Cass. 08/09/2006, n. 19280)
- In tema di contratto di arruolamento marittimo, la mancata precisazione del viaggio o del termine finale priva il contratto a viaggio o il contratto a termine di un elemento essenziale ai fini della effettiva configurazione degli stessi come tali e, quindi, non può essere messa sullo stesso piano di qualsiasi altra omissione nel contratto degli elementi specificati nell'art. 332, comma 1, c.nav. (omissione non necessariamente incidente sulla validità del contratto), così come l'ipotesi non può essere equiparata a quella del contratto a termine di diritto comune nullo per difetto di forma o di uno dei presupposti sostanziali, ma pur sempre caratterizzato dalla apposizione di un termine al rapporto. Per altro verso, l'art. 332, comma 2, c.nav. ha inteso assicurare la conservazione del contratto a tempo indeterminato in riferimento anche a vizi meramente formali del contratto a termine o a viaggio, mentre non ha inteso affermare che la astratta denominazione del contratto come contratto a termine o a viaggio sia sufficiente all'effettiva qualificazione dello stesso in tal senso, anche in mancanza della effettiva specificazione del termine o del viaggio. (Cass. 11/04/2005, n. 7368)
- Nel lavoro marittimo, qualora sia configurabile un rapporto di lavoro a tempo indeterminato (per volontà delle parti, ovvero per l'operare dei limiti alla stipulazione di contratti di arruolamento a viaggio o a termine posti dall'art. 326 c.nav.), trovano applicazione, a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 96 del 1987, le norme limitative dei licenziamenti di cui alla l. 15 luglio 1966 n. 604 e la tutela reale di cui all'art. 18 l. 20 maggio 1970 n. 300, senza che sia necessaria a tal fine l'applicabilità allo specifico rapporto del regime di "continuità del rapporto di lavoro" introdotto da taluni contratti collettivi. (Cass. 13/01/2005, n. 492)
- In passato, la Corte Suprema aveva affermato che «l'art. 2 D.P.R. 27 aprile 1955 n. 547 elenca cinque ipotesi di attività lavorative escluse, tra le quali, alla lettera e), "l'esercizio della navigazione marittima, aerea ed interna"» e ne aveva dedotto «come l'esclusione riguardi la navigazione, vale a dire il movimento dei natanti sulla superficie delle acque, e non già le operazioni di imbarco e sbarco» così Cass. 22 maggio 1992, Sturla e altri, in Guariniello, Sicurezza del lavoro e Corte di

Cassazione, Milano, 1994, 4, alla cui nota si rinvia per ulteriori riferimenti, con l'aggiunta di Cass. 6 novembre 1996, Pelosi, in ISL, 1997, 2, e Cass. 3 dicembre 1996, Pedicini, inedita ; per un'impostazione collimante, con riguardo ai trasporti terrestri pubblici considerati dall'art. 2 lettera d) D.P.R. n. 547/1955, Cass. 27 settembre 1994, Carpani, in Guariniello, op. cit., 3; nel senso analogo che le attività escluse dall'art. 2 lettera e) D.P.R. n. 547 del 1955 «sono soltanto quelle operazioni che si compiono sulla nave affinché questa risponda concretamente, e nel proprio ambiente naturale, alle esigenze della propria specifica destinazione e non già pure i momenti che necessariamente precedono e condizionano l'efficienza e la navigabilità della nave e il concreto esercizio della navigazione» Cass. 17 dicembre 1975, Dall'Acqua, in Cass. pen. Mass. annot., 1977, 1025; Cass. 4 maggio 1964, Pizzuti, ibid., 1964, 1024; Cass. 9 febbraio 1962, Montanari, ibid., 1962, 844). Più penetrante apparve il discorso ermeneutico successivamente condotto da Cass. 9 dicembre 1997, Trapani, in Dir. prat. lav., 1998, 4, 263. Nella fattispecie ivi esaminata, il Pretore e poi la Corte d'Appello di Palermo avevano condannato il comandante di una motonave per il reato di omicidio colposo in danno del secondo ufficiale di macchina per un infortunio mortale occorso sulla motonave al largo delle coste statunitensi. La colpa contestata era sia quella generica, sia quella specifica consistente nella violazione degli artt. 2087 c.c. e 4 D.P.R. 27 aprile 1955 n. 547; e si concretava nell'aver «omesso di vigilare sulla corretta esecuzione della misura di sicurezza consistente nella presenza di due uomini durante la chiusura delle boccaporte ai due lati opposti di esse». La