

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
CURTEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKYCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Stampa e Informazione

COMUNICATO STAMPA n. 88/07

11 dicembre 2007

Sentenza della Corte di giustizia nella causa C-438/05

*The International Transport Workers' Federation e The Finnish Seamen's Union / Viking Line
ABP e Oü Viking Line Eesti*

AZIONI COLLETTIVE FINALIZZATE A INDURRE UN'IMPRESA STRANIERA A SOTTOSCRIVERE CON UN SINDACATO UN CONTRATTO COLLETTIVO DI LAVORO IN GRADO DI DISSUADERLA DALL'AVVALERSI DELLA SUA LIBERTÀ DI STABILIMENTO OSTACOLANO TALE LIBERTÀ

Dette restrizioni possono essere giustificate da ragioni di tutela dei lavoratori, purché sia dimostrato che sono idonee a garantire la realizzazione del legittimo obiettivo perseguito e non vanno al di là di quanto necessario per conseguirlo

La International Transport Workers' Federation (ITF), con sede a Londra, è una federazione internazionale che raggruppa 600 sindacati di lavoratori impiegati nel settore dei trasporti di 140 paesi. Una delle sue principali politiche è la lotta contro le bandiere di convenienza. In tale contesto, al fine di migliorare le condizioni di lavoro degli equipaggi imbarcati sulle navi, solo i sindacati aventi sede nel paese in cui si trova la proprietà effettiva di una nave hanno il diritto di concludere contratti collettivi, indipendentemente dalla bandiera con la quale la nave è immatricolata.

La Viking Line, società finlandese di traghetti, è proprietaria del Rosella, traghetto battente bandiera finlandese, che svolge servizio fra Tallinn e Helsinki. I membri del suo equipaggio sono iscritti alla Finnish Seamen's Union (FSU), sindacato affiliato alla ITF.

Nell'ottobre 2003 la Viking Line ha comunicato alla FSU la sua intenzione di cambiare la bandiera del Rosella, che operava in perdita, immatricolandolo in Estonia, dove essa aveva una società controllata, così da poter impiegare un equipaggio estone, pagato con una retribuzione inferiore a quella riconosciuta in Finlandia. Ciò avrebbe permesso di competere con altri traghetti sul medesimo collegamento marittimo. Nel novembre 2003, in seguito a una domanda proveniente dalla FSU, la ITF ha inviato a tutti i suoi affiliati una circolare imponendo loro, a pena di sanzioni, di non avviare trattative con la Viking Line. Ciò ha avuto l'effetto di impedire ai sindacati estoni di intavolare trattative con la Viking Line.

Parallelamente, la FSU ha posto una serie di condizioni per il rinnovo dell'accordo sul personale, annunciando la propria intenzione di scioperare richiedendo, da un lato, l'aumento del numero dei membri dell'equipaggio impiegato a bordo del Rosella e, dall'altro, la conclusione di un contratto collettivo che prevedesse, in caso di cambiamento di bandiera, la Viking Line avrebbe continuato a rispettare il diritto del lavoro finlandese e non avrebbe licenziato l'equipaggio.

Nell'agosto 2004, dopo l'adesione dell'Estonia all'Unione europea, la Viking Line, decisa a registrare la nave operante in perdita con bandiera estone, si è rivolta ai giudici del Regno Unito, in cui aveva sede la ITF. La Viking Line ha chiesto di ingiungere alla ITF di revocare la circolare ed alla FSU di non ostacolare il suo diritto di stabilimento con riguardo al cambiamento di bandiera del Rosella.

La Court of Appeal, investita della controversia in seguito ad un'impugnazione proposta dalla FSU e dalla ITF, ha sottoposto alla Corte di giustizia delle Comunità europee una serie di questioni pregiudiziali sull'applicazione delle norme del Trattato relative alla libertà di stabilimento, oltre che sul problema di determinare se le azioni della FSU e della ITF costituissero un'ingiustificata restrizione alla libera circolazione.

La Corte osserva innanzitutto che **le norme del Trattato sulla libertà di stabilimento si applicano a un'azione collettiva intrapresa da un sindacato o da un raggruppamento di sindacati nei confronti di un'impresa al fine di indurla a sottoscrivere un contratto collettivo dal contenuto tale da dissuaderla dall'avvalersi della libertà in questione.**

La Corte riconosce che, nell'ambito di un contratto collettivo finalizzato a disciplinare il lavoro dipendente, **le norme sulla libertà di stabilimento conferiscono a un'impresa privata diritti opponibili ad un sindacato o a un'associazione di sindacati che utilizzano il potere autonomo di cui dispongono, grazie alla libertà sindacale, di trattare con i datori di lavoro o con le organizzazioni professionali le condizioni di lavoro e di retribuzione dei lavoratori.**

La Corte ricorda quindi che le condizioni di immatricolazione delle navi non devono ostacolare la libertà di stabilimento. Orbene, da un lato, un'azione collettiva come quella prevista dalla FSU ha l'effetto di scoraggiare, se non di vanificare, l'esercizio, da parte della Viking Line, del suo diritto alla libertà di stabilimento, poiché essa impedisce a quest'ultima, nonché alla sua controllata estone, di beneficiare, nello Stato membro ospitante, del medesimo trattamento degli altri operatori economici in esso stabiliti. Dall'altro lato, un'azione collettiva intrapresa per mettere in pratica la politica di lotta contro le bandiere di convenienza perseguita dalla ITF, mirante principalmente ad impedire agli armatori di immatricolare le loro navi in uno Stato diverso da quello di cui sono cittadini i proprietari effettivi di tali navi, deve essere considerata quantomeno in grado di limitare l'esercizio, da parte della Viking Line, della sua libertà di stabilimento.

