



**GUIDA
ALLA
RIFORMA
DEL
COLLOCAMENTO
DELLA
GENTE DI MARE**

(D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231)

.....
**LA NUOVA REGOLAZIONE DEL MERCATO DEL LAVORO MARITTIMO TRA
PUBBLICO E PRIVATO**
.....

■ Presentazione

Il presente testo è stato elaborato e pubblicato nel corso del «Progetto di sperimentazione dei nuovi servizi per il lavoro introdotti, ai sensi del DLgs n. 297/2002 dalla riforma del mercato del lavoro marittimo (DPR231/2006), e della nuova organizzazione degli uffici di collocamento della gente di mare in raccordo con i centri per l'impiego», approvato con Decreto del Direttore generale del Mercato del lavoro del Ministero del Lavoro, n. 464/OB.3 del 4 marzo 2008, finanziato con risorse FSE del PON Ob.3 «Azioni di Sistema» 1999 IT 05 3 PO 007, Asse A, Misura A1 e del Fondo di Rotazione ex lege n. 183/87 quale cofinanziamento nazionale.

Il testo è frutto dell'analisi che il gruppo di lavoro, costituito dalla Provincia di Genova e dalla Capitaneria di porto di Genova titolari del «Progetto», ha condotto per evidenziare gli elementi di continuità e di innovazione della riforma e per focalizzare il quadro normativo entro cui sono stati indirizzati gli obiettivi della sperimentazione:

- definire la nuova scheda anagrafico-professionale dei lavoratori marittimi
- realizzare il software di gestione locale e in rete nazionale dell'elenco anagrafico dei lavoratori marittimi
- delineare la nuova organizzazione degli uffici di collocamento della gente di mare
- ideare la collaborazione tra gli uffici di collocamento della gente di mare e i centri provinciali per l'impiego
- predisporre le basi conoscitive dei fabbisogni occupazionali dei diversi settori professionali che compongono la gente di mare
- diffondere nei territori l'informazione sulla riforma agli uffici marittimi periferici, alle rappresentanze locali delle categorie produttive e dei lavoratori e alle imprese
- lanciare una campagna di comunicazione per orientare i diplomati nautici a scegliere le carriere marittime.

Il gruppo di lavoro si è avvalso della consulenza di un comitato composto dai rappresentanti delle associazioni di rappresentanza dei datori di lavoro e dei lavoratori.

Gruppo di lavoro:

Riccardo Degl'Innocenti, Rossana Lo Bianco, Andrea Montepagano, Roberta Ottaviani, Manuela Zini (Provincia di Genova); Lucio Terranova, Rosa Pennisi, Maria Concetta Rudio (Capitaneria di porto di Genova).

Comitato consultivo:

Tommaso Pacchelli, Claudio Barbieri (Confitarma); Lorenzo Paolizzi (Fedarlinea); Armando Pavia (Federpesca); Ivo Guidi (Federagenti); Marco Montarsolo, Piero Dapelo (FILT CGIL); Renato Causa (FIT CISL); Giuseppe Caronia (UILTrasporti); Vanda Valettini, Giuseppe Rondino (FLAI CGIL); Candida Ravalli (FAI CISL); Mauro Buttiron (UILA).



■ Premessa

Per “lavoro marittimo” si intende ogni attività lavorativa che si svolga in mare e a bordo di un’imbarcazione. Chi presta del “lavoro marittimo” appartiene di norma ad una specifica categoria di lavoratori detta “gente di mare”, una categoria che ha la sua definizione giuridica più recente nel Codice della navigazione del 1942¹. Il lavoro marittimo in quanto attività civile si svolge in tre settori di attività: il settore dei trasporti, il settore della pesca e il settore del diporto nautico.

Per quanto riguarda il trasporto, si tratta del lavoro prestato a bordo di navi adibite al trasporto di merci e di passeggeri, “oltre gli stretti” sulle rotte oceaniche dei traffici internazionali, sulle rotte “corte” del cabotaggio nazionale e mediterraneo, e a bordo delle navi speciali che operano “offshore”, per la posa di condotte, per la costruzione e l’installazione di piattaforme ecc., oltre che a bordo delle imbarcazioni di servizio nei porti, come i rimorchiatori, le unità dei piloti, le navi addette al bunkeraggio, cioè al rifornimento di carburante, ecc.

Per quanto riguarda la pesca, si tratta del lavoro a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca marittima, sia che operino sotto costa o in aperto Mediterraneo, sia che varchino gli stretti per andare a pescare negli oceani, oltre che il lavoro a bordo delle imbarcazioni al servizio dei sistemi di ac-

¹ Regio Decreto n.1808 del 7 dicembre del 1942. Per il Codice della navigazione (art.114), la “gente di mare” è una componente del “personale marittimo”: le altre componenti sono il personale addetto ai porti e quello addetto alle costruzioni navali.

quacoltura per l'allevamento, la riproduzione e la raccolta in aree marine attrezzate di pesci, molluschi, crostacei.

Per quanto riguarda il diporto nautico, si tratta del lavoro a bordo di imbarcazioni concepite per scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro, ma che la legge consente che possano anche essere impiegate in attività economiche, a scopi commerciali, mediante contratti di locazione e di noleggio ("charter nautico") oppure per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

Ci sono dunque molti lavori marittimi che a partire dalla comune appartenenza alla categoria delle attività della gente di mare distinguono in maniera anche molto netta i diversi ambiti organizzativi e operativi dell'impresa e i diversi profili professionali e occupazionali dei lavoratori, per cui danno luogo a diversi segmenti o "sottomercati" del lavoro marittimo. Ci sono anche lavori marittimi che non presuppongono l'appartenenza alla gente di mare, come è per gran parte delle attività di tipo alberghiero, ricreativo e commerciale prestate a bordo della navi da crociera, sebbene i lavoratori che le svolgono concorrano a formarne a pieno titolo gli equipaggi di quelle navi. Con lavoro marittimo si intende dunque il complesso del lavoro civile che si svolge "a bordo e in mare", escludendo perciò il lavoro a bordo delle unità navali militari (Marina militare, Guardia costiera ecc.) e il lavoro a terra nelle sedi direzionali e operative da cui dipendono le attività marittime (gli uffici delle compagnie di navigazione e delle agenzie marittime, le banchine dei terminal portuali, ecc.).

"A bordo e in mare", ovvero dove si svolge la prestazione lavorativa della gente di mare, è l'elemento che caratterizza il lavoro marittimo, la circostanza che ne ha determinato storicamente la specificità e le distinzioni rispetto al lavoro in generale. A cominciare dal fatto che per il lavoro marittimo, a causa dei rischi intrinseci a cui è soggetto, si configura un interesse pubblico fondamentale, in primo luogo dello Stato, in nome della sicurezza della navigazione, nel senso dell'incolumità degli equipaggi e dei passeggeri, delle merci e dei mezzi di trasporto, e infine della tutela dell'ambiente marino e costiero a rischio di inquinamento provocato da incidenti o naufragi. Prova ne è che al lavoro marittimo si applica il Codice della navigazione, una particolare disciplina di natura pubblicistica che si interpone alle leggi ordinarie con un fitto articolato di disposizioni e regolamenti, e che quasi tutte le norme che lo regolano devono essere conformi a regole internazionali per armonizzarsi con gli interessi degli altri Stati con cui le attività marittime creano relazioni funzionali e con cui si condivide il bene comune e universale del mare.

Ai fini della sicurezza della navigazione il Codice della navigazione contiene disposizioni rivolte a regolare l'accesso al lavoro marittimo, come il

requisito dell'iscrizione dei lavoratori in appositi registri pubblici della gente di mare e quello del possesso di titoli professionali e di specifiche qualifiche, e come la stipula del contratto di arruolamento sotto forma di atto pubblico. Il Codice della navigazione contiene inoltre norme che regolano il modo in cui funziona l'organizzazione di bordo, tra cui spiccano quelle che ne predeterminano i ruoli e indirizzano la composizione degli equipaggi, e che la ordinano secondo un rigoroso principio di gerarchia di stampo militare: tutte le persone a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave e devono inoltre prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio a bordo, pena l'applicazione disciplinare di natura non solo amministrativa, ma anche penale.

La nave è anche luogo e mezzo di produzione di un'impresa che fa capo alla figura dell'armatore che è il gestore della nave stessa (spesso ne è anche il proprietario), per cui il lavoro marittimo rientra anche nella norma del rapporto di lavoro in generale, che si caratterizza per lo scambio tra l'attività del prestatore, svolta in posizione subordinata, e la retribuzione, e che non muta la sua essenza se l'attività lavorativa si esplica a bordo di una nave invece che a terra. Nell'arruolamento (il termine con cui si indica l'assunzione dei lavoratori marittimi) è possibile infatti distinguere gli stessi elementi fondamentali tipici del contratto di lavoro subordinato. In questo senso, sebbene il Codice della navigazione abbia dato luogo a due sistemi normativi paralleli e convidenti, l'uno di carattere pubblicistico, l'altro relativo al rapporto di lavoro, caratterizzati da regole, poteri, apparati sanzionatori distinti, da alcuni anni si assiste ad una tendenza da parte delle fonti normative e della giurisprudenza a fare convergere le due sfere disciplinari. Si può dire che il caso della riforma del collocamento della gente di mare segua questa inclinazione.

■ 1. Il Nuovo Regolamento del Collocamento Marittimo

La riforma del collocamento della gente di mare si è formalmente avviata con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 13 luglio 2006 del Decreto del Presidente della Repubblica n.231 del 18 aprile 2006: “Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell’articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n.297¹”. Si è avviata perché per essere portata compimento occorre che siano emanati sette decreti attuativi, di cui sino ad oggi solo uno è stato pubblicato.

