

All. vo 2° N.Mrs. Np Ripa Cermi

SCUOLA SOTTUFFICIALI della MARINA MILITARE

La Maddalena

CORSO N.MRS

DIRITTO della NAVIGAZIONE

***“IL PERSONALE ADDETTO ALLA
NAVIGAZIONE MARITTIMA”***

Edizione Marzo 2003

INDICE

CAPITOLO I

1. L'interesse dello Stato alla disciplina del lavoro marittimo
2. Distinzioni interne al Personale Marittimo
3. Iscrizione
 - a) Natura giuridica dell'iscrizione
 - b) Matricole e Registri
 - c) Requisiti per l'iscrizione
 - c.1) Gente di Mare
 - c.2) Personale addetto ai servizi dei porti e Personale tecnico delle costruzioni navali
4. Cancellazione
5. Documento di lavoro
 - a) Libretto di Navigazione

CAPITOLO II

1. L'equipaggio
2. Tabella di armamento
3. Il contratto di arruolamento
 - a) Contratto collettivo nazionale di lavoro
 - b) Contratto individuale di arruolamento
 - c) Imbarco e sbarco del marittimo
 - d) Estinzione del contratto. Sbarco del marittimo
4. Cenni sul collocamento della Gente di Mare
5. Le modifiche apportate dalla Legge n° 30 del 1998

CAPITOLO III

1. Titoli professionali e certificati IMO corrispondenti (STCW '78 - '95; D.M. 5/10/2000)
2. Conversione dei certificati "Standard '78" in "Standard '95"
3. requisiti minimi di formazione per la gente di mare (D.P.R. 324/2001)

IL PERSONALE ADDETTO ALLA NAVIGAZIONE

L'interesse dello Stato alla disciplina del lavoro marittimo

Può dirsi che il tutto il "personale addetto alla navigazione" - ancorché, in linea generale, non possa definirsi "esercitante un servizio di pubblico interesse" - si trovi a svolgere un'attività che indirettamente contribuisce al raggiungimento dei fini pubblici che lo Stato si prefigge in materia di navigazione.

Per tale ragione infatti esiste un particolare interesse pubblico in ordine all'esplicarsi dell'attività di tale categoria di lavoratori.

Evidentissimo è tale interesse nei servizi tecnico-nautici svolti da quella particolare categoria di personale addetto alla navigazione che è costituita dal "personale addetto ai servizi dei porti", laddove le motivazioni di tutela e di ricerca della sicurezza della navigazione e dell'ordine pubblico in ambito portuale arrivano a sacrificare la libera concorrenza ed il principio dell'autoproduzione alla concezione prevalentemente e necessariamente monopolistica del servizio fornito.

Ma anche per le altre categorie di "personale addetto alla navigazione", vale a dire per la gente di mare e per il personale tecnico addetto alle costruzioni navali, tale interesse risulta più che palese.

Prova ne sia l'art. 113 Cod. Nav., il quale, malgrado le numerose innovazioni verificatesi nel frattempo in molti altri campi del diritto della navigazione, è tuttora vigente nello stabilire che "all'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti". Il che significa altresì: controllo dello Stato inteso ad assicurare la sussistenza, nei soggetti che aspirano a farne parte, di speciali requisiti di idoneità fisica, morale e professionale.

Dunque, riserva di competenza statale sulla materia che non può non rispecchiare l'importanza riconnessa dallo Stato a tali attività.

Nelle non poche pronunce della Giurisprudenza - anche costituzionale - che fanno riferimento al lavoro nautico ricorrono con frequenza espressioni quali "aspetti precipui" o "peculiarità" del contratto di arruolamento.

Tre, in particolare, sono le peculiarità richiamate anche dalla dottrina, quali cause di specialità della disciplina del lavoro marittimo:

- 1) una è l'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione, vale a dire quell'intreccio di elementi di carattere pubblicistico e privatistico che da sempre costituisce il perno per sostenere la "diversità" del lavoro marittimo;
- 2) la seconda peculiarità è costituita dall'aspetto strettamente fiduciario e personalistico del rapporto, con assoluta prevalenza riguardo al comandante della nave ed all'art. 345 cod. nav., che prevede la facoltà dell'armatore di risolvere il contratto di arruolamento in qualsiasi tempo e luogo;
- 3) la terza particolarità, infine, è la rilevanza della nave quale luogo della prestazione.

Un'altra particolarità spesso richiamata è il sistema delle fonti, peculiare per il settore marittimo, che ha creato un ordine speciale nella materia, differenziandolo non poco dalle comuni fonti del diritto del lavoro (anche se la differenza va sempre più assottigliandosi).

Anzi, il lavoro nautico ha spesso anticipato istituti e soluzioni che si ritroveranno nella disciplina generale del lavoro "comune" solo tempo dopo; ciò è dovuto al fatto che un tempo l'impresa di navigazione era l'unica impresa - individuabile secondo i moderni connotati giuridici - che sussistesse, in un'epoca in cui l'attività economica organizzata a fini produttivi era invece per il resto scarsamente nota al diritto; inoltre, l'equipaggio rappresentava l'unica forma di "comunità di lavoro", mentre a terra il lavoro era ancora rigorosamente individuale.

Fra gli elementi prima indicati, il più antico è l'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione; concetto peraltro poco chiarito ed approfondito, anche dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, che insiste spesso sulla differenza di normativa in relazione alla necessità della sicurezza della navigazione, senza però mai porsi il problema di fornirne un'adequata e compiuta spiegazione.

Tale indeterminatezza deriva dalla già vista difficoltà di discernere nel lavoro - ovunque ed in qualsiasi condizione e luogo esso avvenga - gli elementi di carattere privatistico, propri del contratto e del rapporto, e quelli di interesse pubblicistico: si crea così quella "confusione", la cui attuazione si ha appunto con l'intervento statale in rapporti di carattere privato.

Al momento attuale, tuttavia, il principio dell'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione nella disciplina del lavoro marittimo, ha più valore storico che rappresentare un'effettiva diversità di tutela: oggi l'interesse pubblico all'organizzazione aziendale, alla tutela del lavoro, alla prosecuzione delle attività imprenditoriali si è ampiamente generalizzato in tutto il mondo del lavoro.

Distinzioni interne al Personale Marittimo

L'art. 114 Cod. Nav. suddivide il personale marittimo in:

- a) Gente di mare;
- b) Personale addetto ai servizi dei porti;

c) Personale tecnico delle costruzioni navali

Ai sensi dell'art. 115 Cod. Nav., la Gente di Mare, a sua volta, si suddivide in tre categorie:

- 1) Personale di Stato Maggiore e di bassa forza, di coperta e macchina ed in genere addetti ai Servizi Tecnici di bordo (Ufficiali, Sottufficiali e Comuni; appartengono a questa categoria anche i Medici);
- 2) Personale addetto ai servizi complementari di bordo (Commissario di bordo, Camerieri, Cuochi, etc.);
- 3) Personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera.

Occorre inoltre osservare che, in base all'art. 230 Reg., "gli iscritti di I^a e II^a categoria possono esercitare anche le attività consentite agli iscritti della III^a categoria"

Ai sensi dell'art. 116 Cod. Nav., invece, il Personale addetto ai servizi dei porti comprende:

- 1) i piloti;
- 2) i palombari in servizio locale;
- 3) gli ormeggiatori;
- 4) i barcajoli.

In virtù del D.M. 13 Gennaio 1979, è stata istituita l'ulteriore categoria dei sommozzatori in servizio locale, mentre la precedente menzione dei "lavoratori portuali" nel novero di quelli contemplati dall'articolo in questione, è stata abrogata dall'art. 27 della Legge n° 84/94.

Infine, ai sensi dell'art. 117 Cod. Nav., il Personale tecnico delle costruzioni navali comprende:

- 1) gli ingegneri navali;
- 2) i costruttori navali;
- 3) i maestri d'ascia e i calafati.

Il Regolamento (art. 279), contempla anche l'ulteriore figura dell'allievo maestro d'ascia. Inoltre, con D.P.R. 4 Giugno 1997, n° 271, è stato introdotto l'art. 280 bis, relativo alla figura del "progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto".

Iscrizione

a) Natura giuridica dell'iscrizione

L'iscrizione nelle matricole e nei registri è innanzitutto un "atto vincolato", poiché la Pubblica Amministrazione deve limitarsi a verificare l'esistenza dei requisiti e dei presupposti richiesti dalla Legge per ciascun tipo di personale marittimo. Non vi è, in ciò, esplicazione di alcun potere discrezionale e il richiedente ha pertanto un vero e proprio diritto soggettivo ad ottenere l'iscrizione.

Si può poi considerare l'iscrizione come un "accertamento costitutivo", poiché la constatazione (a tanto si limita l'attività della P.A.) dell'esistenza dei requisiti necessari fa scaturire un mutamento nella situazione giuridica soggettiva preesistente del richiedente e lo legittima all'esercizio della relativa attività.

Particolari problemi pone, invece, il rapporto esistente tra l'iscrizione nelle matricole (o nei registri) e la stipula del contratto di lavoro del personale della navigazione. Si ritiene che l'iscrizione costituisca un presupposto necessario, in mancanza del quale il contratto di lavoro dovrebbe essere considerato nullo.

In molti casi lo Stato attribuisce agli iscritti in un certo 'albo professionale' il monopolio nell'esercizio di una determinata attività; anche in tal caso l'iscrizione che Esso richiede quale presupposto per lo svolgimento del lavoro nautico, ha lo scopo di consentirgli, la verifica della sussistenza della qualità professionale prescritta. In buona sostanza, ci troviamo di fronte ad una 'riserva legale di attività', determinata per scopi di sicurezza della navigazione, poiché lo Stato ammette ad esercitarla esclusivamente coloro il cui lavoro professionale è garantito dal suo controllo.

L'iscrizione nelle matricole della gente di mare assume quindi il ruolo preciso di controllo pubblico sulla idoneità del soggetto a svolgere, in generale, l'attività marittima e, in particolare, a legarsi in un contratto di arruolamento, di cui diviene, per imposizione legale, il presupposto.

Ma il controllo dello Stato, nell'ipotesi del lavoro marittimo, si spinge oltre i limiti comuni ad ogni altra simile situazione: è infatti l'unico caso in cui, superato il momento conclusivo del contratto, l'intrusione degli elementi pubblicistici persiste, e si somma (e talora si sovrappone), agli aspetti privatistici dello svolgimento del rapporto.

In relazione al momento obbligatorio c'è una duplicità di iscrizioni, che dal punto di vista giuridico sono da considerare separatamente:

- l'iscrizione nelle matricole della gente di mare e
- la successiva iscrizione nella organizzazione di bordo.

La prima ha i caratteri che sono tipici d'ogni altra fattispecie contrattuale, da cui deriva, nel caso del lavoro marittimo, la possibilità di stipulare un contratto di arruolamento.

Ciò benché si debba tener conto del fatto che (ancorché in concreto costituisca un'ipotesi assai remota) è possibile la prestazione di lavoro marittimo senza il requisito dell'iscrizione. Ma poiché per l'art. 332 cod. nav. il numero di matricola deve risultare nel contenuto del contratto di arruolamento, è da supporre che l'autorità marittima non manchi di rilevare la presenza di questo dato.

D'altra parte, se la prestazione avviene senza neppure la stipulazione di un contratto di arruolamento, la nullità deriverebbe dalla mancanza di forma richiesta 'ad substantiam', non dalla carenza dell'iscrizione.

Se l'iscrizione nelle matricole della gente di mare è il presupposto legale, ed il contratto di arruolamento è lo speciale vincolo obbligatorio dei lavoratori marittimi, l'inserimento nell'organizzazione di bordo si ha invece tramite l'iscrizione nel ruolo d'equipaggio, del cui contenuto si occupa l'art. 170 Cod. Nav.

Il ruolo di equipaggio costituisce un complesso documento amministrativo che, nei confronti della stipulazione del contratto d'arruolamento, gode nella giurisprudenza di minor considerazione, ritenendosi che l'iscrizione, attenendo alla pubblicità del contratto, ma non agli elementi essenziali di esso, non sia rilevante per la determinazione del luogo di stipulazione del contratto stesso.

Tuttavia l'art. 328 Cod. Nav. prevede la nullità del contratto di arruolamento per mancanza di annotazione sul ruolo di equipaggio.

b) Matricole e Registri

A norma dell'art. 118 Cod. Nav., la Gente di Mare è iscritta in "matricole", mentre il Personale addetto ai servizi portuali ed il Personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in "registri".

In base all'art. 219 Reg., le matricole sono conformi al modello approvato dal Ministero e sono tenute separatamente per ciascuna delle tre categorie della Gente di mare. In particolare:

- le matricole della Gente di Mare di prima e seconda categoria sono tenute da tutti gli uffici di Compartimento ed, eventualmente, dagli uffici di Circondario autorizzati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- le matricole della Gente di Mare di terza categoria, invece, sono tenute da tutti gli uffici marittimi, nonché dalle Delegazioni di spiaggia e dagli uffici Consolari autorizzati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Quanto ai registri e ad eventuali requisiti di conformità a specifici modelli ministeriali per essi richiesti, il Regolamento ne tratta espressamente all'art. 275 solo per il Personale tecnico delle costruzioni navali, specificando che essi sono tenuti dagli uffici di Compartimento e dagli uffici di Circondario.

Per quanto concerne invece il Personale addetto ai servizi dei porti, gli artt. 108 (piloti), 205 (palombari / sommozzatori), 208 (ormeggiatori) e 216 (barcaioli), vi fanno riferimento a proposito dell'iscrizione del suddetto personale, senza peraltro definirne vincoli di conformità o modelli particolari (che, comunque, di fatto sono ugualmente predisposti dal Ministero).