conseguenza era stata che il secondo ufficiale di macchina, «intento ad effettuare una operazione di accertamento nella stiva, non veniva avvisato dal manovratore (giudicato separatamente), che, tramite l'unico comando situato dalla parte opposta della boccaporta rispetto a quella dove si trovava il secondo ufficiale di macchina, procedeva alla chiusura della boccaporta medesima, determinando così l'intrappolamento e lo schiacciamento della testa del medesimo ufficiale». Nel ricorrere per cassazione, l'imputato si dolse, in particolare, per il fatto che «le disposizioni antinfortunistiche non potevano applicarsi alla materia della navigazione». E invocò a proprio favore l'art. 2 D.P.R. n. 547/1955, ove alla lettera e) stabilisce che «le norme del presente decreto non si applicano, in quanto la materia è regolata o sarà regolata da appositi provvedimenti, all'esercizio della navigazione marittima, aerea ed interna». (A completamento del quadro normativo, si segnala che, più drasticamente, nel settore dell'igiene del lavoro, l'art. 2 comma 1 D.P.R. 19 marzo 1956 n. 303 dispone che «le norme del presente decreto non si applicano ai lavori a bordo delle navi mercantili e a bordo degli aeromobili», mentre, con riguardo ai rischi lavorativi da piombo, amianto, rumore, l'art. 2 D.Lgs. 15 agosto 1991 n. 277 prevede che «le disposizioni del presente decreto non si applicano ai lavoratori della navigazione marittima ed aerea». A sua volta, l'art. 1 comma 2 D.Lgs. 19 settembre 1994 n. 626 prescrive che «nei riguardi dei mezzi di trasporto aerei e marittimi, le norme del presente decreto sono applicate tenendo conto delle particolari esigenze connesse al servizio espletato, individuate con decreto del Ministro competente di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale, della sanità e della funzione pubblica». Per una analisi comparativa sul punto dei D.P.R. nn. 547/1955 e 303/1956 e del D.Lgs. n. 277/1991 v. Guariniello, La sicurezza del lavoro nel D.Lgs. 15 agosto 1991, n. 277, in Dir. prat. lav., 1993, 37, inserto, VI). La Sez. IV non accolse l'argomentazione difensiva, e replicò: «poiché la materia non è, allo stato, per quanto riguarda le norme di prevenzione antinfortunistica, regolata da appositi provvedimenti, l'esercizio della navigazione marittima (art. 2, lettera e), D.P.R. n. 547/1955) non può ritenersi escluso dalla disciplina del predetto decreto ed, inoltre, soccorrerebbe comunque il disposto di cui all'art. 2087 c.c.». La Sez. IV torna sull'argomento, e affronta ulteriori, perspicui profili, in un'ipotesi di condanna del responsabile di una cooperativa per l'infortunio a un lavoratore dipendente italiano caduto dall'alto durante l'attività di stivaggio di contenitori a bordo di una nave

straniera ferma in un porto nazionale. Ribadisce, in linea con la sentenza Trapani che «in materia di norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, in mancanza di appositi provvedimenti regolamentari, la navigazione marittima rientra nell'ambito di previsione del D.P.R. n. 547/1955 (ed evidentemente delle altre norme che regolano la materia)». Osserva, «quanto all'applicabilità delle stesse norme ai processi lavorativi che vengono svolti da maestranze ed imprese italiane a bordo di navi straniere all'ancoraggio in porti nazionali», che «dovrà essere valutato di volta in volta e con riferimento ai particolari aspetti del caso concreto se, alla luce del principio affermato nell'art. 14 della Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua - resa esecutiva in Italia con legge 8 dicembre 1961 n. 1658 - possa derogarsi al principio generale della obbligatorietà della legge penale verso chiunque si trovi nel territorio dello Stato, nel quale va ovviamente compreso il mare territoriale». Rileva in proposito che, «nel caso in cui l'illecito perpetrato concerna esclusivamente la attività e gli interessi della comunità navale prevarrà la giurisdizione dello Stato estero, dovendosi considerare la nave come un frammento distaccato della comunità nazionale di cui batte bandiera, mentre prevarrà il principio della osservanza generale della legge penale dello Stato costiero (art. 3, comma 1, c.p.) tutte le volte