Il “297” è il decreto che ha portato a compimento la riforma del collocamento ordinario, superando la precedente impalcatura vincolistica e liberando i neonati Centri provinciali per l’impiego dalle vecchie regole del collocamento.

Considerati gli ascendenti normativi del DPR231, che risalgono al D.lvo

¹ D.lvo 19 dicembre 2002, n.297: “Disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 181, recante norme per agevolare l’incontro tra domanda e offerta di lavoro, in attuazione dell’articolo 45, comma 1, lettera a) della legge 17 maggio 1999, n.144”.

Ibidem, art.2 c 4: “Con regolamento emanato su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell’articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 [che disciplina l’attività del governo], è disciplinato il collocamento della gente di mare, prevedendo, in applicazione dei principi stabiliti in materia dal presente decreto, il superamento dell’attuale sistema di collocamento obbligatorio”

469/1997² di decentramento amministrativo del collocamento ordinario e alla legge 144/1999 di riordino degli strumenti di intervento in materia di occupazione, è utile per meglio comprenderne la genesi della riforma del collocamento della gente di mare ripercorrere i principali passi del processo di riforma del mercato del lavoro generale, verso il quale il collocamento della gente di mare attraverso il DPR231 viene fatto convergere.

LA GENESI DELLA RIFORMA

La riforma del collocamento ordinario in Italia è iniziata una decina di anni fa sospinta dalla condanna della Corte di giustizia della Comunità europea per la violazione dei principi della libera concorrenza. Pochi giorni dopo quella sentenza, il Governo con il D.lvo 469/1997 abolì il monopolio pubblico e per la prima volta fu consentito alle società private di svolgere mediazione di manodopera, seppure nell'ambito di un modello in cui restava prevalente la responsabilità pubblica. Il "469" non fu l'effetto solo della sentenza europea, anche se il suo incomberne ne aveva accelerato i tempi. Il Governo infatti si era impegnato già con il Patto per il lavoro stipulato nel 1996 con CGIL, CISL, UIL e con le associazioni imprenditoriali, a riformare la gestione del mercato del lavoro, con il superamento del monopolio pubblico, con il decentramento istituzionale, con la parziale apertura ai privati e con l'introduzione del lavoro interinale. Il provvedimento a favore di quest'ultima forma contrattuale innovativa per il nostro ordinamento precedette il "469" di circa 6 mesi perché fu inserito nel cosiddetto Pacchetto Treu³.

Se per attendere la fine del monopolio pubblico fu quindi sufficiente un solo provvedimento, per la fine dell'obbligatorietà del collocamento, introdotta nella forma post fascista da una legge del 1949⁴, il percorso fu invece più

² D.lvo 23 dicembre 1997, n.469 "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di mercato del lavoro, a norma dell'articolo 1 della legge 15 marzo 1997, n. 59".

³ Legge 24 giugno 1997, n. 196: "Norme in materia di promozione dell'occupazione". Gli artt.1-11 sono dedicati al "Contratto di fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo" altrimenti noto come "contratto di lavoro interinale". Il contratto interinale è stato poi nuovamente regolato come contratto di "somministrazione" dal D.lvo276/2003.

⁴ Legge 29 aprile 1949, n. 264: "Provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati". In questa legge uno dei criteri guida della regolazione del mercato del lavoro era l'impersonalità dell'offerta di lavoro. Essa garantiva l'imparzialità del diritto d'accesso, esercitato attraverso le liste di disoccupazione numeriche che assicuravano l'anonimato e graduatorie basate sullo stato di bisogno del disoccupato.

articolato. Di questo percorso, una tappa importante fu all'inizio degli anni '90 l'abolizione dell'obbligo della chiamata numerica, che aveva consentito alle imprese di assumere con la richiesta nominativa, anche se sopravviveva il nullaosta da richiedere all'Ufficio di collocamento⁵. Quest'ultimo obbligo fu cancellato nel 1996 e sostituito dalla comunicazione dell'avvenuta assunzione⁶.

Il D.lvo 469/1997, oltre ad autorizzare l'ingresso dei privati nell'intermediazione, aveva decentrato il collocamento statale nei Centri per l'impiego provinciali ordinati nell'ambito di sistemi regionali del lavoro. Con il D.lvo 297/2002 era sopraggiunta l'abolizione delle liste di disoccupazione che aveva eliminato l'obbligo per i disoccupati di iscriversi e per le imprese di richiedere il certificato di disoccupazione ai nuovi assunti. Il libretto di lavoro, istituito nel 1935, era stato nel frattempo abolito e sostituito con la scheda anagrafico-professionale che registra dati, titoli, profili, esperienze, vocazioni e disponibilità del lavoratore⁷.

Le liste di disoccupazione venivano sostituite da un elenco "libero" dei lavoratori, comprensivo di coloro che sono in cerca di lavoro perché ne sono privi, ma anche di coloro che lavorano e cercano una migliore occupazione. Agli uni e agli altri, con priorità ai primi, i Centri per l'impiego erano chiamati a offrire servizi personalizzati di consulenza e di promozione dell'occupazione purché il lavoratore si dichiarasse immediatamente disponibile e dimostri di attivarsi nella ricerca dell'occupazione.

Da quel momento l'iscrizione al Centro per l'impiego non ha costituito più un requisito obbligatorio ai fini dell'assunzione come avveniva con il vecchio collocamento. Il datore di lavoro infatti è divenuto libero di assumere direttamente una persona anche non iscritta.

Le schede anagrafico-professionali, attraverso sistemi informatici connessi in reti regionali e nazionali, alimentano le banche dati con cui possono interagire i soggetti, pubblici e privati, ammessi dalla legge e autorizzati dallo Stato o dalle Regioni a gestire l'incrocio tra domanda e offerta di lavoro⁸.

⁵ Legge 23 luglio 1991, n.223: "Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro".

⁶ Legge 28 novembre 1996, n.608: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1 ottobre 1996, n. 510, recante disposizioni urgenti in materia di lavori socialmente utili, di interventi a sostegno del reddito e nel settore previdenziale".

⁷ DPR 7 luglio 2000, n.442: "Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento per il collocamento ordinario dei lavoratori, ai sensi dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59".

⁸ Il D.lvo 10 settembre 2003, n.276: "Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n.30 [nota anche come Legge Biagi]", ha moltiplicato le categorie di soggetti, pubblici e privati, ammissibili a fornire servizi al lavoro nell'ambito dei sistemi territoriali di riferimento oltre ai Centri per l'impiego provin-

In particolare, tutti sono sottoposti all'obbligo di connettersi e di alimentare una banca dati nazionale, detta Borsa Continua Nazionale del Lavoro, finalizzata a favorire il funzionamento del mercato del lavoro facendo incontrare domanda e offerta sulla rete internet.

Questo in estrema sintesi il percorso che ha portato l'Italia alla riforma del collocamento ordinario e l'ha allineata agli standard normativi e di servizio del mercato del lavoro dei paesi più moderni dell'Unione Europea. Nel frattempo il collocamento della gente di mare è rimasto al margine di questi cambiamenti, sino all'emanazione del nuovo regolamento contenuto nel DPR231.

Per facilitare l'analisi del testo del DPR e per coglierne le novità, è utile partire dal fondo del provvedimento, cioè dall'esame delle norme abrogate elencate all'art.13. Questo permette di conoscere le origini e l'evoluzione delle regole del collocamento marittimi evidenziando ciò che scompare e ciò che resta, sebbene in un nuovo contesto, di una tradizione lunga quasi 80 anni.

Successivamente si esamineranno e si commenteranno gli altri 13 articoli che compongono il nuovo regolamento.

LE NORME ABROGATE (CFR. ART.13)

■ † **Regio Decreto-legge 24-5-1925 n.1031 convertito nella legge 18-3-1926 n.562 "Repressione della senseria per il collocamento della gente di mare"**

Questa è la norma più antica del collocamento marittimo. Si rilevano punti molto interessanti in questa norma abrogata, che come vedremo rientrano in alcuni casi nel nuovo regolamento sotto altra forma.

All'art.1 era previsto che gli uffici di collocamento avessero sede nei principali porti italiani. Nel decreto c'è un elenco originario (Savona, Genova, Spezia, Livorno, Portoferraio, Civitavecchia, Napoli, Torre Annunziata, Taranto, Brindisi, Molfetta, Bari, Ancona, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Cagliari, Messina, Catania, Trapani e Palermo), che in tempi e con atti successivi è stato

ciali: le Agenzie per il lavoro private (somministrazione, intermediazione, ricerca e selezione, ricollocazione), i Consulenti del lavoro, e Soggetti pubblici e privati che beneficiano di regimi particolari di autorizzazione alla sola attività di intermediazione a condizione che non perseguano finalità di lucro: le Università pubbliche e private, i Comuni, le Camere di commercio, gli Istituti di scuola secondaria di secondo grado, statali e paritari. Possono altresì essere autorizzate all'intermediazione: le Associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori firmatarie di contratti collettivi nazionali di lavoro, le Associazioni in possesso di riconoscimento istituzionale di rilevanza nazionale e aventi come oggetto sociale la tutela e l'assistenza delle attività imprenditoriali, del lavoro o delle disabilità, e gli Enti bilaterali.

modificato e integrato con altre sedi.

Vedremo che queste sedi aggiornate restano nel nuovo regolamento nel senso che la riforma riparte dagli uffici di collocamento esistenti.

Da rilevare, sempre all'art.1, la possibilità che associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori d'intesa richiedano al Ministro per le Comunicazioni (allora competente in materia) di esercitare il collocamento gratuito attraverso uffici creati e mantenuti dalle associazioni stesse.

Vedremo che questa possibilità torna sostanzialmente nel nuovo regolamento dove viene prevista una analoga possibilità per gli enti bilaterali.