Nelle matricole vanno annotati tutti gli elementi indicati dall'art. 243 Reg. (per la Gente di Mare di prima e seconda categoria), vale a dire, oltre a generalità, domicilio, numero progressivo e data in cui si opera l'iscrizione:

- 1) la qualifica all'atto della immatricolazione, i titoli professionali e le abilitazioni ottenute dopo l'immatricolazione;
- 2) le attestazioni di benemeritenze civili e militari;
- 3) il cambiamento di domicilio;
- 4) l'iscrizione sulle liste della leva di terra, quando sia iniziato l'anno in cui l'iscritto compie il 18° anno di età;
- 5) l'esito di leva;
- 6) ogni indicazione relativa al servizio militare marittimo;
- 7) l'autorizzazione d'imbarco ottenuta dall'iscritto prossimo alla leva, a norma dell'art. 240, n° 1);
- 8) il nulla osta al rilascio del passaporto per l'estero, nei casi in cui sia necessario per ragioni di leva o servizio militare;
- 9) il nulla osta dell'autorità marittima mercantile per l'imbarco su navi di bandiera estera, a norma dell'art. 237;
- 10) il consenso di chi esercita la potestà dei genitori o la tutela, per l'arruolamento dei minori, nei casi ove è richiesto;
- 11) la prestazione del giuramento da parte dei marittimi che vi sono soggetti;
- 12) i movimenti di imbarco e di sbarco, e i servizi che possono essere riconosciuti utili al conseguimento dei titoli professionali o di altre qualifiche inerenti la professione marittima, o agli effetti delle leggi sulla previdenza;
- 13) i periodi di inabilità al lavoro marittimo per infortuni e malattie, che danno diritto alle prestazioni di Legge;
- 14) l'eventuale possesso del libretto di lavoro a terra;
- 15) le pene disciplinari;
- 16) le condanne per reati marittimi o comuni;
- 17) la cancellazione dalla matricola e i motivi che l'hanno determinata.

Oltre a quelle suindicate, si fa pure sulle matricole ogni altra annotazione che secondo le circostanze sia ritenuta necessaria.

Infine, sulla matricola è applicata una fotografia dell'iscritto.

Per quanto concerne la Gente di Mare della terza categoria, l'art. 247 dispone che "si applica il disposto dell'art. 243, ma non si fanno le annotazioni di cui ai numeri 1), 4), 5), 6), 7), 8), 10) e 15).

Nei registri, invece, andranno indicati tutti gli elementi enumerati nell'art. 275 Reg., vale a dire:

- a) generalità,
- b) domicilio,
- c) abilitazione professionale di cui è in possesso;
- d) dati relativi all'attività professionale svolta dall'iscritto, precisandone i periodi.

Per il personale tecnico delle costruzioni navali si annotano inoltre:

- 1) i titoli professionali e le abilitazioni conseguiti successivamente all'iscrizione;
- 2) le benemerenze civili e militari;
- 3) il cambiamento di domicilio;
- 4) le condanne riportate.

c) Requisiti per l'iscrizione

I requisiti per l'iscrizione - nelle matricole (Gente di Mare) e nei registri (Personale addetto ai servizi portuali e Personale tecnico delle costruzioni navali) - sono indicati, in linea di massima, dall'art. 119 Cod. Nav., che rinvia per la normazione di dettaglio, alle pertinenti norme del regolamento riferibili a ciascuna partizione del Personale Marittimo.

c.1) Gente di Mare

In generale, per far parte della Gente di Mare (di prima e seconda categoria, in particolare: per la terza sono richiesti requisiti più limitati dall'art. 244 Reg.), in base al predetto articolo 119 Cod. Nav., (modificato con Legge 7 Dicembre 1999 n° 472 in ordine al requisito dell'età), in combinato disposto con l'art. 238 Reg., occorre:

- essere cittadini italiani o comunitari;
- avere un'età non inferiore a 15 anni;
- essere in possesso di idoneità fisica alla navigazione;
- saper nuotare e vogare;
- essere domiciliati nel territorio dello Stato;
- non essere stati condannati per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

Quanto al requisito dell'età, e limitatamente alla Gente di Mare, occorre dire che, sempre in base all'art. 119 Cod. Nav. possono essere iscritti nelle matricole anche minori di 15 anni, purché allievi di istituti nautici e degli istituti professionali ad indirizzo marittimo.

Va notato che ancora l'art. 119 Cod. Nav. prevede due commi (precisamente il penultimo e l'ultimo), i quali stabiliscono che per la terza categoria (Personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera) il limite massimo dei 25 anni non trova applicazione, purché, però, l'interessato possieda gli altri requisiti stabiliti dal Regolamento (art. 244) per far parte di tale categoria. Per non aggirare però i precisi limiti di età stabiliti per la prima e la seconda categoria, inoltre, l'ultimo comma dell'art. 119 Cod. Nav. vieta, a coloro che abbiano conseguito l'iscrizione nelle matricole della Gente di Mare avvalendosi di tale deroga, il passaggio ad altra categoria superiore.

Tali commi, sebbene non formalmente abrogati, non hanno tuttavia alcuna ulteriore ragione di esistere, dopo che la Legge 7 Dicembre 1999 n° 472 ha eliminato il requisito dell'età massima (precedentemente fissata in generale a 25 anni, appunto).

In ogni caso, l'art. 231 Reg. stabilisce che "per il passaggio da una categoria ad altra superiore della gente di mare, è necessario il possesso dei requisiti prescritti per l'immatricolazione nella nuova categoria", aggiungendo (oggi però in maniera che va ritenuta superflua) che si fa eccezione per il requisito dell'età. Le modalità per operare il passaggio di categoria sono indicate nell'art. 232 Reg.

Per l'iscrizione dei minori di 18 anni, in ogni caso, è sempre richiesto il preventivo consenso da parte di chi esercita la "potestà dei genitori" (o la tutela) (vedasi anche l'art. 437 Reg.).

Sempre in tema di Gente di Mare, l'art. 119 Cod. Nav. autorizza altresì il Ministro delle Infrastrutture e della Navigazione a:

- disporre la sospensione temporanea delle iscrizioni nelle matricole, "*quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano*", previa consultazione delle organizzazioni sindacali competenti;
- consentire che siano iscritti nelle matricole anche italiani non appartenenti alla Repubblica.

Specificamente, per la Gente di Mare di terza categoria, oltre i requisiti di cui all'art. 119 Cod. Nav., l'art. 244 Reg. richiede che il marittimo sia domiciliato in uno dei Comuni compresi nella circoscrizione del Circondario Marittimo.

Gli artt. 239 e 240 (Gente di Mare di prima e seconda categoria) e 245 (Gente di Mare di terza categoria) Reg. indicano i documenti che devono essere presentati dall'interessato all'atto di richiedere l'iscrizione; in tale campo è oggi pienamente applicabile la regolamentazione applicativa delle cc.dd. "Leggi Bassanini" in materia di semplificazione delle certificazioni amministrative.

c.2) Personale addetto ai servizi dei porti e Personale tecnico delle costruzioni navali.

L'art. 119 Cod. Nav. demanda al Regolamento di stabilire i requisiti per l'iscrizione del Personale addetto ai servizi dei porti e del Personale tecnico delle costruzioni navali.

In particolare, per il **Personale addetto ai servizi dei porti**, i requisiti sono indicati:

- 1) per i piloti: in vari articoli tra quelli (artt. 98 – 137 Reg.) relativi all'istituto; in particolare, negli artt. 101, 102 e 106 Reg.;
- 2) per i palombari: nell'art. 204 Reg.; per i sommozzatori: nel D.M. 13/1/79
- 3) per gli ormeggiatori: nell'art. 208 Reg.;
- 4) i barcaioli: nell'art. 216 Reg.;

Per il **Personale tecnico delle costruzioni navali**, i requisiti sono indicati:

- 1) per gli ingegneri navali: nell'art. 277 Reg.;
- 2) per i costruttori navali: nell'art. 278 Reg.;
- 3) per i maestri d'ascia: nell'art. 280 Reg.;
- 4) per l'allievo maestro d'ascia: nell'art. 279 Reg.;
- 5) per il "progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto": nell'art. 280 bis.

Ai sensi dell'art. 1283 Cod. Nav., la domanda di iscrizione nonché i documenti e gli atti relativi all'iscrizione di tutto il personale marittimo, sono esenti "da qualsiasi tassa" (e, dunque, anche dall'imposta di bollo).

Si vedrà in seguito che, in base all'art. 9 quater del D.L. 30/12/97 n° 457, convertito nella Legge 27 Febbraio 1998 n° 30, anche tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili sono esenti dall'imposta di bollo e di registro.

Cancellazione

A norma dell'art. 120 Cod. Nav., la cancellazione dalle matricole della **Gente di Mare** può avvenire per:

- a) morte dell'iscritto;
- b) dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima;
- c) perdita della cittadinanza italiana;
- d) perdita permanente dell'idoneità fisica;
- e) oltre che nei casi di particolari e gravi infrazioni disciplinari, anche in caso di condanna per uno di quei reati che, a norma del Regolamento (art. 238, n° 4) impediscono l'iscrizione;
- f) cessazione dell'esercizio della navigazione (il secondo comma dell'art. 120 Cod. Nav. prescrive la cancellazione dopo 10 anni consecutivi di interruzione della navigazione per chi è in possesso di titoli professionali; 5 anni per gli altri).

In base all'art. 121 Cod. Nav. - fatte salve le ipotesi di cui alle lettere a) (morte dell'iscritto) e d) (perdita permanente dell'idoneità fisica), per le quali la cancellazione non è oggettivamente assoggettabile a revisioni di sorta - è possibile richiedere la reinscrizione nelle matricole della Gente di Mare; in particolare:

- gli iscritti nelle matricole della Gente di Mare cancellati dalle matricole stesse a norma dell'art. 120 Cod. Nav. lettere c) (perdita della cittadinanza italiana) ed e) (condanna, con sentenza passata in giudicato, per uno dei reati che impediscono l'iscrizione) possono chiedere la reinscrizione quando cessino le cause che hanno determinato la cancellazione;
- gli iscritti nelle matricole della Gente di Mare cancellati dalle matricole stesse a norma dell'art. 120 Cod. Nav. lettere b) (dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima) ed f) (cessazione dell'esercizio della navigazione) possono chiedere la reinscrizione entro un periodo di tempo, dal giorno della cancellazione, pari al periodo di navigazione effettivamente compiuta.

Non si coglie però il senso di una simile limitazione temporale, da quando per reinscrivere non occorre più un'età minima.

Per quanto concerne invece il Personale addetto ai servizi dei porti ed il Personale addetto alle costruzioni navali, la cancellazione dai registri - recita l'art. 121 Cod. Nav. - è disciplinata dal Regolamento.

In particolare, per il **Personale addetto ai servizi dei porti**, la cancellazione consegue: per i piloti (art. 118 Reg.):

- per morte;
- al compimento del sessantesimo anno di età;
- per sopraggiunta inidoneità fisica o psichica;

- per dimissioni volontarie (art. 122 Reg.);
 - per perdita dei requisiti richiesti all'atto dell'iscrizione;
- per gli aspiranti piloti: (art. 111 Reg.):
- in caso di mancata prestazione della cauzione entro un mese dalla nomina ad aspirante;
 - in caso di mancato pagamento della propria quota di proprietà entro due anni dalla nomina;
- per palombari/sommozzatori (art. 207 Reg.) ormeggiatori (art. 214 Reg.) e barcaioli (art. 218 Reg.):
- per morte;
 - per permanente inabilità al servizio;
 - per aver raggiunto l'età per la pensione di vecchiaia;
 - a domanda;
 - per perdita dei requisiti richiesti all'atto dell'iscrizione.

Per quanto concerne, invece, il **Personale tecnico delle costruzioni navali**, l'art. 281 Reg. ne prevede la cancellazione dai registri per i seguenti motivi:

- morte;
- dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare la professione;
- avere riportato una condanna per uno dei reati indicati dall'art. 238 n° 4 Reg. (causa di cancellazione che, però, non si applica ai maestri d'ascia).

Quanto alla possibilità di reinscrizione del Personale addetto ai servizi dei porti, benché l'art. 121, comma 2, Cod. Nav. rinvii al Regolamento, nulla di specifico lì si rinviene in proposito.

Documento di lavoro

Il documento di lavoro (art. 122 Cod. Nav.) è denominato:

- **Libretto di Navigazione**, per la Gente di Mare (alla Gente di mare di terza categoria, al posto del Libretto, può venire rilasciato un "**Foglio di Ricognizione**" dal contenuto semplificato rispetto al libretto). All'atto dell'iscrizione, alla Gente di Mare di I^a e II^a categoria, viene solitamente rilasciato un **Foglio Provvisorio di Navigazione**, da utilizzare per le annotazioni relative ai primi tre imbarchi, successivamente sostituito dal Libretto di Navigazione;
- **Libretto di ricognizione**, per il Personale addetto ai servizi dei porti;
- **Certificato d'iscrizione**, per il Personale addetto alle costruzioni navali.

a) Libretto di Navigazione

Per quanto concerne, in particolare, il **Libretto di Navigazione** della Gente di Mare, esso (in base all'art. 220 Reg.) è:

- l'unico documento che abilita all'esercizio della professione marittima;
- vale come libretto di lavoro (per il servizio prestato a bordo di navi e galleggianti);
- documento di identità personale, valevole anche come passaporto per "le esigenze connesse con la professione marittima" (ad esempio, per quei marittimi che devono recarsi all'estero per imbarcare su navi nazionali dopo che l'Autorità Marittima vi ha annotato un apposito "nulla osta").

Sul Libretto sono riprodotte (art. 222 Reg.) le annotazioni della "matricola" (e, in genere, tutto ciò che è annotato sul Libretto di Navigazione è trascritto anche sulle matricole). Fanno eccezione i reati marittimi o comuni, che non vengono annotate sul Libretto, mentre sono annotati eventuali provvedimenti di interdizione o di sospensione dai titoli o dalla professione marittima e quelli di inibizione dell'esercizio della professione stessa.