che le conseguenze del fatto compiuto a bordo ed avente carattere di reato si ripercuota, o sia idoneo a ripercuotersi all'esterno incidendo sugli interessi primari della comunità dello Stato di attracco, atteso che le due diverse funzioni giurisdizionali sono l'una (quella dello Stato di bandiera) funzionale agli interessi della comunità che si trova a bordo della nave e l'altra (quella dello Stato costiero) preposta alla tutela degli interessi della comunità dello Stato che esercita la sua sovranità sul luogo di attracco e sul mare territoriale» (per questo principio v. Cass., Sez. Un., 26 gennaio 1990, Zaid Avraham, in Alibrandi, Il codice penale commentato per articolo con la giurisprudenza, Piacenza, 2000, 95). Alla luce di tale principio, afferma che «nel caso di specie intanto la comunità navale, in ipotesi soggetta alla legge dello Stato di bandiera, è rimasta del tutto estranea al fatto delittuoso, che non ha intaccato i suoi interessi né ha inciso sullo svolgimento della vita di bordo, mentre, al contrario, ha coinvolto e direttamente intaccato il bene, costituzionalmente presidiato, della integrità fisica e della salute dei lavoratori italiani addetti alle operazioni di carico della nave, bene alla cui tutela sono preposte le norme, di ordine pubblico, che fanno obbligo ai datori di lavoro di adottare le opportune misure atte a prevenire i possibili infortuni (Cass. pen., 22/05/1992).

- Il proprietario della nave è responsabile, ricadendo sullo stesso l'osservanza della disciplina del regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca, per la mancanza dei mezzi di salvataggio, individuali e collettivi, e dei mezzi antincendio (Cass. pen. n. 50935/2013).
- Il rapporto di lavoro fra compagnie portuali - costituite in forma cooperativa ed aventi personalità giuridica - e singoli lavoratori soci si instaura solo quando le prime esercitano direttamente l'attività di impresa per le operazioni di carico e scarico e non anche quando le compagnie medesime si limitano a fornire la manodopera qualificata alle imprese portuali, ipotesi quest'ultima nella quale la compagnia portuale funziona, in pratica, da ufficio di collocamento -restando inapplicabile il divieto di appalto di manodopera di cui alla legge n. 1369 del 1960- e rimane pertanto esente da ogni responsabilità, anche in sede di rivalsa, per gli infortuni occorsi ai lavoratori. Ne deriva che in tale seconda ipotesi, e con riferimento alla domanda risarcitoria per infortunio promossa dal lavoratore nei confronti del datore di lavoro, non è configurabile litisconsorzio necessario tra la compagnia portuale che si limiti a fornire lecitamente manodopera al soggetto esercente l'attività imprenditoriale nell'ambito della quale si sia verificato l'infortunio (Cassazione Sez. L, sentenza n. 17092 del 08/10/2012).

- E' univocamente espresso in maniera costante dalla giurisprudenza di legittimità il principio in virtù del quale grava sempre sull'imprenditore l'onere di valutare i rischi aziendali e, in conformità, provvedere alla predisposizione di un ambiente di lavoro sicuro, salvo il ricorrere di ipotesi di rischio cd. elettivo (Cass. Sez. L, n. 16835/2019, Curcio).
- la responsabilità dell'imprenditore ex art. 2087 c.c., pur non configurando un'ipotesi di responsabilità oggettiva, sorge non soltanto in caso di violazione di regole di esperienza o di regole tecniche già conosciute e preesistenti, ma sanziona anche la omessa predisposizione, da parte del datore di lavoro, di tutte le misure e cautele idonee a preservare l'integrità psico-fisica del lavoratore in relazione alla specifica situazione di pericolosità, inclusa la mancata adozione di direttive inibitorie nei confronti del lavoratore medesimo, sicché, in applicazione di tale principio, ha cassato la decisione di merito che, in un caso in cui il lavoratore aveva subito danni a seguito dell'impiego di una scala a pioli per movimentare pesi e non per l'innalzamento verso l'alto, aveva escluso la responsabilità datoriale senza indagare se l'uso non conforme a quello ordinario potesse essere evitato con cautele più incisive, incluso il divieto di utilizzo (Cass. Sez. L, n. 15112/2020, Piccone).