All'art.3 era previsto che gli uffici di collocamento, per l'imbarco di ciascun marittimo, "effettuato per loro mezzo", riscuotessero dagli armatori una quota stabilita dal Ministero, e le somme provenienti dalla riscossione delle quote suddette fossero devolute al funzionamento degli uffici.

Questa corresponsione da parte degli armatori di una somma di denaro per ogni "buono di imbarco" staccato dall'ufficio di collocamento della gente di mare, che trova conferma in successivi regolamenti, scompare invece con il nuovo regolamento.

■ † **Legge 16-12-1928 n.3042 "Istituzione uffici movimento ufficiali della marina mercantile presso le capitanerie di porto"**

Promulgata tre anni dopo il precedente Regio-decreto del 1925, questa legge istituisce il collocamento speciale per gli ufficiali, detto "ufficio movimento ufficiali", anch'esso obbligatorio e localizzato negli stessi porti sedi degli uffici di collocamento. L'ufficio di Genova riceve le funzioni di ufficio centrale. Come per il collocamento dei sottoufficiali e dei comuni, anche per questo dedicato agli ufficiali vige la norma del versamento di una quota da parte degli armatori per il funzionamento degli uffici preposti.

Come vedremo, nel nuovo regolamento gli uffici di collocamento diventano unici e quindi scompare quello specifico e distinto per i soli ufficiali.

■ † **Artt. 125 e 126 del Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 (con succ. mod. e integr. sino al 2002)**

Si tratta degli articoli che fissavano il monopolio pubblico e il collocamento obbligatorio:

all'art.125: "al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte degli equipaggi delle navi, si provvede, nel territorio della Repubblica, esclusivamente ad opera di appositi uffici istituiti secondo norme stabilite con legge";

all'art.126: "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".

■ † **Decreto del Ministro della marina mercantile 22-11-1968 “Istituzione del comitato centrale per il collocamento della gente di mare e per il movimento ufficiali della Marina mercantile”**

All'art.1 veniva previsto un organo aperto alle rappresentanze di categoria, con compiti di vigilare, coordinare e uniformare il funzionamento dei diversi uffici e promuovere l'elevazione professionale della gente di mare e incentivare l'afflusso dei giovani alle sezioni marinare degli istituti professionali di stato.

Un analogo Comitato centrale consultivo è previsto anche dal nuovo regolamento sebbene con una diversa composizione.

■ † **Decreto del Ministro della marina mercantile 13-10-1992 n.584 “Regolamento recante norme per il funzionamento degli uffici di collocamento della gente di mare”**

È il regolamento in vigore al momento del varo della riforma, che viene sostituito dal nuovo.

All'art.1 si rilevavano le categorie dei marittimi disoccupati per i quali era obbligatorio il ricorso al collocamento e le categorie invece che non erano soggette all'obbligo.

Il nuovo regolamento supera questa distinzione in favore di un servizio non obbligatorio e aperto a tutti i marittimi, occupati e no, in quanto liberamente iscritti nell'anagrafe dei lavoratori, così come aperto alle imprese che liberamente scelgono di utilizzare il servizio pubblico di intermediazione.

All'art.2 si specificava che l'ufficio di collocamento curava per ciascuna qualifica la tenuta di un registro dei marittimi disoccupati elencati in ordine numerico di iscrizione.

Nel nuovo regolamento la lista dei marittimi disoccupati viene sostituita dall'elenco anagrafico.

All'art.3 era stabilito che i marittimi potevano chiedere l'iscrizione presso un qualsiasi, purché unico, ufficio di collocamento, indipendentemente dal domicilio, dalla abituale residenza o dal compartimento di immatricolazione.

Nel nuovo regolamento l'iscrizione deve invece avvenire nell'ufficio più prossimo al domicilio del marittimo.

Inoltre, all'art.3 era stabilito che presso ogni ufficio di collocamento era istituito un “turno generale” per ciascuna qualifica prevista dal regolamento, nel quale venivano iscritti, a loro richiesta, i marittimi registrati come disoccupati che desideravano essere imbarcati. Il turno generale era l'equivalente della lista di disoccupazione ordinaria, salvo che c'era un turno distinto per ogni qualifica.

Nel nuovo regolamento, il turno è sostituito dall'elenco anagrafico che contiene anche l'indicazione delle qualifiche. Pertanto il “turno generale”.

Sempre all'art.3, l'armatore era tenuto a promuovere l'istituzione presso gli uffici di collocamento di propri “turni particolari”, suddivisi per qualifica, e a

iscrivervi nominativamente il personale disoccupato, necessario per i servizi di bordo, che doveva obbligatoriamente provenire dal “turno generale”. L'armatore era tenuto di conseguenza ad arruolare in via prioritaria i marittimi iscritti nel suo turno particolare. Costoro acquisivano la precedenza nelle chiamate di imbarco da parte di un certo armatore a cui si erano legati, raggiungendo così la condizione di una quasi continuità di rapporto di lavoro anche se la forma contrattuale restava quella del contratto temporaneo (più precisamente, a viaggio).

Scomparendo nel nuovo regolamento il “turno generale”, di conseguenza scompare anche il “turno particolare” che è una sua derivazione.

All'art.4 si fissavano le modalità di iscrizione ai turni generali da parte del disoccupato, che doveva dichiararsi tale e confermare ogni 6 mesi la sua condizione, pena la cancellazione dai turni.

Analogamente, nel nuovo regolamento è prevista una procedura di iscrizione e una dichiarazione periodica di disponibilità all'imbarco da parte del marittimo disoccupato.

All'art.5 si descriveva la procedura attraverso cui l'armatore doveva presentare le proprie richieste di imbarco. Nel caso non fossero soddisfatte dai turni particolari, doveva essere fatta una “chiamata pubblica d'imbarco”. All'art.6 si stabiliva che chi non rispondeva alla chiamata (che era di tipo numerico solo per le categorie inferiori, mentre per tutte le altre la richiesta poteva essere nominativa), pure essendo iscritto nel turno generale, veniva cancellato. D'altro canto, l'armatore non poteva rifiutare il lavoratore avviato dal collocamento. In caso la chiamata non producesse risultati, essa poteva venire estesa ad altri turni presso altre Capitanerie.

Nel nuovo regolamento le “chiamate” sono abolite in favore dell'arruolamento diretto o della richiesta da parte dell'armatore all'ufficio di collocamento di ricevere delle “preselezioni” di iscritti immediatamente disponibili all'arruolamento con determinate caratteristiche professionali.

All'art.14 si prevedeva che il marittimo venisse cancellato temporaneamente dai turni nel periodo in cui era imbarcato su una nave con bandiera extracomunitaria.

Sotto questo profilo, il nuovo regolamento non tiene in considerazione il fenomeno di coloro che si arruolano anche sotto bandiere estere.

All'art.19 si precisavano i requisiti minimi per l'iscrizione nei turni, per quanto riguarda sia il possesso della relativa qualifica professionale sia della certificazione internazionale in materia di standard di addestramento. Al testo del regolamento era allegato l'elenco delle qualifiche con a fianco i requisiti minimi.

Il nuovo regolamento recepisce provvisoriamente questo elenco di qualifiche e prevede di rinnovarlo attraverso un apposito decreto attuativo.

All'art.20 si confermava che il servizio di collocamento per la gente di mare era gratuito solo dal lato del lavoratore, perché l'armamento italiano provvedeva al funzionamento dell'ufficio con il contributo di una quota per ogni imbarco “effettuato per mezzo” degli uffici, stabilita con decreto del Ministro della Marina

mercantile. Si trattava del contributo già previsto dal Regio-decreto del 1925⁹.

Nel nuovo regolamento questo contributo scompare e quindi il collocamento diventa gratuito a tutti gli effetti.

All'art.23 si prevedeva altresì che sarebbero stati creati appositi turni di collocamento riservati ai cittadini extracomunitari, in attuazione di disposizioni da emanare successivamente ai sensi della legge allora in vigore.

Sotto questo profilo il nuovo regolamento non prevede i marittimi extracomunitari tra gli utenti degli uffici di collocamento della gente di mare.

All'art.24 si istituiva il “Comitato centrale per il collocamento della gente di mare” che poteva esprimere pareri su ogni questione relativa al collocamento e all'applicazione di norme contrattuali. Quindi con una missione diversa da quella del Comitato istituito nel 1968. Ne veniva fornita una composizione precisa, in cui accanto a funzionari del Ministero della Marina Mercantile siedono 4 rappresentanti delle associazioni armatoriali e 4 delle associazioni sindacali.

Nel nuovo regolamento torna la riproposizione del “Comitato centrale”, con una missione più ampia ma una composizione ridotta.

LE FINALITÀ DEL NUOVO REGOLAMENTO (CFR. ART.1 C.1; ART.3 C.1)

Il DPR231 apre con una chiara e concreta dichiarazione di finalità: dare efficienza alla gestione del mercato del lavoro marittimo attraverso la razionalizzazione delle procedure e la realizzazione di servizi per il miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche grazie all'impiego di tecnologie informatiche¹⁰.

Nello spirito di servizio pubblico inserito in un mercato del lavoro liberalizzato, il nuovo regolamento è rivolto a migliorare le opportunità di lavoro principalmente delle categorie più deboli: gli inoccupati, ossia i giovani alla ricerca del primo impiego, e i disoccupati come definiti nel D.lvo 181/2000:

⁹ Al 1994 risale l'ultimo decreto ministeriale di adeguamento della somma (D.M. 21 giugno 1994): “le quote dovute dagli armatori agli uffici di collocamento gente di mare per l'imbarco effettuato per mezzo degli uffici stessi, sono stabilite nella misura di L.10.000 (cambiate poi in euro 5,16) per ciascun marittimo di ogni ordine e grado”. Queste somme servivano alle spese di funzionamento dell'ufficio di collocamento e nel caso degli uffici più importanti, Genova e Napoli, si riusciva con esse anche a pagare del personale civile aggiuntivo assunto a termine. Nel 1998 tale personale era stato integrato in pianta stabile negli organici del Ministero della Marina mercantile a seguito di un articolo apposito inserito nella legge 30 del 1998.