Sul Libretto, in particolare, sono riportate: le generalità dell'iscritto, una foto aggiornata, gli eventuali titoli professionali, l'esito di leva, le visite mediche biennali, la navigazione fuori dagli stretti (Gibilterra e Suez) e quella effettuata a bordo di navi non battenti bandiera italiana, nonché tutte le annotazioni relative ad imbarchi e sbarchi.

Dal 1980 sono stati adottati i nuovi modelli del Libretto di Navigazione (recanti la traduzione del testo anche in inglese), che riportano ora sia il gruppo sanguigno che il codice fiscale del titolare del documento.

In base all'art. 221 Reg., "*il libretto di navigazione è rilasciato dal capo dell'Ufficio di iscrizione ed è da questi consegnato all'atto del primo imbarco dell'iscritto, al comandante della nave direttamente o a mezzo dell'Ufficio marittimo o consolare del luogo in cui si trova la nave stessa*".

Ovviamente, nel caso del rilascio del Foglio Provvisorio di Navigazione, sarà quest'ultimo a dover essere consegnato al Comandante della nave.

L'equipaggio

In dottrina è oggetto di ampio dibattito quale esatto significato abbia il termine "equipaggio", ossia se con esso si debba intendere il complesso di soggetti che sono legati all'armatore della nave da un contratto di arruolamento ovvero se esso includa anche quei soggetti che, pur non essendo legati all'armatore da un contratto di arruolamento in quanto non facenti parte della gente di mare, sono comunque imbarcati al servizio della nave (personale di comandata, hostess e animatori su navi crociera, personale delle ditte di catering, addetti ai cambi, impiegati postali, radiotelegrafisti; ecc.).

L'art. 316 Cod. Nav., non ne fornisce una sua definizione, ma ne indica soltanto la composizione, e al comma 2 prevede poi espressamente che il pilota fa parte dell'equipaggio nel periodo in cui è a bordo della nave, pur non essendo legato all'armatore da alcun rapporto di lavoro subordinato.

Dunque, il problema maggiore è dato proprio dal criterio adottato dall'art. 316 per l'inclusione fra i membri dell'equipaggio: se le persone debbono essere "arruolate per il servizio della nave", tale espressione si riferisce sia agli assunti con contratto di arruolamento, sia agli assunti con contratto di lavoro ed iscritti nel ruolo dell'equipaggio.

La Commissione insediata per elaborare un progetto di riforma del Codice della Navigazione, nell'indicare i canoni cui ancorare la disciplina del lavoro marittimo nel nuovo codice della navigazione, ha indicato come criterio al legislatore di "configurare, in linea di massima, l'equipaggio come complesso dei marittimi che presta la sua attività a bordo in base al contratto di arruolamento".

Questa è una tendenza innovativa, perché all'art. 554 il Cod. Nav. stabilisce: "il privilegio stabilito a favore dell'equipaggio si estende a tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso contratto di arruolamento o di lavoro", evidenziando sì una differenziazione fra i due tipi di contratto, ma considerandoli entrambi nell'unico concetto di "equipaggio".

Dunque, il possibile criterio unificante scelto dal legislatore per il codice in vigore sembra essere stato, piuttosto che il riferimento alla forma dell'obbligazione contrattuale, la considerazione dell'iscrizione a ruolo dell'equipaggio.

Il tema della individuazione dei caratteri distintivi dell' "equipaggio" ricorre più volte sia nella giurisprudenza di merito che di legittimità, anche costituzionale.

La Pretura di La Spezia (sentenza 3 novembre 1980, in *Dir. mar.*, 1981, p. 601), ad esempio, ha sostenuto che: "il codice della navigazione in tanto comprende una persona nell'ambito dell'equipaggio in quanto la stessa sia vincolata in forza di un contratto di arruolamento. Ora tale contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 327 del codice ha per oggetto la prestazione di servizio su nave determinata. Il concetto di equipaggio, pertanto, non può essere assunto come equivalente a quello di personale dipendente della stessa impresa di navigazione pur se imbarcato su diverse navi dovendo, al contrario, ritenersi che esso corrisponda necessariamente a quel complesso di persone, gerarchicamente organizzate, imbarcate a bordo di una determinata nave e destinate al servizio della stessa".

Tale sentenza si rifà all'opinione di chi ritiene che equipaggio sia solo quello assunto con contratto di arruolamento. Per quanto si è detto poco prima, però, sembra preferibile la differente opinione, della migliore dottrina, che chiarisce come il legislatore utilizzi via via il termine equipaggio con significati diversi nelle varie norme, senza che se ne possa ricavare una nozione unitaria, riferendosi in alcuni casi a coloro che sono soggetti alle obbligazioni di lavoro scaturenti dal contratto di arruolamento (e sono legati da un vincolo di subordinazione tipico del rapporto lavoristico di natura privata), mentre in altri casi la locuzione si riferisce, invece, a coloro che sono soggetti alla gerarchia di bordo, che riguarda non solo i marittimi ma tutti i soggetti presenti a bordo, e che è dettata per i fini pubblicistici della sicurezza della navigazione e del buon esito della spedizione.

Si deve, quindi, distinguere tra norme che regolano il comportamento dell'equipaggio da un punto di vista privatistico (quello cioè riferibile al rapporto di lavoro subordinato), e norme invece che impongono determinati comportamenti in funzione di un fine pubblicistico. In base a questo criterio deve essere, poi, valutata la specialità del lavoro nautico, nel senso che le deroghe ai principi di diritto comune (e di tutela del lavoratore) sono giustificate solo quando esse siano strettamente necessarie per la tutela di un superiore interesse pubblicistico, ovvero quando esse siano imprescindibilmente ricollegate alle particolari caratteristiche della prestazione di lavoro nautico.

Non a caso nella giurisprudenza ordinaria (Cass. 23 settembre 1986 n° 5732, in *Dir. mar.*, 1987, p. 333) si è ribadito che, pur non trovando immediata applicazione al lavoro nautico l'art. 7 dello Statuto dei lavoratori, il contenuto essenziale "di garanzia" di tale norma non può non applicarsi anche ai lavoratori marittimi:

"il concetto di sanzione disciplinare, se bene inteso in un ordinamento 'civile' che proclama la dignità del cittadino e del lavoratore, la cui attività costituisce l'elemento fondamentale della Repubblica nella vita associata della collettività, implica sempre di per sé la possibilità per il soggetto incolpato di difendersi prima che la sanzione venga irrogata. Non basta la tutela successiva perché questa attiene ad una fase che non assicura in pieno al lavoratore la tutela della dignità e quindi della personalità. Si può quindi dire che il principio della necessità che sia assicurato al lavoratore un 'minimo' di garanzia (contestazione anche non formale dell'addebito e possibilità di uno spazio temporale per difendersi) si ricava ancor prima che dallo Statuto dei lavoratori, dall'intero ordinamento che ha recepito pienamente le regole del vivere 'civile' ... da quanto sopra esposto la Corte ne ricava che anche in materia di lavoro nautico, nella irrogazione di sanzioni disciplinari da parte del datore di lavoro, occorre rispettare il principio di assicurare al lavoratore un 'minimo' di garanzia".

La giurisprudenza costituzionale ha anche chiaramente sottolineato la diversa incidenza che hanno, nell'attuale evoluzione normativa, le fonti della disciplina del rapporto di lavoro marittimo rappresentate dall'autonomia collettiva rispetto a quelle tradizionali di cui all'art. 1 cod. nav. (Corte cost. 2 marzo 1987 n° 63, in *Dir. mar.*, 1987, p. 283):

"la giurisprudenza di questa Corte ha avuto ripetute occasioni di porre in luce, nel quadro del rapporto di lavoro, le peculiarità del contratto di arruolamento, sottolineando le ragioni di alcuni rilevanti aspetti della relativa disciplina ... le peculiarità (e le connesse esigenze) del lavoro del personale navigante marittimo hanno fondato decisioni quasi sempre preclusive dell'applicazione di istituti previsti dalla disciplina generale del lavoro ordinario; mentre quando si è ravvisato il possibile adattamento della normativa generale al rapporto speciale, la Corte ne ha prescritto l'osservanza. I rapporti tra la disciplina del contratto di arruolamento, posta dal codice della navigazione, e quella della prestazione di lavoro

subordinato contenuta nel codice civile sono regolati dall'art. 1 cod. nav., che sancisce il principio della priorità di applicazione del codice e delle leggi speciali (oltre che degli usi e dell'analogia) rispetto al ricorso al diritto comune, dando così prevalenza alla normativa propria della materia. Contestualmente al principio della graduazione di queste fonti, la Corte ha affermato l'esigenza della parità di tutela del lavoratore marittimo rispetto a quello comune, salvo che esistano (e prevalgano) esigenze diverse ... l'evoluzione in atto della normativa del rapporto di arruolamento è caratterizzata dall'accentuazione del ruolo di talune delle fonti che l'art. 1 cod. nav. collocava in posizione subordinata. Tra esse, in particolare, quelle che sono espressione dell'autonomia collettiva, chiamate ad operare in modo sempre più penetrante nella disciplina ... può quindi affermarsi che la normativa del contratto di arruolamento posta dal codice della navigazione, viene sempre più largamente limitata dalla produzione dell'autonomia collettiva, cedendo ad essa momenti fondamentali ... Rispetto alla disciplina di taluni degli anzidetti aspetti del contratto di arruolamento l'autonomia collettiva si è venuta a collocare come fonte primaria, mentre altre fonti, alle quali era stata attribuita dall'art. 1 posizione prioritaria, hanno assunto un ruolo subordinato".

Particolarmente interessante è poi la giurisprudenza relativa all'art. 4 della Legge 4 aprile 1977 n° 135 in tema di applicazione imperativa dei principi fondamentali dei contratti collettivi nazionali ai rapporti di lavoro stipulati da un raccomandatario italiano, per conto di un armatore straniero, con marittimi di nazionalità diversa da quella della bandiera della nave (Trib. Genova 23 gennaio 1988, in *Dir mar.* 1989, p. 814):

"L'art. 4 della Legge richiede che il trattamento del marittimo italiano imbarcato su navi straniere non contrasti (non con gli 'istituti' ma) con i 'principi' fondamentali che disciplinano il rapporto dei marittimi italiani che lavorano su navi nazionali. E' pertanto evidente il diverso significato della locuzione 'principi' rispetto a quella di 'istituti' ... la prima ha, infatti, una portata più ampia e all'uopo stesso più generale e generica, mentre il riferimento alla seconda implicherebbe una omogeneità della disciplina straniera anche nei dettagli che sarebbe addirittura assurdo pretendere e che infatti non è richiesta dalla normativa legale in esame. Quali siano i principi fondamentali che regolano il contratto di arruolamento dei lavoratori italiani imbarcati su navi nazionali non è del tutto facile precisarlo, di fronte alla genericità della formula; certo è, in ogni caso, che tali principi comprendono sia quello della ripartizione tra attività lavorativa e riposo ed attività lavorativa che consenta la tutela psico-fisica del lavoratore che quello della sufficienza della retribuzione e della sua proporzionalità alla quantità e alla qualità del lavoro prestato, ed ancora quello della tutela della salute del marittimo nell'ambiente di lavoro, nonché altri ancora, che appare superfluo elencare ... una volta che sia stato accertato che il complessivo trattamento economico del marittimo italiano imbarcato su navi straniere non è deteriore rispetto a quello nazionale, risulta privo di rilievo accertare se le singole componenti del trattamento praticato nei confronti del marittimo imbarcato su nave estera siano le stesse di quelle che compongono il trattamento praticato in Italia".

Una definizione di "equipaggio" ancorata soprattutto al diritto pubblico è quella del **Querci**, che vede nell'equipaggio un gruppo organizzato, rilevante come fenomeno istituzionale, costituente cioè un vero e proprio ordinamento giuridico, le cui norme organizzative sono date dal regolamento di bordo.

Tale analisi si scontra, tuttavia, con il valore da riconoscere all'attualità al regolamento di bordo: il regolamento "d'azienda", alla luce del sistema legale attuale, non ha valore se non come insieme di disposizioni necessarie per la facilitazione della convivenza dei lavoratori nei luoghi di lavoro. Esso comprende, ormai, solo norme di comportamento connesso ai ritmi ed alla organizzazione spicciola del lavoro (uso degli spogliatoi o delle docce, istruzioni per il servizio mensa, disposizioni sugli orari e sui turni, e così via), mentre gli è stata sottratta dalla Legge la parte più corposa del suo contenuto, vero e proprio fulcro delle norme regolamentari, che era un tempo costituito dalle sanzioni disciplinari; così, anche altre disposizioni di rilievo nei vecchi regolamenti aziendali sono ora trasferite ai contratti collettivi o ai contratti individuali di lavoro.

Il superamento delle tesi che attribuiscono un così pregnante valore normativo al regolamento è netto anche nel lavoro nautico. D'altra parte, il fatto stesso che il regolamento di bordo fissi disposizioni non per il solo equipaggio, ma anche per i passeggeri (art. 1256, n° 4 Cod. Nav.) lo delinea come insieme di disposizioni per la convivenza a bordo, piuttosto che come sistema normativo dell'istituzione equipaggio.

Allo stato attuale, dunque, tenuto conto delle oscillanti configurazioni del codice in vigore, le tesi più persuasive sulla definizione di "equipaggio" sembrano essere altre.

Gaeta distingue il "contratto" dall' "atto di arruolamento" (il primo inteso come negozio giuridico di diritto privato, il secondo in senso più ampio, come atto amministrativo), e a quest'ultimo riferisce la composizione dell'equipaggio ex art. 316 Cod. Nav.