Ne consegue che simili azioni costituiscono restrizioni alla libertà di stabilimento.

Dette restrizioni possono essere accettate soltanto se perseguono un obiettivo legittimo, come la tutela dei lavoratori. Spetterà al giudice del rinvio verificare se gli obiettivi perseguiti dalla FSU e dalla ITF mediante l'azione collettiva da esse avviata riguardassero la tutela dei lavoratori.

La Corte rileva in proposito che, per quanto riguarda l'azione collettiva intrapresa dalla FSU, sebbene tale azione, finalizzata alla tutela dei posti e delle condizioni di lavoro dei membri di tale sindacato messi a repentaglio dal cambiamento di bandiera del Rosella, potesse a prima vista essere ragionevolmente considerata connessa all'obiettivo di tutela dei lavoratori, tale qualificazione non potrebbe tuttavia essere mantenuta se fosse accertato che i posti o le condizioni di lavoro in questione non erano compromessi o seriamente minacciati.

Qualora fosse accertato che i posti e le condizioni di lavoro erano effettivamente compromessi o minacciati, sarà ancora necessario verificare se l'azione collettiva intrapresa da tale sindacato sia adeguata per garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non vada al di là di quanto necessario per conseguirlo.

La Corte ricorda in proposito che è pacifico che le azioni collettive, come le trattative e i contratti collettivi, possono costituire, nelle specifiche circostanze di una controversia, uno dei mezzi principali attraverso i quali i sindacati tutelano gli interessi dei loro membri. Per quanto riguarda il problema di determinare se l'azione collettiva in esame nella causa principale vada al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo perseguito, spetta al giudice del rinvio valutare in particolare, da un lato, se, ai sensi della normativa nazionale e delle norme contrattuali applicabili a tale azione, la FSU non disponesse di altri mezzi, meno restrittivi per la libertà di stabilimento, per condurre a buon fine il negoziato collettivo avviato con la Viking e, dall'altro lato, se detto sindacato avesse esperito tutti questi mezzi prima di avviare l'azione in questione.

Per quanto riguarda le azioni collettive finalizzate a garantire la realizzazione della politica perseguita dalla ITF, la Corte sottolinea che, se tale politica produce il risultato di impedire agli armatori di immatricolare le proprie navi in uno Stato diverso da quello di cui sono cittadini i proprietari effettivi delle navi stesse, le restrizioni alla libertà di stabilimento derivanti da tali azioni non possono essere oggettivamente giustificate. Si deve tuttavia constatare che tale politica mira altresì alla tutela ed al miglioramento delle condizioni di lavoro dei marittimi.

La Corte rileva tuttavia che, nell'ambito della sua politica di lotta contro le bandiere di convenienza, la ITF è tenuta, su richiesta di uno dei suoi membri, ad avviare un'azione di solidarietà contro il proprietario effettivo di una nave registrata in uno Stato diverso da quello di cui tale proprietario è cittadino, indipendentemente dall'eventualità che l'esercizio da parte di quest'ultimo del suo diritto alla libertà di stabilimento possa o meno avere conseguenze dannose per i posti o le condizioni di lavoro dei suoi dipendenti. In tal senso, la politica di riservare il diritto di contrattazione collettiva ai sindacati dello Stato di cui è cittadino il proprietario effettivo di una nave viene applicata anche quando la nave è registrata in uno Stato che garantisce ai lavoratori una tutela sociale più elevata di quella di cui beneficerebbero nel primo Stato.

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna
la Corte di giustizia*

Lingue disponibili: tutte

Il testo integrale della sentenza si trova sul sito Internet della Corte

<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=IT&Submit=rechercher&numaff=C-438/05>

Di regola tale testo può essere consultato il giorno della pronuncia dalle ore 12 CET.

Per maggiori informazioni rivolgersi alla dott.ssa Estella Cigna Angelidis

tel. (00352) 4303 2582 fax (00352) 4303 2674

Talune immagini della lettura della sentenza sono disponibili su EbS, "Europe by Satellite"

Servizio offerto dalla Commissione europea, Direzione Generale Stampa e Comunicazione

L-2920 Lussemburgo, tel. (00352) 4301 35177, fax (00352) 4301 35249

o B-1049 Bruxelles, tel. (0032) 2 2964106, fax (0032) 2 2965956