¹⁰ Queste ultime in realtà erano già state previste dal precedente regolamento del 1992 ma da allora gli uffici presso le Capitanerie di porto non sono stati dotati adeguatamente di tali strumenti.

“disoccupati di lunga durata”, ossia coloro che, dopo aver perso un posto di lavoro o cessato un'attività di lavoro autonomo, siano alla ricerca di nuova occupazione da più di dodici mesi.

Ciò postula che i lavoratori più forti, perché hanno professionalità e esperienza, siano di norma autonomi nella ricerca del lavoro o si rivolgano a agenzie private le quali per ragioni di mercato e di profitto tendono a privilegiare i casi di più agevole, rapida e probabile occupazione. Ai servizi pubblici restano di norma i casi più problematici di inserimento o reinserimento lavorativo.

D'altro canto, “inoccupati” e “disoccupati di lunga durata” formano un target che non suona esattamente chiaro nel mondo marittimo in cui offerta e domanda si confrontano in maniera e misura diversa dal resto del mercato del lavoro.

IL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL NUOVO REGOLAMENTO (CFR. ART.1 CC.2-4)

Il nuovo regolamento si applica all'arruolamento dei lavoratori marittimi iscritti alla gente di mare. L'art.115 del Codice della navigazione stabilisce da chi è composta la “gente di mare”. Essa comprende tre categorie:

- 1) personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;
- 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo;
- 3) personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

L'appartenenza alla gente di mare è limitata dal Codice della navigazione al personale di nazionalità italiana o di uno stato dell'Unione europea.

Venendo meno il collocamento obbligatorio con tutte le relative procedure ordinarie e eccezionali, scompare anche la distinzione tra le diverse categorie di marittimi oggetto del collocamento previste dai precedenti regolamenti.

L'universo della gente di mare viene dunque ricomposto: tutti gli iscritti alla gente di mare sono parimenti utenti del nuovo collocamento, purché siano immediatamente disponibili a prestare servizio a bordo di navi italiane per conto di un armatore o società di armamento. Fa la sua comparsa nel nuovo regolamento il requisito della “disponibilità immediata”, in analogia con quanto previsto per il collocamento ordinario dal D.lvo 181/2000 dove costituisce il motivo determinante per l'accertamento dello stato di disoccupazione.

Per effetto di questa definizione del target, il nuovo regolamento non si applica al personale delle imprese di appalto. È il caso che riguarda quasi

esclusivamente le navi passeggeri, traghetti e crociere, dove alcuni dei servizi alberghieri e di intrattenimento offerti a bordo, non quelli tecnici per la conduzione della nave, sono gestiti da personale di profilo professionale non strettamente marittimo reclutato attraverso appalti di fornitura di manodopera.

Inoltre il regolamento non si applica ai marittimi extracomunitari per il cui arruolamento viene rinviato a quanto previsto dalla legislazione speciale vigente.

Emerge, da queste esclusioni la realtà composita dei lavoratori impiegati a bordo delle navi. Il personale a bordo di una nave, ossia il suo equipaggio, è composto necessariamente da una componente professionale tecnico-nautica che assicura la navigazione e i cosiddetti servizi complementari di bordo, per fare parte della quale è prevista di norma l'iscrizione nei registri della gente di mare. Di questa componente possono fare parte marittimi extracomunitari che per i motivi anzidetti non sono iscritti tra la gente di mare. Si può aggiungere un'altra componente formata dal personale, comunitario o meno, fornito da ditte appaltatrici di servizi per lo più di cura dei passeggeri (hotellerie, intrattenimento ecc.), che prescindere dalla nazionalità non deve essere necessariamente iscritta tra la gente di mare:

Rispetto a questa composizione degli equipaggi, la nuova disciplina del collocamento risulta parziale perché ristretta al solo personale iscritto alla gente di mare.

Una prova di questa parzialità e delle problematiche che comporta l'ha fornita l'emanazione del decreto previsto dallo stesso DPR231 sugli adempimenti obbligatori degli armatori per le comunicazioni via internet di arruolamento (o cessazione o trasformazione ecc.) dei lavoratori a bordo¹¹. Dato che il decreto, sul quale torneremo con maggiore ampiezza, è di attuazione del DPR231 la cui disciplina è circoscritta agli iscritti alla gente di mare, l'obbligo pareva non riguardare i lavoratori dipendenti di società appaltatrici e i marittimi extracomunitari, rispetto ai quali restava tuttavia l'obbligo di comunicazione in capo degli stessi armatori ma secondo la disciplina in vigore per il mondo del lavoro in generale (comunicazione il giorno precedente con il sistema UNILAV o con i diversi sistemi informatici regionali del lavoro).

Per evitare questa complicazione che sarebbe stata aggravata dall'inadeguatezza del modello UNILAV a registrare i dati dei lavoratori marittimi, il Ministero del Lavoro, sentito il Ministero dei Trasporti e le rappresentanze del mondo armatoriale e dei lavoratori marittimi, ha esteso la disciplina delle comunicazioni ai sensi del DPR231 anche "al personale marittimo non iscritto

¹¹ DM 24 gennaio 2008, che introduce, ai sensi dell'art11 c5 del DPR 231, l'obbligo degli armatori a partire dal 1 aprile 2008 di comunicare contestualmente (lo stesso giorno) i movimenti occupazionali del proprio personale a bordo; modificato dal DM 31 marzo 2008 che ha differito la data al 1 agosto 2008 e dal DL 25 giugno 2008, n.112, art.40 c 6, che sposta il termine della comunicazione al 20° giorno del mese successivo.

nelle matricole della gente di mare nonché a tutto il personale che a vario titolo presta servizio, come definito all'articolo 2, comma 1, lettera a) del Decreto del Presidente della Repubblica n. 324 del 2001, con ciò comprendendo l'intero equipaggio della nave a prescindere dall'iscrizione o meno nelle matricole della gente di mare e dalla nazionalità del lavoratore¹².

I PRINCIPI GENERALI (CFR. ART.3)

In questo articolo il DPR elenca i principi e le iniziative per realizzare le finalità enunciate:

- vengono aboliti il collocamento obbligatorio per quelle categorie per le quali ancora sussisteva dal 1992 e il monopolio pubblico stabilendo i principi per l'individuazione degli operatori privati abilitati a fornire servizi di intermediazione del lavoro marittimo.
- viene istituita l'anagrafe nazionale della gente di mare sotto forma di un elenco che registra i lavoratori marittimi in cerca di lavoro e immediatamente disponibili all'arruolamento su navi italiane.
- viene introdotta l'assunzione diretta dei lavoratori marittimi da parte degli armatori, con obbligo per questi ultimi di comunicare le assunzioni e le cessazioni dei rapporti di lavoro ai servizi di collocamento marittimo.
- allo scopo di favorire l'incontro tra domanda e offerta viene istituita la Borsa nazionale del lavoro marittimo, nell'ambito della Borsa continua del lavoro istituita dal D.lvo276/2003.
- viene istituito un sistema di monitoraggio per migliorare la conoscenza dei fenomeni specifici del settore e a supporto di mirate politiche attive del lavoro.
- viene rivisto il regime sanzionatorio.

LE FUNZIONI DI INDIRIZZO (CFR. ART.4; ART.5 C.4)

Il nuovo regolamento assegna al Ministero del Lavoro le funzioni di indirizzo, promozione e coordinamento delle politiche di impiego nel settore

¹² Il DPR324 contiene il regolamento di attuazione delle direttive comunitarie 94/58/CE e 98/35/CE relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare; in esso si definisce il «lavoratore marittimo»: "ogni persona che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave".

marittimo. Il Ministero esercita queste funzioni d'intesa con le Regioni nelle materie di loro competenza e sentito il "Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare". Quest'ultimo è un organo consultivo che viene istituito nell'ambito della Direzione generale del mercato del lavoro. Nella composizione del Comitato deve essere assicurata una adeguata rappresentanza delle Regioni e la partecipazione di un rappresentante del Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca.

Le funzioni esercitate dal Ministero del Lavoro riguardano in particolare:

- il coordinamento dei servizi di collocamento della gente di mare;
- la promozione di azioni rivolte all'integrazione dei sistemi della formazione, della scuola e del lavoro nel settore marittimo;
- le attività di studio e di prevenzione delle emergenze occupazionali e sociali;
- le iniziative di contrasto al lavoro sommerso;
- l'osservatorio del mercato del lavoro marittimo;
- la cooperazione internazionale e la partecipazione all'elaborazione in sede internazionale della normativa di competenza.

In queste funzioni si rileva una evoluzione rispetto al passato, soprattutto nella prospettiva dell'integrazione tra i sistemi, dell'osservazione anche in chiave preventiva delle dinamiche del mercato del lavoro e della cooperazione internazionale. Prospettive che hanno bisogno di uno sguardo conoscitivo più ampio di quanto la nuova disciplina del collocamento consenta, per potere osservare le dinamiche occupazionali anche dei marittimi non iscritti alla gente di mare, oltre che per dotarsi di strumenti informativi nuovi utili a tracciare i percorsi lavorativi dei moltissimi marittimi italiani che in maniera stabile oppure temporanea prestano la loro attività su navi di bandiera estera.

I SERVIZI DI COLLOCAMENTO: CHI LI ESERCITA (CFR. ART.5 C.1-3, 5)

Il collocamento della gente di mare è esercitato dagli uffici di collocamento della gente di mare, a partire da quelli esistenti, che sono posti alle dipendenze funzionali del Ministero del lavoro, dopo che con un Decreto del Presidente della Repubblica ne saranno definiti la struttura, l'organizzazione, la dotazione organica e le modalità di funzionamento. Quantomeno in avvio di riforma, si ripropone per la parte pubblica la stessa organizzazione logistica del passato.