Su questa base **Branca**, con una interpretazione più aderente al campo del diritto del lavoro, giunge ad individuare una duplice obbligazione: l'una di lavoro, l'altra professionale pubblicistica, determinante due situazioni giuridiche diverse, ma coincidenti, con effetti distinti.

Tabella di armamento

L'art. 317 Cod. Nav. stabilisce che ogni nave deve disporre di una tabella, detta di armamento, che rappresenta l'insieme degli Ufficiali, dei Sottufficiali e dei Comuni che devono essere imbarcati sull'unità. Tale numero, a meno di tabelle nazionali, nonché i gradi corrispondenti alle qualifiche di bordo, sono fissati dal Comandante del Porto sentite le rappresentanze delle categorie interessate (armatori e marittimi). In particolare il Comandante del Porto deve controllare che la tabella proposta dall'Armatore risponda, nella sua composizione qualitativa e numerica, alle esigenze dei servizi di bordo (art. 426 Reg.) in relazione alla destinazione, all'impiego ed alle caratteristiche della nave (sono ammesse diminuzioni per le navi automatizzate). La inosservanza delle norme sulla composizione e forza minima dell'equipaggio comporta, oltre al fermo nave (art. 181 Cod. Nav. e art. 426 Reg.), la sanzione amministrativa prevista dall'art. 1221 Cod. Nav. (da € 30 a € 309).

Il contratto di arruolamento

Si è già visto, in apertura, come siano da sempre riconosciuti "aspetti precipui" e "peculiarità" del contratto di arruolamento, anche dalla stessa Giurisprudenza costituzionale, e come risulti abbastanza difficile discernere nel lavoro marittimo gli elementi di carattere privatistico (propri del contratto e del rapporto) e quelli di interesse pubblicistico, con la conseguenza di un intervento statale in rapporti, di regola, eminentemente di carattere privato.

L'interesse che lo Stato manifesta non riguarda il contratto di arruolamento in sé e per sé (pur se questo è dotato di particolarità e necessità di normativa parzialmente autonoma) ma solo l'esercizio della professione nautica.

Ciò porterebbe a considerare necessario il controllo dello Stato solo nel momento organizzativo, prescindendo dal rapporto di lavoro eminentemente privato.

Ne sarebbe prova il mutato valore assunto dall'art. 374 Cod. Nav. - che impone una sostanziale inderogabilità delle norme dettate dal Codice in materia di contratto di lavoro nautico - a seguito del drastico mutamento derivato dall'art. 35 dello Statuto dei lavoratori, che invece privilegia l'autonomia contrattuale collettiva e la flessibilità delle norme tradizionalmente considerate "inderogabili".

Tale processo, nell'ambito del diritto del lavoro in generale, si manifesta anche in altre e più recenti leggi, evidenziando una evoluzione comune del lavoro a terra e del lavoro nautico, ed insieme una ridotta (o diversa) configurazione dell'interesse pubblico e dell'intervento legale nel contratto di arruolamento.

a) Contratto collettivo nazionale di lavoro

Tra le organizzazioni sindacali di categorie (00.SS.) dei marittimi e quelle dell'armamento (Confitarma, Fedarlinea etc.) vengono stipulati particolari contratti denominati "Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro" (CCNL). Tali accordi tengono conto sia del tonnellaggio delle navi, sia della loro destinazione (traffico merci, passeggeri o rimorchio), sia dei tipi di viaggio (Mediterraneo, Navigazione Oceanica etc.).

b) Contratto individuale di arruolamento

Il tipico contratto di lavoro della Gente di Mare è denominato "contratto di arruolamento" ed intercorre tra il singolo marittimo e l'armatore. Esso definisce un vero e proprio rapporto di lavoro subordinato del primo nei confronti del secondo. Tali contratti sono maggiormente noti con la dizione di "Convenzione di Arruolamento" e si differenziano, secondo l'art. 325 Cod. Nav. - in base alla durata ed alla forma retributiva.

Rispetto alla durata in:

- uno o più viaggi (agli effetti del contratto di arruolamento, per "viaggio" si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra - nave che naviga senza carico di merci o di passeggeri - per raggiungere il porto di caricazione).
- a tempo indeterminato;
- a tempo determinato (non più usato).

Ai sensi dell'art. 326 Cod. Nav. il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per un periodo superiore ad 1 anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato.

Se 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.

La prestazione del servizio è considerata "ininterrotta" quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai sessanta giorni.

Rispetto alla retribuzione, i contratti possono differenziarsi a seconda che essa sia costituita da:

- una somma fissa per l'intera durata del viaggio;
- una somma fissa a mese o ad altro periodo di tempo;
- una partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, con fissazione di un minimo garantito;
- una forma "mista".

c) Imbarco e sbarco del marittimo

L'art. 328 Cod. Nav. stabilisce che il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto dall'Autorità Marittima ed all'estero da quella Consolare; l'art. 330 Cod. Nav. ammette la stipula verbale del contratto di arruolamento per le sole unità di t.s.l. non superiore a 5).

Il contratto deve essere firmato dall'armatore o dal comandante della nave (in tale circostanza il comandante agisce nella veste di rappresentante dell'armatore) e dal marittimo (cui deve essere letto e spiegato prima della sottoscrizione), alla presenza di due testimoni (cui le parti possono rinunciare; in tal caso, in luogo delle firme dei

testimoni, deve essere apposto l'apposito timbro), innanzi all'Ufficiale di porto delegato alla stipula dei contratti d'imbarco.

Il contratto di arruolamento deve contenere le previsioni di cui all'art. 332 Cod. Nav.

L'Ufficiale di porto provvederà inoltre ad emettere una *nota d'accertamento*, relativa al pagamento di lire 500 per ciascuna delle facciate della Convenzione.

Tutti i contratti di arruolamento della Gente di Mare sono esentati dall'imposta di bollo e di registro (D.L. n° 457/97, art. 9 quater, convertito in Legge n° 30/98, per le navi mercantili, e Legge 30 Novembre 1994 n° 656 per le unità da pesca). La normativa de quo, che tratta unicamente di agevolazioni agli armatori di navi mercantili, non può ritenersi applicabile anche ai contratti di arruolamento del personale marittimo imbarcato su unità da diporto.

I contratti di arruolamento (Convenzioni) vengono redatti in tre originali e sono numerati (doppia numerazione: registrazione nel "Registro delle convenzioni" e nel "Repertorio degli atti soggetti a registrazione", conservati dalla Sezione Armamento e Spedizioni. Due copie della Convenzione vengono trattenute in Capitaneria mentre l'altra è consegnata al comandante della nave che ne cura la custodia. Gli estremi della Convenzione vengono riportati sul "Ruolo Equipaggio". Le due copie trattenute dall'Autorità Marittima entro 20 giorni dalla stipula, vengono successivamente inviate, unitamente a due copie del c.d. "Mod. 69" all'Ufficio delle Entrate per la registrazione. Effettuata tale operazione, il predetto Ufficio Finanziario restituirà una copia della Convenzione debitamente registrata.

Gli originali dei contratti di arruolamento stipulati presso un Ufficio Marittimo sono annualmente raccolti in volumi e conservati nell'archivio dell'Ufficio medesimo (art. 440 Reg.).

All'atto dell'arruolamento il marittimo deve:

- limitatamente alla I^a ed alla II^a Categoria, avere effettuato (con esito positivo) la cd. "visita medica biennale", prevista dall'art. 3 della Legge 28 Ottobre 1962 n° 1602;
- per tutte le categorie della Gente di Mare, essere in possesso del certificato attestante il buon esito della "visita preventiva di imbarco" prevista dall'art. 323 Cod. Nav. Tale visita è effettuata dal medico fiduciario dell'IPSEMA. Per i marittimi già sottoposti a visita medica biennale, la visita medica dovrà limitarsi a constatare l'inesistenza di malattie contagiose o acute in atto; nel caso in cui, invece, vi fosse stato un precedente sbarco per malattia o infortunio (e a seguito di chiamata d'urgenza e di contemporanea iscrizione a turno e rilascio del buono d'imbarco), il marittimo dovrà munirsi di specifico certificato medico di guarigione. Il certificato di visita deve recare la firma del medico ed anche quella del marittimo, ed ha una validità massima di cinque giorni (termine espressamente indicato sul certificato medesimo);
- possedere il titolo matricolare (libretto di navigazione – foglio di ricognizione) in regolare corso di validità;
- essere provvisto di idoneo titolo professionale / Certificazione IMO STCW, in relazione alla qualifica che dovrà rivestire a bordo;
- essere provvisto del c.d. "buono di imbarco", previa regolare chiamata dal turno (generale o particolare), rilasciato dall'Ufficio di Collocamento della Gente di Mare. Nel caso in cui non dovesse ricorrere a detto Ufficio il marittimo dovrà, invece, presentarsi con l'Armatore della nave provvisto di una "richiesta di imbarco" da parte del medesimo.

L'Autorità Marittima, ultimati i controlli su quanto precede, procederà:

- a) ad annotare l'imbarco sul titolo matricolare del marittimo, specificando il tipo di traffico cui la nave è destinata (ad esempio: traffico merci, servizio passeggeri, rimorchio, bunkeraggio, navigazione da diporto, servizio dei porti e delle rade per i galleggianti, pesca, servizi speciali, istruzione professionale);
- b) ad annotare l'imbarco sul Ruolo di Equipaggio (per le navi maggiori) o sul Ruolino di Equipaggio (per navi minori e galleggianti);
- c) a registrare gli estremi dell'imbarco sul Registro Movimenti di Marineria, da cui, ogni 15 giorni, vengono compilati gli elenchi da inviare al Centro Meccanografico del Ministero per l'aggiornamento delle matricole della Gente di Mare di I^a e II^a categoria; (per le Autorità consolari, vedasi l'art. 436 Reg.);
- d) a consegnare il titolo matricolare al comando di bordo, per la custodia assieme agli altri libretti di navigazione dei marittimi arruolati, fino a quando il marittimo stesso non sbarchi (art. 430 Reg.);
- e) a consegnare un esemplare della convenzione di arruolamento per la custodia fra i documenti di bordo della nave.

d) Estinzione del contratto. Sbarco del marittimo

Il contratto di arruolamento si estingue quando la causa dello stesso è stata raggiunta o quando è intervenuto un fatto risolutivo. La prima circostanza è contenuta nelle clausole del contratto stesso (es. fine viaggio). La seconda circostanza si verifica o per dimissioni o per licenziamento o per cause sopraggiunte di impossibilità della prestazione (es. perdita totale della nave o innavigabilità per una durata superiore a 60 giorni, per lavori della durata di più di 30 giorni o per malattia / infortunio del marittimo) (artt. 340 – 345 Cod. Nav.). L'art. 343 Cod. Nav. prevede anche lo "sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento", con addebito della relativa colpa all'armatore, mentre l'art. 344 Cod.

Nav. contempla altresì la facoltà di risolvere il contratto, da parte del marittimo, in caso di cambiamento dell'armatore. All'atto dello sbarco deve essere presentata alla locale Autorità Marittima la cd. "base di sbarco" firmata dal marittimo e dal comandante della nave, che deve recare altresì il motivo dello sbarco (nel caso di marittimo sbarcato per malattia o infortunio unitamente alla base di sbarco dovrà essere presentato, in cinque copie, il documento compilato dal medico del porto).

Sulla predetta base di sbarco dovrà essere riportata la seguente annotazione "dichiaro di essere pienamente soddisfatto di ogni mio avere", tale dichiarazione dovrà essere sottoscritta dal marittimo innanzi al personale preposto dell'Ufficio marittimo (art. 350 Cod. Nav.).

L'Autorità Marittima, ultimati i controlli su quanto precede, procederà:

- a) ad annotare lo sbarco sul titolo matricolare del marittimo, specificandone il motivo (ad esempio: *avvicendamento, fine viaggio, malattia, ecc.*) nonché il tipo di navigazione effettuata (ad esempio: *oceanica, mediterranea, ecc.*);
- b) ad annotare lo sbarco sul Ruolo di Equipaggio (per le navi maggiori) o sul Ruolino di Equipaggio (per navi minori e galleggianti);
- c) a registrare gli estremi dello sbarco sul Registro Movimenti di Marineria, da cui, ogni 15 giorni, vengono compilati gli elenchi da inviare al Centro Meccanografico del Ministero per l'aggiornamento delle matricole della Gente di Mare di I^a e II^a categoria; (per le Autorità consolari, vedasi l'art. 436 Reg.);
- a) a consegnare il titolo matricolare al marittimo.

I movimenti di imbarco / sbarco dei marittimi devono essere comunicati (entro 15 giorni) all'Ufficio marittimo di iscrizione (art. 226 Reg.), per le previste annotazioni sulla matricola.

Secondo l'art. 603 Cod. Nav., le eventuali controversie in tema di rapporto di lavoro della Gente di Mare, sarebbero rimesse alla competenza dell'Autorità Marittima, ma, a seguito dell'implicita abrogazione degli artt. 603 e ss. Cod. Nav. derivata dalla Legge 11 Agosto 1973 n° 533 (che ha uniformato il "processo del lavoro"), le controversie della gente di mare rientrano oggi nelle competenze del Giudice di Pace in funzione di giudice del lavoro.

Cenni sul Collocamento della Gente di Mare

Al fine di tutelare i marittimi disoccupati nei confronti del fenomeno della "senseria", l'art. 126 Cod. Nav. stabilisce che "è vietata la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della Gente di Mare destinati a far parte degli equipaggi delle navi", mentre l'art. 125 Cod. Nav. riserva a specifici uffici la competenza in materia di collocamento della Gente di Mare.