- Quanto al tema di oneri probatori, il giudice di legittimità ha anche precisato, che la violazione dell'art. 4, lett. c) del d.P.R. n. 547 del 1955 (che obbliga i datori di lavoro a "disporre ed esigere che i singoli lavoratori osservino le norme di sicurezza ed usino i mezzi di protezione messi a loro disposizione") non può essere desunta dalla mera verifica dell'evento infortunistico, ma postula la prioritaria dimostrazione della relativa condotta omissiva. L'assolvimento degli obblighi imposti da tale norma, insomma, puntualizza la S.C., non si traduce in una sorveglianza ininterrotta con costante presenza fisica, potendo efficacemente attuarsi anche attraverso una vigilanza generica, ma continua ed efficace, calibrata sulle caratteristiche dell'impresa e del tipo di lavorazioni, oltre che sul numero dei lavoratori e sul grado di rischio, idonea a garantire che i dipendenti seguano le disposizioni di sicurezza e utilizzino gli strumenti di protezione. Nella specie, in applicazione del suddetto principio, la S.C. ha escluso la responsabilità del datore per l'infortunio occorso al dipendente che, reso edotto e munito dei dispositivi di protezione, ometteva di agganciare la cintura di sicurezza, pur indossata, al cestello per le lavorazioni, così eludendo la sorveglianza del preposto al controllo che lavorava a terra. Trattasi peraltro di pronuncia che si pone in assoluta linea di continuità con gli orientamenti della giurisprudenza della Cassazione, che già esprimeva il medesimo orientamento (Cass. Sez. L, n. 3282/2020, Lorito; conforme a Cass. Sez. L, n. 10066/1994).
- In tema di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, la disciplina prevista dagli artt. 10 e 11 del d.P.R. n. 1124 del 1965 deve essere interpretata nel senso che l'accertamento incidentale in sede civile del fatto che costituisce reato, sia nel caso di azione proposta dal lavoratore per la condanna del datore di lavoro al risarcimento del danno cd. differenziale, sia nel caso dell'azione di regresso proposta dall'Inail, deve essere condotto secondo le regole comuni della responsabilità contrattuale, anche in ordine all'elemento soggettivo della colpa ed al nesso causale fra fatto ed evento dannoso (Cass. Sez. L, n. 12041/2020, F. Amendola).
- In tema di sorveglianza sanitaria ex art. 41 del d.lgs. n. 81 del 2008, per un verso che la visita medica a seguito di assenza del lavoratore superiore a 60 giorni, quale misura necessaria a tutelare l'incolumità e la salute del prestatore di lavoro, deve precedere l'assegnazione alle medesime mansioni svolte prima dell'inizio dell'assenza e, per altra parte, che la sua omissione giustifica l'astensione ex art. 1460 c.c. dall'esecuzione di quelle mansioni, ma non anche la mancata presentazione sul posto di lavoro, ben potendo il datore di lavoro disporre, nell'attesa della visita

medica, l'eventuale e provvisoria diversa collocazione del lavoratore nell'impresa (Cass. Sez. L, n. 07566/2020, Negri Della Torre).

- In tema di infortunio sul lavoro, deve escludersi la sussistenza di un concorso di colpa della vittima, ai sensi dell'art. 1227, comma 1, c.c., al di fuori dei casi di cd. rischio elettivo, quando risulti che il datore di lavoro abbia mancato di adottare le prescritte misure di sicurezza, oppure abbia egli stesso impartito l'ordine, nell'esecuzione puntuale del quale si è verificato l'infortunio, od ancora abbia trascurato di fornire al lavoratore infortunato una adeguata formazione ed informazione sui rischi lavorativi. Ricorrendo tali ipotesi, puntualizza la S.C., l'eventuale condotta imprudente della vittima degrada a mera occasione dell'infortunio ed è, pertanto, giuridicamente irrilevante (Cass. Sez. 6-3, n. 8988/2020).
-