Possono inoltre essere autorizzati all'attività di intermediazione a favore dei propri associati, nonché, mediante convenzione con il Ministero del la-

voro, a svolgere tutti i compiti affidati agli uffici di collocamento della gente di mare, gli enti bilaterali del lavoro marittimo, a condizione che essi svolgano la predetta attività senza finalità di lucro e fermo restando l'obbligo della interconnessione con la Borsa del lavoro marittimo. Il regolamento apre dunque la possibilità di affidare da parte del Ministero del Lavoro, mediante solo una convenzione, la gestione integrale del collocamento della gente di mare agli enti bilaterali del lavoro marittimo. In subordine, essi possono svolgere la sola attività di intermediazione, purché riservata ai propri associati¹³.

Possono svolgere attività di intermediazione della gente di mare anche le agenzie per il lavoro come definite nel D.lvo 276/2003 purché con specifica autorizzazione del Ministero del lavoro, i requisiti per ottenere la quale saranno determinati con un successivo decreto. Con ciò pare ragionevolmente intendersi che essi non saranno identici a quelli previsti per il collocamento ordinario, ma terranno conto delle peculiarità del mondo marittimo. Peraltro sotto questo profilo già opera nel mondo marittimo la realtà privata dei "raccomandati marittimi", la cui professione comprende l'ingaggio dei marittimi per conto degli armatori. La fonte giuridica dell'attività dei raccomandati è la legge 4 aprile 1977 n.135: "Disciplina della professione di raccomandato marittimo". Essa viene richiamata in premessa al DPR 231, ma poi non si trovano altri riferimenti nell'articolo, nemmeno dove si prevede l'apertura alle agenzie private. Questa circostanza è stata un motivo di preoccupazione non solo dell'associazione dei raccomandati, ma anche dei rappresentanti dell'armamento e dei lavoratori, i quali considerano i raccomandati una componente fondamentale nel funzionamento del mercato del lavoro marittimo, non solo dal punto di vista organizzativo ma anche della tutela dei marittimi imbarcati.

Tuttavia, nel recente Decreto Ministeriale sulle comunicazioni obbligatorie i raccomandati sono stati previsti quali soggetti che possono trasmettere le comunicazioni per conto degli armatori da loro rappresentati.

¹³ Nella riforma del mercato del lavoro conseguente alla legge 30 del 2003 gli enti bilaterali sono stati introdotti con grande enfasi. Nel D.lvo 276/2003 di applicazione della legge 30 sono definiti come "gli organismi costituiti a iniziativa di una o più associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative, quali sedi privilegiate per la regolazione del mercato del lavoro attraverso: la promozione di una occupazione regolare e di qualità; l'intermediazione nell'incontro tra domanda e offerta di lavoro; la programmazione di attività formative e la determinazione di modalità di attuazione della formazione professionale in azienda; la promozione di buone pratiche contro la discriminazione e per la inclusione dei soggetti più svantaggiati; la gestione mutualistica di fondi per la formazione e l'integrazione del reddito; la certificazione dei contratti di lavoro e di regolarità o congruità contributiva; lo sviluppo di azioni inerenti la salute e la sicurezza sul lavoro; ogni altra attività o funzione assegnata loro dalla legge o dai contratti collettivi di riferimento".

LE FUNZIONI E LE COMPETENZE DEI SERVIZI DI COLLOCAMENTO (CFR. ART.6)

Secondo il nuovo regolamento, gli uffici di collocamento della gente di mare svolgono le seguenti funzioni, che ricalcano in buona sostanza quelle assolate nei Centri per l'impiego per il collocamento ordinario:

a) *Gestione degli elenchi anagrafici dei lavoratori marittimi disponibili all'arruolamento, in quanto sezione speciale dell'elenco anagrafico dei lavoratori.*

Superate le liste di disoccupazione, si passa alla gestione dell'elenco anagrafico dei lavoratori, che nel caso della gente di mare diventerà necessariamente la gestione degli elenchi anagrafici, perché vanno distinti per qualifiche come era in precedenza per i turni, dato che le qualifiche sono requisiti indispensabili per essere arruolati con un determinato ruolo a bordo.

Importante è la specificazione presente nel decreto circa l'inclusione dell'anagrafe marittima "in una sezione speciale" dell'anagrafe generale dei lavoratori, che è gestita a scala provinciale da parte dei Centri per l'impiego. Questa circostanza apre la prospettiva di una stretta relazione tra le due strutture e di una integrazione amministrativa che sia funzionale a un governo del mercato del lavoro che metta in comunicazione il lavoro marittimo e il resto del mondo del lavoro.

b) *Gestione della scheda professionale dei lavoratori inseriti nell'elenco anagrafico.*

Si passa alla gestione della scheda professionale di ciascun lavoratore, che ne documenta le caratteristiche professionali e la storia lavorativa, oltre a registrarne la eventuale disponibilità immediata all'occupazione o rioccupazione. Un'analogia gestione avviene attualmente nelle Capitanerie di porto circa il "foglio matricolare" di ciascun marittimo iscritto, ma tale gestione non ha le funzioni promozionali e statistiche che riveste invece nel nuovo regolamento del collocamento. Comunque con il registro delle matricole l'anagrafe deve trovare i collegamenti funzionali, segnatamente per via informatica, ai fini della semplificazione amministrativa e dell'efficienza e dell'aggiornamento dei rispettivi sistemi informativi.

c) *Accertamento e verifica dello stato di disoccupazione e della disponibilità al lavoro marittimo.*

L'accertamento dello stato di disoccupazione avviene su iniziativa del lavoratore che rende o invia una dichiarazione contenente i precedenti lavorativi, la qualifica e l'immediata disponibilità al lavoro. La dichiarazio-

ne va resa entro 30 giorni dalla cessazione di ogni rapporto di lavoro. Una scadenza che in sede di ulteriore regolamentazione andrà commisurata alla particolare temporalità dei rapporti di lavoro marittimo che prevedono contrattualmente anche periodi di riposo allo sbarco. A tale dichiarazione gli uffici di collocamento devono a loro volta fare seguire entro tre mesi un colloquio a meno che nel frattempo il lavoratore non si sia imbarcato.

Tale colloquio è definito dal decreto come di "verifica", ossia come un atto amministrativo non diverso dalla "timbratura" prevista dai vecchi regolamenti. Pare in questo modo che agli uffici di collocamento della gente di mare non si attribuiscono funzioni di promozione che non sia la diffusione della disponibilità del lavoratore nella rete nazionale supportata dalla Borsa del lavoro, di cui si dirà in seguito. D'altro canto, gli uffici presso le Capitanerie non sono attrezzati a svolgere queste nuove funzioni, né si indica anche questa finalità per la loro riorganizzazione.

Sotto questo profilo il collocamento ordinario prevede invece che i colloqui siano di "orientamento" accompagnati da proposte di adesione ad iniziative di inserimento lavorativo o di formazione o di riqualificazione professionale od altra misura che favorisca l'integrazione professionale¹⁴.

Tenuto conto della comune fonte normativa nel D.lvo 297/2002, l'instaurazione di una stretta collaborazione con i Centri per l'impiego provinciali può offrire agli uffici di collocamento della gente di mare quei servizi di informazione e orientamento e di promozione occupazionale tramite politiche attive del lavoro che i Centri per l'impiego ormai offrono stabilmente e con riconosciuti standard di qualità.

Questa collaborazione tra uffici del collocamento ordinario e uffici della gente di mare è in grado di ampliare a questi ultimi l'offerta dei servizi per il lavoro nel quadro della comune gestione dell'elenco anagrafico generale dei lavoratori. Inoltre permette di fare emergere le aree del mercato del lavoro, in cui gli stessi lavoratori circolano, anche stagionalmente, ora con l'identità anagrafica della gente di mare ora con quella del lavoratore ordinario, oppure le aree professionali a terra in cui possono pensare di proseguire la loro carriera marittimi che non intendano, temporaneamente o per sempre, lavorare a bordo.

d) *Preselezione ed incontro tra domanda e offerta di lavoro.*

Dalla gestione dei turni, da cui si estraevano i marittimi da avviare all'arruolamento sulla base di liste preordinate per anzianità di iscrizione o a seguito di chiamata pubblica, si passa alla preselezione su richiesta dei datori di lavoro tra gli iscritti nell'elenco anagrafico che abbiano le caratteristiche

¹⁴ Cfr. art.4 del D.lvo 297/2002.

desiderate in funzione del migliore incontro tra domanda e offerta di lavoro.

La preselezione, in quanto attività che presuppone anche criteri qualitativi e discrezionali per questo affidati alla professionalità dell'operatore specializzato, ha bisogno di risorse professionali specializzate. Anche in questo caso vale il ragionamento fatto al punto precedente a proposito della prospettiva di collaborazione con i Centri per l'impiego che hanno nel loro organico figure di operatori addetti alla preselezione.

e) Registrazione delle comunicazioni obbligatorie degli armatori in materia di arruolamento.

La registrazione delle comunicazioni dei datori di lavoro non assolve solo a una funzione amministrativa di registrazione e controllo dei movimenti dei lavoratori in entrata e in uscita dallo stato di disoccupazione e dal rapporto di lavoro con un armatore, ma è in grado anche di alimentare un sistema informativo/informatico con il quale rendere più efficaci le attività di preselezione e condurre le analisi statistiche in funzione dell'osservatorio del mercato del lavoro.

f) Monitoraggio statistico delle consistenze e dei flussi di lavoro marittimo.

Questa funzione presuppone l'impiego e l'efficienza del sistema informativo/informatico citato al punto precedente.