Infatti, con R.D.L. 24.5.1925 n° 1031 - convertito con L. 18.03.1926 n° 562 - e D.L. 13.10.1992 n° 584) sono stati istituiti, sul territorio della Repubblica, gli Uffici di Collocamento della Gente di Mare (per il collocamento all'estero, l'art. 127 Cod. Nav. affida le relative competenze alle Autorità consolari) e sono previste severe sanzioni per chi non osserva le norme sul collocamento.

I suddetti Uffici sono istituiti in numerosi porti ed affidati ad Ufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto, in qualità di "Direttore". Pur essendo normalmente situati nella stessa sede della Capitaneria di Porto (o Ufficio Circondariale Marittimo), tali Uffici sono dotati di autonomia rispetto a quest'ultima; al Comandante del porto, tuttavia, spettano le attribuzioni di vigilanza e controllo.

Con Legge 16 Dicembre 1928, n° 3042 sono stati inoltre istituiti, presso le capitanerie di Porto ove sono dislocati gli Uffici di Collocamento, altri Uffici denominati "Movimento Ufficiali", presso i quali sono tenuti appositi "Albi" ove sono iscritti gli Ufficiali della Marina Mercantile (Macchina e Coperta nonché gli Allievi Ufficiali). In tali "Albi" dovrà essere iscritto qualsiasi Ufficiale o Allievo Ufficiale che intende essere imbarcato su qualunque nave mercantile nazionale. La scelta del luogo di iscrizione è libera, indipendentemente dal Compartimento (o Circondario) di iscrizione nelle matricole della Gente di Mare, ma è vietata l'iscrizione in più di un albo.

Per ciascuna "qualifica", l'Ufficio di Collocamento cura la tenuta di appositi "Registri" sui quali sono iscritti i marittimi disoccupati; l'ordine di iscrizione è progressivo e per ogni marittimo è indicato:

- numero progressivo e data d'iscrizione;
- nome cognome e data di nascita;
- Compartimento e relativo numero di iscrizione (i marittimi possono chiedere di essere iscritti in qualsiasi Ufficio di Collocamento, indipendentemente dal loro domicilio o Compartimento di iscrizione);
- domicilio;
- data e motivo della cancellazione o, in caso di imbarco, nome e numero di iscrizione della nave sulla quale il marittimo è stato imbarcato (la mancata risposta alla chiamata di imbarco è causa di cancellazione, salvo motivi di carattere eccezionale che dovranno essere vagliati caso per caso);
- la motivazione dell'eventuale ripristino del numero di turno.

L'insieme degli iscritti costituisce il "Turno Generale" del collocamento.

L'armatore, indipendentemente dal suo luogo di residenza e per l'imbarco di personale su navi da crociera o da passeggeri o su quelle da carico superiori a 3000 t.s.l. e, comunque, in tutti i casi previsti dai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, è tenuto a promuovere l'istituzione, presso gli Uffici di Collocamento, di "Turni Particolari" suddivisi per qualifica. In tali turni sarà iscritto, su specifica richiesta dell'armatore, il personale destinato ad imbarcare sulle navi da lui armate (unitamente alla richiesta deve essere inviato all'Ufficio di Collocamento anche il libretto del marittimo).

Per l'iscrizione al collocamento il marittimo deve presentare un'istanza in carta semplice ed il libretto di navigazione; nell'istanza dovrà essere specificata la qualifica con la quale intende essere iscritto (che non potrà essere superiore a quella desunta dal libretto); qualora egli intenda essere iscritto con una qualifica inferiore rispetto a quella posseduta, dovrà presentare una apposita dichiarazione scritta (cioè anche nel caso di iscrizione al turno particolare).

Le richieste di imbarco devono essere presentate all'ufficio di collocamento dall'armatore almeno il giorno precedente rispetto alla chiamata d'imbarco. Possono comunque essere accettate anche successivamente in casi particolari di urgenza (es: navi che sostano meno di 12 ore oppure per motivazioni impreviste ed imprevedibili).

E' consentito presentare la richiesta di imbarco per navi non ancora giunte in porto nel caso in cui si preveda una sosta inferiore ad 1 ora. L'armatore che si avvale di turni particolari, qualora la propria nave soste in un porto in cui non ha promosso l'istituzione di un proprio turno particolare, può presentare la richiesta di imbarco presso l'ufficio di collocamento dove vi sia un proprio turno particolare.

Per le richieste di imbarco, in considerazione che spesso la problematica riveste carattere di urgenza, è consentito l'uso del fax, telex, ecc. La richiesta d'imbarco viene affissa all'albo dell'Ufficio di Collocamento e la richiesta è diffusa anche agli organi di informazione locali (radio, televisioni, giornali), ciò per garantire la massima diffusione ed è indicata l'ora ed il giorno in cui verrà effettuata la chiamata.

Le chiamate - salvo quelle relative al personale iscritto nel turno particolare o nell'albo degli Ufficiali - sono numeriche (non nominative) e il Comandante della nave o l'armatore non possono rifiutare il marittimo avviato; salvo il caso in cui il marittimo sia stato sbarcato per accertata colpa grave dalla stessa nave o da altra nave dello stesso armatore.

Per il personale di Stato Maggiore, l'armatore ha facoltà di libera scelta tra tutti gli iscritti nei diversi Albi, quale che sia il porto di armamento o di iscrizione della nave. L'armatore può inoltre scegliere il personale "nominalmente" cioè senza rispettare l'ordine di iscrizione; ciò è da ricollegare al fatto che lo Stato Maggiore di una nave deve godere della "massima fiducia" dell'armatore.

Possono essere nominative anche le chiamate del personale di "fiducia". Rientrano tra il personale di fiducia (allegato n° 1 alla Legge 13.12.1992 n° 584) i seguenti:

- per le navi da carico tutti i Sottufficiali (nostro, operaio motorista, meccanico, cuoco, tankista, capo fuochista etc.);
- per le navi passeggeri tutti i Sottufficiali ed inoltre, infermieri, bambinaia, guardarobiera, barista, ecc.

Le norme in vigore consentono di effettuare la chiamata nominativa anche nei seguenti casi:

- imbarco su navi non superiori a 3000 t.s.l.;
- marittimi che imbarcano su navi con contratti alla parte;
- marittimi in soprannumero;
- navi estere noleggiate a scafo nudo ad armatori italiani.

I marittimi compresi fra i primi 10 iscritti nel turno della qualifica chiamata, che non rispondono alla chiamata stessa (cioè non si presentano) o, qualora presenti, rifiutano l'imbarco, vengono cancellati dal turno. Le chiamate che per motivi di urgenza non possono essere diffuse opportunamente non danno luogo a cancellazione. Per l'imbarco si osserva l'ordine cronologico degli iscritti.

La cancellazione si effettua d'ufficio nel caso previsto dall'art. 120 lettera f) Cod. Nav. (cessazione dell'esercizio dell'attività di navigazione).

In caso di accettazione dell'imbarco, invece, al marittimo viene rilasciato un "buono di imbarco" in doppia copia (una sarà trattenuta dall'Ufficio che materialmente annoterà l'imbarco, mentre l'altra sarà successivamente inviata, debitamente compilata dall'Autorità che ha effettuato il movimento, all'Ufficio di Collocamento presso il quale il marittimo è iscritto).

L'accettazione dell'imbarco comporta automaticamente la cancellazione dal turno.

L'imbarco del marittimo in soprannumero deve risultare da apposita annotazione (apposizione della dizione S.N° successivamente alla qualifica) sia sul libretto di navigazione sia sul "Ruolo Equipaggio". Il personale in soprannumero non può sostituire il personale in tabella sbarcato tranne che per casi di forza maggiore: In tale ipotesi la reintegrazione della tabella deve avvenire al primo porto di approdo.

Le modifiche apportate dalla Legge n° 30 del 1998

La Legge 27 febbraio 1998 n° 30 – che ha convertito in Legge il D.L. 30 Dicembre 1997 n° 457 – più volte successivamente modificata (tra le altre, con la Legge 7 Dicembre 1999 n° 472, la Legge 23 Dicembre 1999 n° 488, la Legge 28 Dicembre 1999 n° 522, la Legge 16 Marzo 2001 n° 88 e la Legge 1 Agosto 2002 n° 166), ha istituito, tra l'altro, il Registro internazionale ed ha apportato anche alcune importanti modifiche in materia di composizione dell'equipaggio.

In particolare, era tradizione per il nostro ordinamento che l'equipaggio di navi battenti bandiera italiana fosse composto esclusivamente di soggetti aventi la cittadinanza italiana (art. 318 cod. nav., nella sua versione originaria). Le sole deroghe previste dal Codice della Navigazione erano quelle di cui agli artt. 294 e 319 cod. nav., nonché, in un secondo tempo, quelle introdotte dalla Legge n° 234/1989 per le navi iscritte in regime di sospensione della bandiera.

Questa situazione prestava il fianco ad alcune critiche circa la conformità ai principi sulla libera circolazione dei lavoratori aventi nazionalità comunitaria (art. 39 Trattato CE), in quanto gli interessi pubblicitici connessi al controllo delle professioni marittime non sembravano tali da giustificare una totale esclusione dei soggetti comunitari dall'accesso a tali attività lavorative.

La situazione è oggi radicalmente cambiata, in quanto la Legge n° 30 del 1998 (a sua volta modificata con la Legge 16 marzo 2001 n° 88), ha modificato l'art. 318 del Codice della Navigazione, il quale ora dispone che:

"1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea."

2. Alle disposizioni di cui al comma 1 può derogarsi attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali sosti in un porto nazionale.

2 bis. I certificati dei primi ufficiali di coperta non italiani, imbarcati in virtù degli accordi collettivi nazionali di cui al comma 2, sono soggetti a riconoscimento da parte dell'amministrazione competente, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n° 324 (Comma introdotto dall'art. 34, comma 8, della Legge 1 Agosto 2002 n° 166).

3. Per le navi adibite alla pesca marittima, l'Autorità Marittima periferica delegata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può autorizzare, in caso di particolari necessità, che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in numero non maggiore della metà dell'intero equipaggio."

Nella sua attuale formulazione, i primi due articoli della Legge n° 30/98 così stabiliscono:

1. Istituzione del Registro internazionale.

1. E' istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato «Registro internazionale», nel quale sono iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

2. Il Registro internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:

a) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7;

b) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione;

c) le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea.

3. L'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore di cui agli articoli 2 e 3.

4. Non possono comunque essere iscritte nel Registro internazionale le navi da guerra, le navi di Stato in servizio non commerciale, le navi da pesca e le unità da diporto.

5. Le navi iscritte nel Registro internazionale non possono effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7, salvo che per le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda e nei limiti di un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato, se si osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c). Le predette navi possono effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di quattro viaggi mensili, se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), e comma 1 bis.

2. Comando ed equipaggio delle navi iscritte nel Registro.

1. Per le navi iscritte nel Registro di cui all'articolo 1, con accordo tra le organizzazioni sindacali dei datori

di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative, relativo a ciascuna nave da iscrivere o già iscritta nel Registro internazionale, da depositarsi presso l'ufficio di iscrizione della nave, può derogarsi a quanto disposto dall'articolo 318 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7.

Per la composizione degli equipaggi delle navi di cui all'articolo 1 dovranno essere osservati i seguenti criteri:

- a) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 148 del codice della navigazione, alla data del 1° gennaio 1998, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tali navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina, in vigenza dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343;
- b) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta in vigenza dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343. Sulle navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda ovvero alle 4.000 tonnellate di stazza lorda convenzionale come definite sulla base dei contratti collettivi nazionali di lavoro, il numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione è di tre, tra cui obbligatoriamente il comandante.
- c) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonché le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, saranno armate con i criteri di cui alla lettera b). Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al presente comma;
- d) le navi di cui alle lettere b) e c) potranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni, in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del D.L. 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863, e, in mancanza di questo, con personale non avente i requisiti di cui al comma 1 dell'art. 318 del codice della navigazione.

1-bis. In deroga al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, nonché alle disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo, la composizione degli equipaggi delle navi di cui all'articolo 1 può essere altresì determinata in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

2. Nella tabella di armamento della nave è posta annotazione dei componenti dell'equipaggio per i quali, ai sensi del comma 2 dell'articolo 318 del codice della navigazione, nonché ai sensi degli accordi di cui ai commi 1 e 1-bis del presente articolo, non è richiesta la nazionalità italiana o comunitaria. L'autorità marittima, qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore, nega le spedizioni alla nave il cui equipaggio sia composto non in conformità alla annotazione stessa. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto nella tabella di armamento della nave, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o sostì in un porto nazionale.

2-bis. Le navi di cui al comma 1, lettera a), che operano in acque territoriali straniere per lavori in mare, assistenza e rifornimento a piattaforme di perforazione o per servizi nei porti e che siano per contratto obbligate dallo Stato rivierasco ad imbarcare una quota di marittimi di quella nazionalità, sono armate con un numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, determinato da appositi accordi stipulati tra le organizzazioni imprenditoriali e sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

3. I componenti l'equipaggio devono essere in possesso dei certificati rilasciati dall'amministrazione italiana o di altro Stato contraente previsti dalla "Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i marittimi", adottata a Londra il 7 luglio 1978 e ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, o da tali amministrazioni riconosciuti o autorizzati.

Pertanto, esemplificando, si può dire che, per le navi iscritte al Registro internazionale, potrà derogarsi a quanto disposto dall'art. 318 cod. nav., osservando i seguenti criteri:

Riferimento normativo	Tipo di nave	Equipaggio
Lett. a (art. 2, comma 1, Legge n° 30/98)	Navi provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 148 cod. nav., alla data del 1° gennaio 1998, (ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali),	<i>interamente armate con equipaggio avente nazionalità italiana o comunitaria</i>
Lett. b (art. 2, comma 1, Legge n° 30/98)	Navi iscritte al Registro internazionale, provenienti da registri esteri e giàlocate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della Legge 14 giugno 1989, n° 234	<i>armate con sei membri dell'equipaggio aventi nazionalità italiana o comunitaria. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali.</i>
Lett. c (art. 2, comma 1, Legge n° 30/98)	Navi iscritte al Registro internazionale acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonché le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della Legge n° 30/98	<i>armate con i criteri di cui alla lettera b). Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui all'art. 318, comma 1, cod. nav. potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al presente comma</i>
Lett. d (art. 2, comma 1, Legge n° 30/98)	Navi di cui alle lettere b) e c) potranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni	<i>in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del Decreto Legge 30 ottobre 1984, n° 726, convertito, con modificazioni, dalla Legge 19 dicembre 1984, n° 863, e, in mancanza di questo, con personale non avente i requisiti di cui all'art. 318, comma 1 cod. nav.</i>
(art. 2, comma 1 bis, Legge n° 30/98)	Navi che sono iscritte nel Registro internazionale (in alternativa a quanto consentito dall'art. 2, comma 1, lett. a) b) c) e d))	<i>la composizione degli equipaggi può essere determinata in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale.</i>

Mette conto sottolineare che il nuovo testo dell'art. 318 Cod. Nav. trova applicazione non solo per le navi iscritte nel Registro internazionale, ma anche per le navi registrate nelle matricole nazionali.

L'aspetto più innovativo di questa riforma è il venire meno del requisito della nazionalità italiana (sostituito da quello della nazionalità comunitaria) per tutto l'equipaggio, compreso quindi il Comandante.

Prima della riforma era oggetto di dibattito la questione se il Comandante rientrasse nell'ambito di applicazione dell'art. 39 (già 48) Trattato CE o se invece potesse per esso valere la clausola di salvaguardia in esso prevista (in base alla quale sono ammesse le eccezioni alla libera circolazione dei lavoratori giustificate da motivi di ordine pubblico, pubblica sicurezza e sanità pubblica, nonché per gli impieghi nella pubblica amministrazione). Il giudizio su tale problematica dipendeva dalla maggiore o minore valorizzazione delle sopra illustrate competenze pubblicistiche riconosciute al Comandante (spesso retaggio della tradizione ma, oggi, in larga misura ipotesi "di scuola").

L'inequivoco tenore dell'art. 318 cod. nav. sgombra oggi il campo da ogni possibile dubbio, come riconosciuto dalla prima giurisprudenza formatasi a seguito della Legge n° 30/98, in cui (Trib. Genova 1 marzo 2001) si è affermato: "*considerato che nella fattispecie si controverte sulla possibilità che un cittadino comunitario possa assumere il comando della nave e le conseguenti potestà di polizia giudiziaria e di stato civile, non ricorrono motivi né di ordine pubblico, né di pubblica sicurezza e tanto meno di sanità pubblica che giustifichino l'esclusione ... anche a voler includere la situazione in essere nelle ipotesi previste dall'art. 48 n° 3 del Trattato CE, l'attuale combinato disposto degli artt. 316 e 318 Cod. Nav. dimostra che l'Italia non ha inteso avvalersi della facoltà limitatrice alla libera circolazione dei lavoratori*".

Oggi, quindi, l'imbarco su navi iscritte nelle matricole nazionali è ammesso indistintamente per tutti i profili professionali a tutti i cittadini comunitari, mentre per le navi iscritte nel Registro internazionale è consentito altresì l'imbarco a certe condizioni di personale extracomunitario, così come su unità da pesca (art. 318, comma 3, Cod. Nav.)

I componenti l'equipaggio devono essere comunque in possesso dei certificati rilasciati dall'amministrazione italiana o di altro Stato contraente previsti dalle Convenzioni internazionali sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (Convenzioni STCW 1978 e 1995).

Titoli professionali marittimi e certificati IMO corrispondenti

Per svolgere le attività principali nelle varie categorie della gente di mare sono richiesti determinati titoli che garantiscono l'esistenza di particolari requisiti tecnici.

Con la convenzione *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (abbreviata in S.T.C.W.) adottata a Londra il 7/7/78, si erano poste le basi per una disciplina comune relativamente alla formazione della gente di mare ed al livello minimo di preparazione che essa deve possedere, al rilascio di brevetti ed allo svolgimento della "guardia" a bordo di navi. La STCW 78 entrò in vigore, a livello internazionale, nell'aprile 1984, allorché fu ratificata da 25 Stati il cui naviglio rappresentava il 50% del tonnellaggio lordo mondiale. L'Italia ha aderito alla STCW 78 con Legge 739/85, che fissò la data del 26/11/87 per la sua entrata in vigore. Avendo tuttavia previsto un periodo transitorio di 5 anni (per consentire un graduale adeguamento a quanto prescritto), la STCW 78 è entrata definitivamente in vigore in Italia il 26/11/92.

Tale convenzione si componeva di 17 articoli (contenenti le indicazioni relative alle modalità di adesione, di modifica delle regole e di denuncia delle contravvenzioni) e di 1 Annesso, composto da 6 Capitoli. Essi, in particolare, riguardavano:

I°	Capitolo:	disposizioni generali;
II°	Capitolo:	Comandante – sezione di coperta;
III°	Capitolo:	sezione di macchina;
IV°	Capitolo:	guardia in stazione radio;
V°	Capitolo:	requisiti del personale imbarcato su navi che trasportano merci pericolose;
VI°	Capitolo:	competenza sui mezzi di salvataggio.

Inoltre, è opportuno far presente che le funzioni previste dalla convenzione STCW '78 erano circoscritte per i titoli di coperta, all'assunzione di responsabilità a bordo di navi non inferiori a 500 t.s.l. e, per i titoli di macchina, all'assunzione di responsabilità per motori di potenza non inferiore a 750 kw (1020 HP). Infine, competente al rilascio dei predetti certificati era la Capitaneria di Porto di iscrizione.

Nel corso degli anni, alla STCW 78 sono state apportate innovazioni e modifiche, con varie Risoluzioni del Maritime Safety Committee (M.S.C.).

Ma essa ha risentito di un difetto di fondo: non conteneva di fatto precisi standard di competenza in relazione alle capacità necessarie per svolgere le funzioni di bordo con sicurezza ed efficacia, indicando invece solamente i requisiti minimi di conoscenza al fine del rilascio dei certificati, generando una perdita di fiducia sulla affidabilità dei certificati STCW. Inoltre, il meccanismo per l'accertamento delle conoscenze acquisite dai marittimi era rimesso al singolare criterio della "soddisfazione dell'Amministrazione".

A seguito di ulteriori emendamenti, pertanto, adottati dalla Risoluzione 1 e dalla Risoluzione 2 del 1995 della Conferenza I.M.O. tenutasi tra il 26/6 ed il 7/7 del 1995 - anche per tenere in debito conto l'affermarsi di nuove tecnologie - la STCW è stata radicalmente modificata. Da allora, infatti, si parla più propriamente di STCW '95.

La suddetta STCW '95 è entrata in vigore, a livello internazionale, il 1° febbraio 1997. Anch'essa prevede un periodo transitorio di 5 anni, per cui ne fu fissata l'entrata definitiva in vigore alla data del 1° febbraio 2002. Ma già dal 1° febbraio 1998, le abilitazioni prescritte per l'equipaggio dovrebbero essere conseguite secondo le procedure previste dal "Codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi", noto come "STCW CODE".

La nuova Convenzione STCW '95, contiene, oltre ai soliti 17 articoli, 1 Annesso (composto stavolta da 8 capitoli), nonché un nuovo STCW CODE, distinto in due parti, A e B (ciascuna delle quali suddivisa a sua volta in 8 capitoli). Nel dettaglio:

L'ANNESSO si divide in 8 Capitoli che, in particolare, riguardano:

I°	Capitolo:	Disposizioni generali;
II°	Capitolo:	Comandante e sezione di coperta;
III°	Capitolo:	Sezione di macchina;
IV°	Capitolo:	Radiocomunicazioni e personale radio;
V°	Capitolo:	Disposizioni per l'addestramento speciale per il personale imbarcato su alcuni tipi di navi (quelle che trasportano merci pericolose)
VI°	Capitolo:	Emergenza, sicurezza sul lavoro, cure mediche e tecniche di sopravvivenza;
VII°	Capitolo:	Certificazione sostitutiva;
VIII°	Capitolo:	Tenuta della guardia.

L' STCW CODE è distinto in due parti, A e B (ciascuna delle quali suddivisa a sua volta in 8 capitoli) che riguardano rispettivamente:

Parte A: i requisiti obbligatori, che tutti i governi contraenti dovranno applicare;

Parte B: una guida consigliata, che i governi contraenti potranno però anche decidere singolarmente di considerare obbligatoria per quanto li riguarda. E' previsto, inoltre, che raccomandazioni contenute nella Parte B possano transitare in quella A, divenendo di conseguenza obbligatorie.

La nuova filosofia si basa sull'accertamento di una effettiva capacità professionale piuttosto che sul conseguimento (non si sa quanto meritato...) di una certificazione rilasciata a seguito di corsi. Essa si sostanzia nel definire i cc.dd. "standards of competence". Una "competence" rappresenta la più piccola prova pratica di abilità che può essere ragionevolmente (separata da altre e) accertata. Tutte le competences sono raggruppate in base alla loro tipologia, distinguendosi infatti 7 "functions":

1. Navigazione;
2. Maneggio e stivaggio del carico;
3. Controllo delle operazioni della nave e cura delle persone a bordo;
4. Macchina;
5. Parte elettrica, elettronica e sistemi di controllo;
6. Manutenzione e riparazioni;
7. Radiocomunicazioni.

Ovviamente, in base alle mansioni svolte a bordo sarà necessario acquisire un determinato livello di padronanza (cioè uno "standard of competence") della "function". Così, si distinguono, per ogni function, 3 "levels":

1. **Management level:** corrisponde al livello della responsabilità associato con l'incarico di: Comandante, 1° Ufficiale di coperta; Direttore di Macchina e 1° Ufficiale di macchina;
2. **Operational level:** corrisponde al livello della responsabilità associato con il servizio di Guardia in coperta o in macchina o come Operatore radio, svolto sotto la direzione del "management level";
3. **Support level:** svolge solo compiti esecutivi di ordini ricevuti dai titolari di posizioni dei livelli superiori (management level e operational level).

Per esempio: la "Function" di "Navigation" al livello "Operational", comprende le "competences" (ossia comporta il saper):

- pianificare e condurre una navigazione e determinare la posizione;
- svolgere un servizio di guardia in sicurezza;
- usare il radar e l'ARPA;
- gestire le emergenze;
- rispondere ai segnali di soccorso;
- usare la lingua inglese;
- trasmettere e ricevere informazioni mediante segnali;
- manovrare la nave.

Schematizzando con l'uso di una "griglia", taluno che avesse le caratteristiche sopra indicate si posizionerebbe nel punto indicato con (*).

FUNCTION \ LEVEL	Navigazione	Maneggio e stivaggio del carico	Controllo delle operazioni della nave e cura delle persone a bordo	Macchine	Parte elettrica, elettronica e sistemi di controllo	Manutenzione e riparazioni	Radiocomunicazioni
Management							
Operational	(*)						
Support							

Per poter comprovare l'addestramento effettuato a bordo, la STCW 95 prevede l'istituzione di un apposito "Training Record Book" per ogni nave.

Il compito di verificare il possesso delle competenze necessarie all'equipaggio e rilasciare le relative certificazioni, spetta allo Stato di bandiera della nave, anche se si tratti di marittimi di differente cittadinanza.

L'I.M.O., per dare maggiore attendibilità alle certificazioni rilasciate da Stati che rispettano la normativa fissata dall'STCW CODE, ha creato una "White list", nella quale tali Stati figureranno.

A tale scopo, gli Stati aderenti sono tenuti a fornire periodicamente le informazioni necessarie all'I.M.O., circa i metodi di addestramento e formazione adottati e sui criteri di rilascio dei certificati.

Qualora i certificati siano rilasciati da Stati non inseriti in tale lista, non si presume che gli equipaggi che ne sono in possesso non siano competenti; tuttavia, questo è uno degli elementi che fanno propendere per sottoporre a visita (a cura del sistema P.S.C.) la nave.

La STCW 95 prevede, infine, che siano adottate sanzioni a carico delle Società di armamento e dei comandanti delle navi che imbarchino marittimi sprovvisti della prescritta certificazione o che l'abbiano conseguita in maniera fraudolenta, o che impieghino per un dato incarico a bordo personale non qualificato per quell'incarico.

Per adeguare la normativa italiana a questa profonda innovazione, il D.L. 457/97, convertito in Legge 27/2/98 n° 30 ha modificato l'art. 123 Cod. Nav., il quale, nella formulazione originaria dei commi 1 e 2, prevedeva i tradizionali "titoli professionali" del personale marittimo; in particolare:

per i servizi di coperta:

Capitano Superiore di Lungo Corso (C.S.L.C.), Capitano di Lungo Corso (C.L.C.), Aspirante C.L.C., Allievo C.L.C., Padrone marittimo, Marinaio autorizzato, Capo Barca, Conduttore;

per i servizi di macchina:

Capitano Superiore di Macchina (C.S.M.), Capitano di Macchina (C.M.), Aspirante C.M., Allievo C.M., Meccanico navale, Fuochista autorizzato, Motorista abilitato, Marinaio abilitato, Marinaio motorista.

Ma introducendo i nuovi standard di certificazione ILO/STCW 78/95
 abrogando i vecchi Titoli professionali a fini nell'art 123 Cod. Nav.

Oggi, il comma 1 dell'art. 123 Cod. Nav., in particolare, recita: "il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti ed i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione".