Nel decreto è previsto che tutte le funzioni sopra elencate, che costituiscono l'attività dei nuovi uffici di collocamento della gente di mare, possano essere affidate in convenzione agli enti bilaterali della gente di mare da parte del Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e purché sia stata concessa l'autorizzazione all'ente bilaterale ai sensi del D.lvo 276/2003.

.....
LE NUOVE PROCEDURE DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE
(CFR. ARTT.7-11)

Secondo il nuovo regolamento, i lavoratori marittimi possono essere iscritti a partire dai 16 anni negli elenchi anagrafici purché intendano esplicitamente avvalersi dei servizi di collocamento. Essi non sono pertanto obbligati a iscriversi, né di riflesso gli armatori sono vincolati a passare dal collocamento per cercare il personale da arruolare.

L'iscrizione negli elenchi anagrafici presuppone che con successivi de-

creti da emanare siano definiti i modelli delle schede e dei moduli di comunicazione e i relativi formati di trasmissione, oltre al sistema di classificazione dei dati, e siano definite le qualifiche del personale marittimo e i relativi requisiti minimi aggiornando le qualifiche e i requisiti indicate nel precedente regolamento abrogato. Il nuovo sistema di classificazione andrà poi collegato con le matricole della gente di mare, che vengono gestite da altri uffici delle stesse Capitanerie di porto. La gente di mare infatti, ai sensi del Codice della navigazione e sulla base del possesso dei requisiti di legge, deve essere iscritta obbligatoriamente in matricole tenute dagli uffici delle Capitanerie di porto¹⁵. Alla matricola corrisponde il rilascio del Libretto di navigazione, che è il documento che abilita formalmente alla professione marittima e che vale anche, a tutti gli effetti di legge, come libretto di lavoro per il servizio prestato a bordo della navi. Sul libretto di navigazione sono riprodotte le annotazioni della matricola e dei movimenti di imbarco e sbarco e di navigazione¹⁶.

La permanenza nella condizione di disoccupazione del marittimo deve essere verificata dagli uffici di collocamento della gente di mare con le seguenti modalità:

- a) sulla base di colloqui periodici da attivarsi entro tre mesi dalla dichiarazione di disponibilità;
- b) sulla base delle comunicazioni degli armatori.

Entro 30 giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro, il lavoratore marittimo rinnova la dichiarazione di disponibilità. A seguito della dichiarazione di immediata disponibilità del lavoratore gli uffici provvedono a darne diffusione in ambito nazionale, avvalendosi dei servizi della Borsa continua per il lavoro marittimo che sarà costituita come una sezione speciale della Borsa nazionale, con lo scopo di realizzare un sistema aperto per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro su tutto il territorio nazionale. La Borsa del lavoro marittimo comprenderà: gli uffici di collocamento della gente di mare; gli enti bilaterali del lavoro marittimo; le università, gli istituti scolastici e gli enti di formazione e addestramento ad indirizzo marittimo e nautico. La Borsa sarà alimentata da tutte le informazioni degli operatori operanti nel diffondere e consultare le informazioni sulla domanda e sull'offerta di lavoro disponibile su tutto il territorio nazionale e dell'UE.

¹⁵ Cfr. artt.118-119 del Codice della Navigazione e gli artt.219-223 del Regolamento del Codice della navigazione.

¹⁶ Interessante ai fini del nostro ragionamento è quanto previsto all'art.220 c 4 del Regolamento del Codice della navigazione, che però non ci risulta che abbia mai trovato attuazione: "Le norme per il coordinamento del libretto di navigazione con quello di lavoro a terra sono stabilite con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quello per il lavoro e la previdenza sociale, sentite le associazioni sindacali interessate".

Le società di armamento procedono all'arruolamento della gente di mare mediante assunzione diretta. Dell'avvenuta assunzione sono tenute a dare comunicazione contestuale agli uffici di collocamento nel cui ambito territoriale si verifica l'imbarco. Restano ferme tutte le norme del codice della navigazione e relativo regolamento di esecuzione in materia di procedure di arruolamento e di stipula del contratto di lavoro per il tramite delle Capitanerie di porto. In particolare, resta ferma la forma pubblica del contratto, per cui l'arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nella Repubblica, dall'autorità marittima, e, all'estero nei casi di arruolamento e imbarco in un porto straniero, dall'autorità consolare competente¹⁷. Questo comporta che al di là dell'effettiva liberalizzazione del collocamento, permane tuttavia l'obbligo delle due parti contraenti – armatore e lavoratore – di sottoscrivere il contratto di fronte a un rappresentante dell'autorità pubblica.

IL REGIME SANZIONATORIO (CFR. ART. 12)

Vengono adottate le disposizioni sanzionatorie senza modifiche o integrazioni già previste dal decreto legislativo 276 del 2003 per l'esercizio non autorizzato dell'attività di intermediazione e per le omissioni da parte dei datori di lavoro nella comunicazione obbligatoria dei movimenti occupazionali.

DISPOSIZIONE TRANSITORIE E FINALI (CFR. ART. 14)

I lavoratori iscritti nelle matricole della gente di mare devono presentarsi presso l'ufficio di collocamento competente per territorio entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento per rendere la dichiarazione di disponibilità. La dichiarazione di disponibilità comporta la registrazione del lavoratore nell'elenco anagrafico e la compilazione della scheda professionale.

La mancata dichiarazione di disponibilità, senza giustificato motivo, comporta per il lavoratore l'obbligo di riacquisire i certificati di formazione necessari per l'imbarco prima di poter richiedere la registrazione nell'elenco anagrafico. Dall'onere di presentazione sono esentati i lavoratori che alla data di entrata in vigore del regolamento risultano in servizio di navigazione.

¹⁷ Cfr. art. 328 del Codice della Navigazione.

Questa disposizione ha suscitato allarme nel mondo marittimo per il motivo che il regolamento è entrato in vigore il 28 luglio 2006, per cui il termine dei 180 giorni è scaduto alla fine del mese di gennaio del 2007. Non ci sono state ovviamente le conseguenze previste della mancata presentazione e dichiarazione di disponibilità, perché l'attuazione del nuovo regolamento è di fatto sospesa, in quanto solo uno dei sette decreti previsti per la sua piena e organica attuazione è stato sinora emanato.

Un paio di osservazioni a questa norma. In primo luogo l'iscrizione all'anagrafe sembra un adempimento obbligatorio. In secondo luogo tra le conseguenze della mancata presentazione e dichiarazione di disponibilità, senza giustificato motivo, entro i termini che andranno ovviamente rideterminati, per il lavoratore marittimo ci sarebbe anche l'obbligo di riacquisire i certificati di formazione necessari per l'imbarco prima di poter richiedere la registrazione nell'elenco anagrafico. Appare incomprensibile il motivo per cui il lavoratore dovrebbe riacquisire delle certificazioni, le quali costituiscono una dote essenziale della sua professionalità, acquisiti a prezzo di somme cospicue di denaro presso centri di formazione privati specializzati, che sono riconosciuti dalla stessa autorità marittima e sono indipendenti dal funzionamento del collocamento. In fase di formulazione dei decreti attuativi andrà perciò precisato questo aspetto.

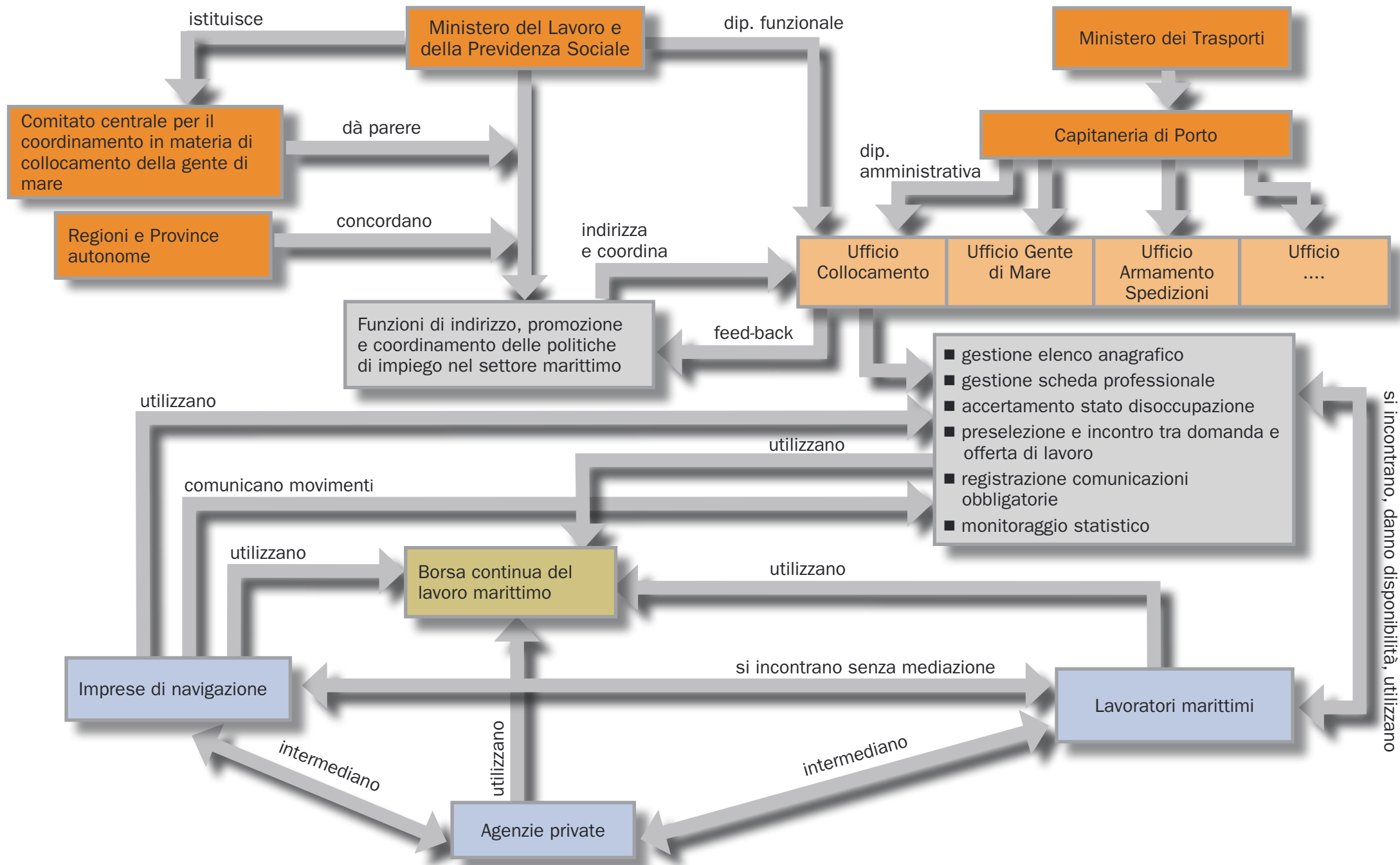
LO SCHEMA COMPLESSIVO DI FUNZIONAMENTO DEL NUOVO COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE

Ricapitolando l'insieme delle norme introdotte dal nuovo regolamento e sistemandole in uno schema riassuntivo, si ottiene la figura che segue. (Fig 1, pag. 28- 29)

A sinistra dello schema c'è la linea che rappresenta l'azione di governo e di indirizzo del Ministero del lavoro. A destra si evidenzia come tra gli uffici delle Capitanerie di porto che concorrono alla gestione del lavoro marittimo, uno – quello del collocamento - venga distaccato funzionalmente e posto alle dipendenze del Ministero del lavoro, mentre restano sotto la competenza del Ministero dei Trasporti l'ufficio Gente di mare che sovrintende alle matricole e che quindi presidia tecnicamente e giuridicamente i titoli, le certificazioni, le qualifiche e ogni altro requisito per potere imbarcare, e l'ufficio Armamento che presiede alla composizione degli equipaggi (le cosiddette “tabelle di armamento” e i conseguenti “ruoli equipaggi”) e alla stipula dei contratti di arruolamento.

Cambiano le funzioni amministrative del collocamento, ma non di molto

Fig. 1 - Schema di funzionamento del nuovo collocamento della gente di mare



nella sostanza se non si arriverà a integrare tali funzioni con gli strumenti di politiche attive del lavoro in analogia con i Centri per l'impiego. In ogni caso compaiono nuovi compiti collegati alla gestione della scheda anagrafica che comporta che si instaurino rapporti costanti e periodici tra l'ufficio e il lavoratore, e alla preselezione dei lavoratori ai fini dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro. Compare infine la funzione del monitoraggio statistico, legata anche alla ricezione da parte delle imprese delle comunicazioni obbligatorie circa i movimenti di imbarco e di sbarco.

Cambia invece molto la relazione tra imprese e lavoratori, in basso nello schema, che hanno facoltà di incontrarsi senza mediazione, oppure possono servirsi sia dei servizi pubblici presso gli uffici di collocamento sia delle agenzie private, oppure utilizzare la Borsa continua del lavoro marittimo che tutti i soggetti sono impegnati ad alimentare con i rispettivi dati.

■ 2. I Decreti Attuativi da Emanare

Nel testo del DPR231 sono annunciati sette decreti che dovranno essere emanati per permettere la piena attuazione del nuovo regolamento.

Cinque dei decreti spettano al Ministero del lavoro: da solo o di concerto o su proposta del Ministero dei trasporti e in un caso di concerto anche con il Ministero dell'Innovazione, oltre che d'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni.

Uno dei decreti dovrà essere un Decreto del Presidente della Repubblica su proposta sia del Ministero del Lavoro che dei Trasporti.

Un altro su proposta del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero del Lavoro e dell'Istruzione.

Rispetto alle scadenze, quattro dei decreti avrebbero dovuto essere emanati entro 60 giorni dalla pubblicazione del nuovo regolamento, avvenuta il 13 luglio 2006, uno entro 180 giorni, e due infine senza scadenze predeterminate.

Il quadro che emerge, riassunto e schematizzato nella figura che segue, (Fig.2, pag. 32 - 33) è di una vasta e complessa attività di decretazione che ha nel Ministero del Lavoro il soggetto istituzionale più impegnato, ma che prevede altresì l'iniziativa del Ministero dei Trasporti e in ogni caso un'intensa azione di produzione normativa e di confronto tra tutti i ministeri competenti, oltre che con le regioni nell'ambito della Conferenza permanente.

Ad oggi, ottobre 2008, è stato emanato uno solo dei sette decreti, quello monocratico del Ministero del lavoro che concerne le modalità di comunicazione e il trasferimento dei dati delle comunicazioni obbligatorie degli armatori in ordine alle assunzioni, cessazioni e trasformazione dei rapporti di lavoro.

Fig.2 - Decretazioni successiva

DECRETAZIONE SUCCESSIVA AL D.P.R. 18 APRILE 2006 N. 231 "REGOLAMENTO RECANTE DISCIPLINA DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE, A NORMA DELL'ART. 2, C4, DEL D.L. 19-12-2002, N.297							
G.U. 13-7-2006	entro 60 gg			entro 180 gg.	senza termini		
Presidenza della Repubblica		Decreto che definisce la struttura, l'organizzazione degli uffici, la dotazione organica e le modalità di funzionamento degli uffici di collocamento della gente di mare ubicati presso le autorità marittime ma che operano alle dipendenze funzionali del Ministero del Lavoro in relazione alle finalità previste dal presente regolamento					
Ministero del Lavoro	Decreto che istituisce nell'ambito della direzione generale del mercato del lavoro del Ministero del Lavoro un apposito "Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare"	su proposta del	Decreto che nell'ambito della Borsa Continua Nazionale del Lavoro di cui all'art.15 del d.l. 10-9-2003, n. 276, costituisce una sezione speciale per il lavoro marittimo, con lo scopo di realizzare un sistema aperto per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nel settore marittimo su tutto il territorio nazionale	Decreto che definisce le modalità di comunicazione dei dati degli avviamenti e della cessazioni del rapporto di lavoro.	di concerto con il	Decreto che determina i requisiti e le modalità per il rilascio dell'autorizzazione del Ministero del Lavoro per svolgere le attività di collocamento della gente di mare anche alle Agenzie per il Lavoro di cui all'art. 4 del d.l. 10-9-2003, n. 276	Decreto che definisce il modello di comunicazione, il formato di trasmissione e il sistema di classificazione dei dati contenuti nell'elenco anagrafico della gente di mare di cui agli artt. 118 e seguenti del codice della navigazione e dei dati relativi ai lavoratori marittimi da inserire nella scheda professionale di cui all'art.5 del D.P.R. 7-7-2000, n.442
Ministero dei Trasporti	di concerto con il	su proposta del	di concerto con il		Decreto che definisce le qualifiche professionali del personale marittimo e i relativi requisiti minimi	di concerto con il	di concerto con il
Ministero della Pubblica Istruzione					di concerto con il		
Ministero dell'Innovazione							di concerto con il
Conferenza permanente per i rapporti tra Stato, Regioni e Province autonome	sentita la				sentita la		d'intesa con la

1) **DECRETO CHE DEFINISCE LE MODALITÀ DI COMUNICAZIONE DEI DATI DEGLI AVVIAMENTI E DELLE CESSAZIONE DEI RAPPORTI DI LAVORO. (CFR. ART.11. C. 5)**

(Decreto del Ministro del Lavoro, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.)

Si tratta del primo decreto ad essere emanato, precisamente il 24 gennaio 2008. La sua entrata in vigore ha allineato il settore marittimo alla disciplina generale che prevede l'obbligatorietà a carico dei datori di lavoro delle comunicazioni di assunzione e cessazione esclusivamente per via telematica, secondo quanto previsto dall'art.1, commi da 1180 a 1185 della legge 27 dicembre 2006, n.296 (Legge Finanziaria 2007).

Adottato dal Ministro del Lavoro, il decreto istituisce in particolare il "Sistema informatico UNIMARE" per le comunicazioni obbligatorie e ne definisce i moduli di comunicazione, i dizionari terminologici, le modalità di trasmissione e di trasmissione dei dati.

"UNIMARE" si basa sull'interoperabilità dei sistemi informativi realizzati dagli Enti che condividono le informazioni trasmesse dagli armatori. Tale interoperabilità consente di inoltrare le comunicazioni obbligatorie oltre ai servizi competenti, ossia gli uffici di collocamento della gente di mare presso le Capitanerie di porto, anche all'INAIL, all'IPSEMA, l'ente previdenziale del settore marittimo, e al SASN, il servizio di assistenza sanitaria del personale navigante. Con ciò assolvendo agli obblighi di comunicazione anche nei confronti degli enti previdenziali come previsto dall'art.14, comma 2, del D.lvo 23 febbraio 2000, n.38.

Allo scopo di razionalizzare e omogeneizzare le procedure di comunicazione e i relativi adempimenti degli armatori, il decreto ha esteso il campo di applicazione al personale marittimo iscritto nelle matricole della gente di mare, come previsto all'art.11 del DPR231, anche al personale rientrante nella categoria dei marittimi non iscritti nelle matricole della gente di mare, ai sensi della succitata legge 296/2006, nonché a tutto il personale che a vario titolo presta servizio a bordo di una nave, come definito all'art.2 comma 1, lett a) del DPR 324/2001.

I soggetti abilitati alle comunicazioni agli uffici di collocamento della gente di mare nel cui ambito territoriale essi si verificano, come precisato nella circolare ministeriale dell'8 maggio di spiegazione del decreto, sono oltre agli armatori e le società di armamento, anche i seguenti soggetti che agiscano per loro conto:

- i consulenti del lavoro;
- gli avvocati e procuratori legali, i dottori commercialisti, i ragionieri

e periti commerciali;

- le associazioni di categoria degli armatori;
- le agenzie per il lavoro;
- gli enti bilaterali del lavoro marittimo;
- i raccomandatari marittimi.