Con il D.M. 12/8/98 era stata data una prima attuazione al disposto del predetto art. 123, comma 1, Cod. Nav., con l'introduzione dei nuovi titoli professionali. Successivamente il predetto D.M. è stato abrogato e sostituito con il D.M. 5/10/00 (modificato con il D.M. 22/12/00) che contiene oggi la disciplina specifica in materia.

Le nuove abilitazioni previste per i servizi di coperta su navi adibite al traffico sono le seguenti, con le relative limitazioni:

ABILITAZIONE	Consente di:
ufficiale di navigazione	imbarcare in qualità di ufficiale di coperta di grado inferiore al primo e assumere la responsabilità di una guardia di navigazione a bordo di navi aventi stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate
ufficiale di navigazione di seconda classe	imbarcare in qualità di ufficiale di coperta di grado inferiore al primo e assumere la responsabilità di una guardia di navigazione a bordo di navi aventi stazza lorda inferiori a 500 tonnellate senza limitazioni riguardo la destinazione della nave;
ufficiale di navigazione di terza classe	imbarcare in qualità di ufficiale di coperta di grado inferiore al primo e assumere la responsabilità di una guardia di navigazione a bordo di navi aventi stazza lorda inferiori a 500 tonnellate che compiono navigazione costiera;
capitano	imbarcare in qualità di primo ufficiale di coperta a bordo di navi senza limitazioni riguardo le caratteristiche e la destinazione della nave;
capitano di seconda classe	imbarcare in qualità di primo ufficiale di coperta a bordo di navi aventi stazza lorda compresa tra 500 e 3.000 tonnellate senza limitazioni riguardo la destinazione della nave;
comandante	assumere il comando di navi senza limitazioni circa le caratteristiche e la destinazione della nave;
comandante di seconda classe	assumere il comando di navi aventi stazza lorda compresa tra 500 e 3.000 tonnellate senza limitazioni riguardo la destinazione della nave;
comandante di terza classe	assumere il comando di navi aventi stazza lorda inferiore a 500 tonnellate senza limitazioni riguardo la destinazione della nave;
comandante di quarta classe	assumere il comando di navi aventi stazza lorda inferiore a 500 tonnellate che compiono navigazione costiera;
comune di guardia di coperta	Prendere parte al servizio di guardia di navigazione con una qualifica di coperta a bordo di navi aventi stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate

Le nuove abilitazioni previste per i servizi di macchina su navi adibite al traffico sono le seguenti, con le relative limitazioni:

ABILITAZIONE	Consente di:
ufficiale di macchina	Imbarcare in qualità di ufficiale di macchina di grado inferiore al primo e assumere la responsabilità di una guardia di macchina in un locale apparato motore presidiato o essere designato ufficiale di macchina responsabile di un locale apparato motore periodicamente non presidiato a bordo di navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione pari o superiore a 750 chilowatt;
capitano di macchina	Imbarcare in qualità di primo ufficiale di macchina a bordo di navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione pari o superiore a 3.000 chilowatt
capitano di macchina di seconda classe	Imbarcare in qualità di primo ufficiale di macchina a bordo di navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione compresa tra 750 e 3.000 chilowatt
direttore di macchina	Imbarcare in qualità di direttore a bordo di navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione pari o superiore a 3.000 chilowatt;
direttore di macchina di seconda classe	Imbarcare in qualità di direttore a bordo di navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione compresa tra 750 e 3.000 chilowatt;
comune di guardia di macchina	Prendere parte al servizio di guardia con una qualifica di macchina in un locale apparato motore presidiato o essere designato allo svolgimento di compiti in un apparato motore periodicamente non presidiato, su navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione pari o superiore a 750 chilowatt.

L'Italia, inoltre, aveva inteso utilizzato la facoltà - riconosciuta dalla STCW '95 alle amministrazioni dei Governi aderenti - di continuare, fino alla data del 1° febbraio 2002, a rilasciare, convalidare e riconoscere i certificati relativi alla formazione della gente di mare in base ai requisiti ed ai limiti che sono previsti dalla normativa nazionale vigente, nei confronti dei lavoratori marittimi che abbiano iniziato a navigare prima dell'1/8/98.

Allo stato attuale, la procedura per il rilascio delle certificazioni IMO e dei Titoli professionali previsti dal Regolamento di Esecuz. del Cod. Nav., è disciplinata dalla Circolare n° 413/8442 in data 15/10/1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione — Dir. Gen. del Lavoro Marittimo e Portuale, confermata con Dp. n° 430 del 18/1/2001 dell'Unità di Gestione del Trasporto Marittimo.

Il rilascio e la richiesta dei Certificati e dei Titoli professionali sono assoggettati al tributo previsto dalla vigente normativa (bollo da 10,33 €) e pertanto l'art. 1283 del Cod. Nav., che esenta da qualsiasi tassa gli atti relativi alla immatricolazione, non è applicabile al caso di specie.

Le Amministrazioni hanno continuato, fino alla data del 1° febbraio 2002, a riconvalidare i certificati già rilasciati in base ai requisiti ed ai limiti previsti dalla normativa nazionale prima dell'entrata in vigore dei summenzionati emendamenti, per marittimi che iniziavano a navigare ovvero iniziavano un'attività; l'Italia si è inoltre avvalsa di un'ulteriore proroga (sino al 31/12/2002) prima che venisse ritenuta operativa la disciplina sulle nuove abilitazioni professionali.

Tale necessità scaturisce anche dal fatto che il D.M. 5 ottobre 2000 concerne unicamente le abilitazioni di coperta e di macchina sulle navi adibite al traffico, con esclusione delle navi da pesca e di quelle addette al piccolo traffico (per tali abilitazioni occorre un separato provvedimento).

Pertanto, le Capitanerie di Porto, sino alle date suddette, hanno continuato ad applicare la normativa in materia di titoli professionali marittimi, di cui agli artt. 248 e seguenti del Regolamento, nonché il D.M. n° 569/1995 per i marittimi facenti parte di una guardia di coperta e di macchina, continuando a rilasciare titoli professionali marittimi e contestualmente certificati IMO "standard 78" agli aventi diritto, fino a successive disposizioni in merito.

Conversione dei certificati "Standard 78" in "Standard 95"

I possessori di titoli professionali marittimi, rilasciati ai sensi del Regolamento di Esecuzione, hanno diritto al rilascio dei corrispondenti certificati di abilitazione secondo la tabella in Allegato II al D.M. 5 ottobre 2000 (modificato dal D.M. 22 dicembre 2000).

Per ottenere il rilascio dei certificati è necessario dimostrare di aver effettuato i periodi di navigazione nonché i relativi corsi. Presupposto per ottenere il nuovo certificato è il possesso di un certificato IMO "standard 78" in corso di validità (cinque anni).

Nel caso di marittimi i quali, pur essendo in possesso del titolo professionale, non abbiano mai richiesto il certificato IMO "standard 78" ovvero quest'ultimo sia scaduto, è necessario procedere preliminarmente con il rilascio del certificato "standard 78" e solo successivamente con quello "standard 95".

Tale possibilità deve essere prevista anche per coloro che aspirino ai certificati di comune di guardia o di macchina o di coperta che hanno i requisiti previsti dal D.M. 569/95 ma che non hanno mai richiesto il rilascio del relativo certificato.

Per il rilascio della nuova abilitazione, il richiedente dovrà avanzare apposita richiesta all'ufficio di iscrizione, allegando la documentazione comprovante il possesso dei requisiti richiesti.

Per conseguire il certificato di *comune di guardia di coperta* su navi di stazza lorda pari o superiore a 500 t.s.l. l'interessato deve possedere i seguenti requisiti:

- essere iscritto nelle matricole della G.M. di I^a categoria;
- avere assolto l'obbligo scolastico;
- avere compiuto sedici anni di età;
- aver completato, con esito favorevole, un programma di addestramento sui compiti e mansioni dei comuni di guardia di coperta (STCW A-II/4), comprensivo di un periodo di navigazione di almeno sei mesi in servizio di coperta a bordo di navi di t.s.l. superiore alle 500.

Il comune di guardia in macchina può far parte del servizio di guardia con una qualifica di macchina in un locale apparato motore presidiato o essere designato allo svolgimento di compiti in un apparato motore periodicamente non presidiato, su navi aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione pari o superiore a 750 Kw.

Per conseguire il certificato di *comune di guardia in macchina* occorre essere in possesso dei seguenti requisiti:

- essere iscritti nelle matricole della G.M. di I^a categoria;
- avere assolto l'obbligo scolastico;
- aver compiuto 18 anni di età;
- aver completato con esito favorevole, un programma di addestramento sui compiti e mansioni dei comuni di guardia in macchina (STCW A-III/4), comprensivo di un periodo di navigazione di almeno sei mesi in servizio di macchina a bordo di navi dotate apparato di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 Kw.

Il periodo di navigazione deve essere integrato dalla frequenza con esito favorevole dei corsi antincendio e sopravvivenza e salvataggio.

REQUISITI, ABILITAZIONI E CERTIFICAZIONI DELLA GENTE DI MARE

PARTE COPERTA

ABILITAZIONE	Requisiti
Ufficiale di Navigazione	- Iscrizione 1^a categoria - Età 18 anni - Diploma scuola media superiore - 12 mesi di nav. su navi di TSL $\geq$ 500 - Corsi: 1) antincendio base e avanzato; 2) sopravvivenza e salvataggio; 3) Radar osservatore normale; 4) A.R.P.A. - Esame
Ufficiale di Navigazione di 2 ^a classe	Stessi requisiti per il conseguimento di Ufficiale di Navigazione
Ufficiale di Navigazione di 3 ^a classe	- Iscrizione 1^a categoria - Età 18 anni - Diploma scuola media superiore - 36 mesi navigazione - Corsi: 1) antincendio base e avanzato; 2) sopravvivenza e salvataggio; 3) Radar osservatore normale - Esame
Capitano	- abilitazione Ufficiale di Navigazione - 12 mesi di navigazione come Ufficiale di coperta a bordo di navi di TSL $\geq$ 500 - Esame
Capitano di 2 ^a classe	- abilitazione Ufficiale di Navigazione - (*) mesi di navigazione quale Ufficiale di coperta a bordo di navi di TSL $\geq$ 500 - Esame
Comandante	- abilitazione a Capitano - 12 mesi navigazione da 1^o Ufficiale..... oppure: - abilitazione a Ufficiale di Nav. - 36 mesi di navigazione come Ufficiale di Coperta su navi di TSL $\geq$ 500 - Esame
Comandante di 2 ^a classe	- Abilitazione a Capitano di 2^a Classe - 12 mesi di nav. da 1^o Ufficiale con abilitazione a Capitano di 2^a Classe..... oppure: - Abilitazione a Ufficiale di Navigazione - 36 mesi navigazione ufficiale coperta su navi di TSL $\geq$ 500 - Esame
Comandante di 3 ^a classe	- stessi requisiti per il conseguimento del certificato di Comandante di 2 ^a Classe
Comandante di 4 ^a classe	- Età 20 anni - Abilitazione a Ufficiale di Navigazione di 3^a Classe - 12 mesi navigazione ufficiale di coperta con certificato abilitazione Ufficiale di Navigazione di 3^a Classe

(*) Regola II/2 punto4: aver prestato un periodo di navigazione per non meno di 36 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se almeno 12 mesi di servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di 1^o ufficiale di coperta.

PARTE MACCHINA

ABILITAZIONE	Requisiti
Ufficiale di Macchina	- Iscrizione alla 1^a Categoria della Gente di Mare - Età minima: 18 anni - Diploma di scuola media superiore - 12 mesi di nav. su navi con apparato propulsore di $\geq$ 750 Kw - Corsi: 1) antincendio base e avanzato; 2) sopravvivenza e salvataggio - Esame
Capitano di Macchina	- abilitazione di Ufficiale di Macchina - 12 mesi di nav. da Ufficiale di Macchina su navi con propulsione di potenza $\geq$ 750 Kw
Capitano di Macchina di 2 ^a classe	- abilitazione a Ufficiale di Macchina
Direttore di Macchina	- abilitazione Capitano di Macchina - 36 mesi di nav. in qualità di Ufficiale di Macchina dei quali almeno 12 come 1^o Uff.le di Macchina
Direttore di Macchina di 2 ^a classe	- abilitazione Capitano di macchina di 2^a classe - 24 mesi di nav. in qualità di Ufficiale di macchina dei quali almeno 12 come 1^o Uff.le di Macchina - esame pratico-teorico

Come sopra si è già detto, ai possessori dei tradizionali titoli professionali marittimi, rilasciati ai sensi del Regolamento per l'Esecuzione del Cod. Nav., è riconosciuto il diritto al rilascio dei corrispondenti certificati di abilitazione secondo la tabella in Allegato II al D.M. 5 ottobre 2000 (modificato dal D.M. 22 dicembre 2000). La tabella che segue evidenzia appunto la corrispondenza tra vecchie e nuove abilitazioni.

COPERTA				
Capitano superiore di Lungo Corso	Comandante Automaticamente	Capitano Automaticamente	Uff. Navigazione Automaticamente	Comandante 4 ^a cl. Automaticamente
Capitano di Lungo Corso	Comandante 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Coperta e corsi	Capitano 6 mesi di nav. da Uff. di Coperta e corsi	Uff. Navigazione Solo corsi	Comandante 4 ^a cl Solo corsi
Aspirante Capitano Lungo Corso	Comandante 2 ^a cl 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Coperta e corsi	Capitano 2 ^a cl 6 mesi di nav. da Uff. di Coperta e corsi	Uff. Navigazione Solo corsi	Comandante 4 ^a cl Solo corsi
Padrone marittimo 1 ^a cl. al traffico	Comandante 2 ^a cl 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Coperta e corsi	Capitano 2 ^a cl 6 mesi di nav. da Uff. di Coperta e corsi	Uff. Navigazione Solo corsi	Comandante 4 ^a cl Solo corsi
Padrone marittimo 2 ^a cl. al traffico	Comandante 2 ^a cl 12 mesi di nav. da 1° Uff. di Coperta e corsi	Capitano 2 ^a cl 12 mesi di nav. da Uff. di Coperta e corsi	Uff. Navigazione Solo corsi	Comandante 4 ^a cl Solo corsi
Marinaio autorizzato al traffico	Comandante 2 ^a cl 18 mesi di nav. da 1° Uff. di Coperta e corsi	Capitano 2 ^a cl 18 mesi di nav. da Uff. di Coperta e corsi	Uff. Navigazione Solo corsi	Comandante 4 ^a cl Solo corsi

MACCHINA				
Capitano superiore di Macchina	Direttore Macchina Automaticamente	Capitano Macchina Automaticamente	Ufficiale Macchina Automaticamente	Ufficiale Macchina Automaticamente
Capitano di Macchina	Direttore Macchina 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Macchina e corsi	Capitano Macchina 6 mesi nav. da Uff. di Macchina e corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi
Aspirante Capitano di Macchina	Direttore Macchina 2 ^a cl 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Macchina e corsi	Capitano Macchina 2 ^a cl 12 mesi di nav. da Direttore di Macchina e corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi
Meccanico navale 1 ^a cl specializzato	Direttore Macchina 2 ^a cl 6 mesi di nav. da 1° Uff. di Macchina e corsi	Capitano Macchina 2 ^a cl 6 mesi nav. da Uff. di Macchina e corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi
Meccanico navale 1 ^a cl	Direttore Macchina 2 ^a cl 12 mesi nav. da 1° Uff. di Macchina e corsi	Capitano macchina 2 ^a cl 12 mesi nav. da Uff. di Macchina e corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi
Meccanico navale 2 ^a cl	Direttore Macchina 2 ^a cl 18 mesi nav. da 1° Uff. di Macchina e corsi	Capitano Macchina 2 ^a cl 18 mesi nav. da Uff. di Macchina e corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi	Ufficiale Macchina Solo corsi

Certificati di cui al DM 569/95	Comune di guardia di coperta	Comune di guardia in macchina
Marittimo facente parte di una guardia di coperta	6 mesi di nav. in compiti connessi con la tenuta della guardia in nav.	
Marittimo facente parte di una guardia di macchina		6 mesi di nav. in compiti connessi con la tenuta della guardia in macchina

Nota: i periodi di navigazione necessari per il conseguimento dei certificati di abilitazione per i servizi di coperta devono essere effettuati su navi da traffico di T.S.L. ≥ 500 ; quelli relativi al servizio di macchina, su navi da traffico aventi un apparato motore principale con potenza di propulsione ≥ 750 Kw (1020 HP) – I corsi da frequentare sono: antincendio di base e avanzato; sopravvivenza e salvataggio; radar e A.R.P.A. (questi ultimi sono obbligatori solo per il conseguimento dei certificati di abilitazione per il servizio di coperta).

Requisiti minimi di formazione per la gente di mare

Con il D.P.R. 9 maggio 2001, n. 324 è stato emanato il "Regolamento di attuazione delle direttive 94/58/CE e 98/35/CE relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare."

Esso viene a dare esecuzione alle direttive comunitarie nn. 94/58/CE del 22/11/1994 e 98/35/CE del 25/5/1998 del Consiglio, in materia di standardizzazione - a livello europeo - della formazione professionale della gente di mare.

Di seguito, pertanto, se ne riassumono i contenuti salienti.

Ai sensi dell'art. 1, il suddetto Regolamento si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima, ad eccezione:

- a) delle navi da guerra, ausiliarie della Marina Militare ed altre navi di proprietà o gestite dallo Stato od adibite solo a servizi governativi non commerciali;
- b) delle navi da pesca;
- c) delle imbarcazioni da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale;
- d) delle imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.

Il principio, sancito dall'art. 4, primo comma, è che "il Comandante, il direttore di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina e, ove previsto, gli altri membri dell'equipaggio contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, devono essere in possesso di un certificato adeguato, rilasciato o convalidato (dalle Amministrazioni indicate nell'art. 3: amministrazione marittima, Ministero della Sanità e Ministero delle Comunicazioni), che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso".

In base all'art. 5, per il rilascio di uno dei certificati per i quali, in base all'articolo 3, comma 1, è competente l'amministrazione marittima, i lavoratori marittimi, ivi compresi quelli appartenenti agli altri Stati membri dell'Unione europea, devono:

- a) avere un'età non inferiore a quella prevista per ciascun certificato nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW;
- b) possedere i requisiti di idoneità fisica, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito, previsti ed accertati ai sensi della vigente normativa;
- c) aver effettuato il servizio di navigazione e tutte le relative attività di formazione e di addestramento prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW;
- d) aver sostenuto, con esito favorevole, davanti ad una delle amministrazioni di cui all'articolo 3, comma 1, l'esame atto a dimostrare il possesso delle competenze del livello prescritte dalle regole dell'annesso alla convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW.

In ordine invece al rinnovo dei certificati, l'art. 6 stabilisce che i comandanti, gli ufficiali ed i radioperatori, titolari di un certificato adeguato conseguito ai sensi delle disposizioni dei capitoli dell'annesso alla Convenzione STCW (con esclusione del capitolo VI/2, 3 e 4, paragrafo 1) che prestano servizio in mare, oppure che intendono riprendere servizio in mare dopo un periodo trascorso a terra, per essere ritenuti idonei al servizio in mare devono chiedere, ad intervalli non superiori a cinque anni, la convalida del loro certificato, dimostrando:

- a) di soddisfare i requisiti di idoneità fisica di cui all'articolo 5, comma 1, lettera b);
- b) di continuare a possedere la competenza professionale necessaria all'assolvimento delle funzioni relative al certificato adeguato da rinnovare.

Il requisito di cui al comma 1, lettera b), è soddisfatto se l'interessato ha effettuato negli ultimi cinque anni uno o più periodi di navigazione, complessivamente non inferiori ad un anno, nelle funzioni corrispondenti al certificato da rinnovare ovvero ha svolto funzioni equivalenti a quelle corrispondenti al certificato da rinnovare per almeno un anno negli ultimi cinque.

In caso contrario, per ottenere il rinnovo del certificato, l'interessato deve soddisfare una delle seguenti condizioni:

- a) aver effettuato un periodo di navigazione di almeno tre mesi in soprannumero con funzioni corrispondenti a quelle del certificato da rinnovare o con funzioni ritenute immediatamente inferiori prima di assumere le funzioni corrispondenti a quelle del certificato da rinnovare;
- b) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame atto a dimostrare di possedere la competenza professionale necessaria per l'assolvimento delle funzioni relative al certificato da rinnovare;
- c) aver completato con esito positivo un corso di aggiornamento.

Lo stesso articolo 5 (comma 4) stabilisce poi le modalità di rinnovo di uno dei vecchi certificati, rilasciati in conformità alla legge 21 novembre 1985, n. 739, precisando che, in occasione del rinnovo, appunto, al fine di adeguare i requisiti posseduti dal titolare ai requisiti dei certificati adeguati di cui all'articolo 5, si procede ad un raffronto fra gli stessi disponendo, se necessario, un'appropriata integrazione.

Ma l'art. 9 prevede anche che, in caso di straordinaria necessità, dovuta ad accertata indisponibilità di marittimi in possesso del certificato adeguato che abilita allo svolgimento di una determinata funzione, il Comandante

del Porto ove staziona la nave o, se del caso, la locale Autorità consolare, se a suo parere non reca pregiudizio alle persone ai beni e all'ambiente, su richiesta della compagnia, rilascia un documento di dispensa che permette di svolgere detta funzione - per un periodo non superiore a sei mesi - da parte di altro marittimo in possesso di un certificato che lo abilita ad occupare il posto immediatamente sottostante.

Nel caso in cui per occupare il posto immediatamente sottostante non sia prescritto il possesso di un certificato adeguato, allora la dispensa potrà essere rilasciata con riferimento ad un altro lavoratore marittimo, avente però una pratica equivalente ai requisiti richiesti per il posto che va (temporaneamente) ad occupare.

Il limite è rappresentato dal fatto che la dispensa non può essere concessa per lo svolgimento delle funzioni di Comandante o Direttore di Macchina, salvo il caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile.

L'art. 10 dispone che presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (e precisamente presso il Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo - Direzione Generale per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Interno) dev'essere istituito un "Registro dei certificati rilasciati e convalidati" e un "Registro delle dispense" rilasciate dalle Autorità Marittime periferiche. I dati ivi registrati dovranno essere comunicati, a cura del Ministero, agli altri Stati membri dell'Unione Europea o agli altri Stati parti della convenzione STCW '78, qualora intendano verificare l'autenticità e la validità dei certificati esibiti dai marittimi che chiedono il riconoscimento dei loro certificati o l'imbarco su una nave.

Va tenuto presente che, fino all'entrata in esercizio della "rete informatica unitaria delle pubbliche amministrazioni", ciascuna Autorità marittima periferica è obbligata a tenere i registri previsti ed a curarne relativi adempimenti ed annotazioni.

L'art. 11 impone, poi - a similitudine di quanto già stabilito dal Codice della Navigazione per gli altri documenti di lavoro del marittimo - che sia il Comandante della nave a custodire, in originale, i certificati e le eventuali dispense di cui sono titolari i marittimi che prestano servizio a bordo della sua nave; i predetti documenti saranno riconsegnati al marittimo che ne è titolare all'atto del suo sbarco.

Va osservato altresì che l'addestramento dei lavoratori marittimi nelle materie di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è oggetto di appositi corsi, il cui svolgimento può essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei e autorizzati con decreti del Ministro stesso (art. 13).

Su tutte le attività di addestramento svolte dagli istituti, enti e società, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita un adeguato controllo, al fine non solo di verificare che essi conseguano gli obiettivi definiti, ma anche che istruttori ed esaminatori abbiano qualifiche ed esperienze adeguati (art. 15).

Non esenti da responsabilità, comunque, sono le compagnie di navigazione che assumono al loro servizio personale per il quale è prescritta la titolarità degli appositi certificati. Infatti, la compagnia di navigazione deve assicurarsi che, a bordo delle sue navi (art. 16):

- a) i lavoratori marittimi da arruolare siano in possesso di un certificato adeguato rilasciato in conformità alle disposizioni del regolamento (cioè del D.P.R. 324/01);
- b) la nave sia armata in conformità alle disposizioni in materia di tabelle di armamento stabilite dalla normativa vigente in materia;
- c) a bordo della nave siano conservati e disponibili per eventuali controlli i documenti relativi all'idoneità fisica e alla competenza dei lavoratori marittimi imbarcati;
- d) i lavoratori marittimi imbarcati, prima dell'effettiva immissione in servizio, acquisiscano familiarità con i loro compiti specifici e con gli impianti e le attrezzature che dovranno utilizzare nello svolgimento dei compiti medesimi, comprese le procedure tecniche relative all'utilizzo dei suddetti impianti ed attrezzature, nonché le procedure ai fini della sicurezza sul lavoro;
- e) ogni misura sia stata adottata affinché ciascun membro dell'equipaggio possa contribuire con le proprie cognizioni e capacità alla sicurezza della nave e alla prevenzione e contenimento dell'inquinamento.

A tal fine, lo stesso art. 16 prescrive anche alla compagnia di navigazione di fornire al comandante della nave istruzioni scritte precise per garantire che ogni membro dell'equipaggio acquisisca la familiarizzazione di cui sopra.

Infine, va tenuto presente che l'art. 19 del Regolamento, stabilisce che, salvo che il fatto costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'art. 1178 Cod. Nav. (da € 154 a € 1.549), l'armatore o il Comandante della nave che ammette a far parte dell'equipaggio una persona non in possesso dei certificati prescritti. La stessa sanzione si applica al Comandante della nave che viola l'obbligo di tenuta dei certificati o che non riconsegna gli stessi ai titolari all'atto dello sbarco.

Inoltre, e sempre salvo che il fatto costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'art. 1223 Cod. Nav. (da € 51 a € 516), l'armatore o il comandante della nave che consente l'esercizio di funzioni per le quali è richiesto il certificato ad una persona che ne è priva e che non ne sia stata appositamente dispensata.

Corsi previsti dalla Convenzione e riconosciuti dal Ministero

Di seguito sono riportati i corsi previsti per l'acquisizione delle competenze professionali richieste dalla Convenzione, riguardanti il personale che imbarcherà con le qualifiche di Ufficiale, Sottufficiale e Comune in servizio di guardia:

- *Corso di Sopravvivenza e Salvataggio* (D.M. 06 aprile 1987, G. U. 18.05.1987)
- *Corso Antincendio di base e avanzato* (D.M. 04 aprile 1987, G. U. 18.05.1987)
- *Corso di addestramento all'uso del radar osservatore normale* (D.M. 16 febbraio 1995)
- *Corso di formazione e addestramento all'uso dei sistemi radar ad elaborazione automatica dei dati (ARPA)* (D.M. 16 febbraio 1995)
- *Corso di familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi petroliere, per navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici e al trasporto di gas liquefatti* (D.M. 18 luglio 1991, G. U. 202/1991)
- *Corso di sicurezza per navi petroliere, per navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici e al trasporto di gas liquefatti* (D.M. 18 luglio 1991, G. U. 202/1991)
- *Corso di addestramento al lavaggio delle cisterne con petrolio greggio - CQW* (D.M. 11 giugno 1986, G.U. 02.08.1986)
- *Corso di addestramento per marittimi abilitati per i battelli di emergenza veloci - MABEV* (D.M. 7.4.1998, G.U. 14.5.1998)

Pop.
Hoodem

[+ cgdcont-1=1,
"IP", "internet.wind"

* 99 #