Il decreto recava la data di entrata in vigore del 1° aprile di quest'anno, ma un successivo decreto del Ministro del Lavoro in data 31 marzo differiva la data di entrata in vigore al 1° agosto per consentire agli armatori e alle società di armamento l'adeguamento dei loro sistemi informatici.

Secondo il decreto le comunicazioni avrebbero dovuto essere fatte contestualmente all'atto di assunzione o di cessazione o di trasformazione, così come previsto dalla disciplina generale, ma l'art.40, comma 6, del Decreto legge 25 giugno 2008, in ragione della specificità del mercato del lavoro marittimo, ha invece stabilito che gli armatori sono tenuti a comunicare entro il 20° giorno del mese successivo alla data di imbarco o sbarco.

L'entrata in vigore di questo decreto attuativo sta producendo un fatto nuovo e importante: si conosceranno finalmente i dati del mercato del lavoro marittimo, sinora rimasto incerto e oscuro in mancanza di una informatizzazione delle procedure e degli archivi. Il modulo di comunicazione UNIMARE si basa infatti su un albero informativo semplice ma capace di fornire un alto numero di dati utili a delineare un quadro sufficientemente esauriente del mercato del lavoro. I dati costituiranno e alimenteranno un data base al quale le autorità preposte potranno rivolgere "queries" finalizzate ad analizzare i dati raccolti e a renderli pubblici sotto forma di osservatorio statistico.

Dall'esame dei dati elaborati dal sistema in risposta alle queries si potranno ottenere, a titolo di esempio, i seguenti profili della domanda e dell'offerta di lavoro marittimo:

PROFILO A) – l'armamento italiano:

- quanti sono gli armatori in bandiera italiana,
- dove hanno le sedi legali,
- quante navi armano e di che tipo,
- quante sono iscritte al registro internazionale e quante a quello nazionale,
- a quali attività marittime sono dedicate,
- quanti marittimi occupano sulle loro navi, di cui quanti italiani o comunitari e quanti extracomunitari e, relativamente a questi ultimi, per quali qualifiche,
- in quali porti stipulano i contratti di lavoro,
- quanti utilizzano i servizi dei raccomandatari marittimi,
- ...

PROFILO B) – La forza lavoro marittima impiegata dall’armamento italiano:

- quanti sono i marittimi impiegati a bordo,
- su quali navi e in quali attività,
- quanti maschi e quanti femmine,
- di quale età,
- originari di quali luoghi, italiani o stranieri che siano, e se stranieri a che titolo (con permesso di soggiorno o no),
- appartenenti a quali categorie della gente di mare,
- iscritti in quali uffici matricolari,
- domiciliati in quali luoghi,
- assunti in quali porti,
- assunti con quali qualifiche,
- assunti quante volte e per periodi di quale durata,
- assunti da armatori diversi e su navi diverse,
- assunti per attività marittime diverse (trasporto, pesca, diporto ...)
- la distribuzione dei marittimi-donne rispetto alle principali variabili soggettive e oggettive: età, attività, nazionalità, domicilio, qualifica, ...),
- ...

Si consideri inoltre, seppure il decreto interviene a disciplinare solo i flussi (per ricostruire gli stock si dovrà attendere l’informatizzazione della nuova anagrafe e quella dei registri matricolari e dei ruoli equipaggi), che la caratteristica di determinatezza dell’occupazione marittima è tale che solo dopo 12 mesi di applicazione, il nuovo sistema delle comunicazioni obbligatorie UNIMARE sarà in grado di mostrare in buona sostanza anche gli stock (un imbarco di marittimo dura infatti di norma al massimo circa 4 mesi, e ad ogni imbarco si rinnova il contratto).

I dati scaturiti dalla gestione del Sistema UNIMARE saranno anche essenziali per progettare l’organizzazione logistica e funzionale della rete degli uffici di collocamento della gente di mare a cui i lavoratori marittimi si iscrivono sulla base del domicilio e per definire il quadro di relazioni tra gli attori pubblici del mercato del lavoro e quelli privati.

Infine, di fronte all’assenza pressoché totale in Italia di iniziative di ricerca sociale sul lavoro marittimo, l’Osservatorio potrà divenire la fonte per promuovere studi scientifici e confronti sociali e politici, anche nell’ambito dei network internazionali della ricerca e per la sperimentazione di politiche per il miglioramento del mercato del lavoro marittimo.

.....
2) DECRETO CHE ISTITUISCE NELL’AMBITO DELLA DIREZIONE GENERALE DEL MERCATO DEL LAVORO DEL MINISTERO DEL LAVORO UN APPOSITO “COMITATO CENTRALE PER IL COORDINAMENTO DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE”. (CFR. ART.5 C.4)

(Decreto del Ministro del Lavoro da adottarsi, di concerto con il Ministro dei Trasporti, ai sensi dell’art.17, c.3 della legge 23 agosto 1988, n.400, e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.)

Questo è un decreto chiave nel disegno della riforma in quanto il “Comitato centrale” esercita le funzioni di indirizzo, promozione e coordinamento delle politiche dell’impiego nel settore marittimo, con particolare riferimento:

- al coordinamento dei servizi di collocamento della gente di mare;
- alla cooperazione internazionale e alle attività di prevenzione e studio sulle emergenze occupazionali e sociali;
- alla partecipazione all’elaborazione in sede internazionale della normativa di competenza;
- alle iniziative di contrasto al lavoro sommerso;
- alle azioni rivolte all’integrazione dei sistemi della formazione, della scuola e del lavoro nel settore marittimo;
- all’osservatorio del mercato del lavoro marittimo.

Nonostante l’ampiezza di competenze e di funzioni assegnate al Comitato, la norma per la sua composizione è limitata a “una adeguata rappresentanza delle regioni e la partecipazione di un rappresentante del Ministero dell’istruzione, università e ricerca”, assumendo per implicita la presenza oltre che del Ministero del Lavoro anche del Ministero dei Trasporti e del Comando Generale delle Capitanerie di porto, ma con nessun riferimento alle parti sociali o ad altri attori pubblici e privati del mercato del lavoro marittimo, che invece erano presenti nella composizione del “Comitato centrale per il collocamento della gente di mare” previsto dal regolamento del 1992, il quale aveva rinnovato in chiave consultiva il Comitato istituito nel 1968.

È essenziale per raggiungere le finalità della riforma che questo nuovo Comitato centrale operi e abbia come orizzonte l’ampiezza delle competenze che il regolamento gli assegna. Infatti occorre avere presente che il mercato del lavoro marittimo si presenta tutt’altro che uniforme: ci sono differenze non solo tra trasporto e pesca e diporto, ma nell’ambito dello stesso trasporto, per esempio tra traffico internazionale e cabotaggio nazionale. Tutte queste componenti configurano in buona sostanza dei sottomercati del lavoro marittimo distinti e separati, con dimensioni geografiche e nume-

riche molto diverse, e che tuttavia presentano anche elementi di contatto, porte di comunicazione e flussi di circolazione tra gli uni e gli altri. Parimenti ciascuno di essi comunica a sua volta con segmenti di mercati del lavoro a terra. È quest'ultima in particolare la prospettiva in cui si pone la visione "europeista" del lavoro marittimo, non più visto come una occupazione necessariamente per tutto l'arco della vita ma che può riconvertirsi verso settori produttivi "di terra", ai quali porta in dote l'esperienza e la professionalità acquisita a bordo.

Inoltre, va considerato che il collocamento della gente di mare non riguarda i marittimi non comunitari e il personale delle imprese in appalto, sebbene anch'essi compongano gli equipaggi e quindi rientrano nella più generale accezione di mercato del lavoro marittimo. È evidente che di essi occorre avere riguardo in una visione ampia e sostanziale del mercato perché essi sono complementari ai marittimi comunitari, per cui le rispettive dinamiche quantitative e qualitative sono strettamente interdipendenti: tendenzialmente infatti gli extracomunitari sostituiscono comunitari, il personale in appalto e privo di libretto di navigazione sostituisce personale dipendente e immatricolato come gente di mare.

C'è infine un altro aspetto da tenere in considerazione per comporre un quadro esauriente del mercato del lavoro marittimo nazionale e per mirare a una "governance" complessiva dello stesso, a partire dall'osservatorio statistico che ne rileverà l'esatta consistenza quali-quantitativa. Esso riguarda l'alto numero di marittimi italiani (si stima pari a circa 10.000), iscritti per lo più nelle matricole della gente di mare, che però lavorano stabilmente o temporaneamente su navi battenti bandiere estere, una parte cospicua delle quali appartenenti ad armatori italiani. A quest'ultimo proposito basti citare il caso della compagnia MSC (Mediterranean Shipping Company) di proprietà di un armatore italiano ma residente in Svizzera, che ha una flotta imponente che ne fa la seconda compagnia al mondo in questo tipo di trasporto e una decina di navi da crociera. Tutte queste navi battono bandiera estera ma, dalle stime che circolano nella stampa specializzata, dei più di 20.000 dipendenti della MSC nel mondo circa un terzo sarebbero italiani, la maggior parte dei quali marittimi imbarcati di cui però il collocamento della gente di mare non ha la competenza amministrativa per registrarne alcuna traccia.

Ma vi sono anche coloro che navigano con armatori esteri, e sono per lo più dei comandanti e dei primi ufficiali. In compagnie crocieristiche come Carnival o Silversea o Royal Caribbean sono migliaia i componenti italiani dello stato maggiore. Come centinaia sono i comandanti e i primi ufficiali italiani a bordo delle navi petroliere delle grandi compagnie internazionali (Chevron, Amoco ecc.).

.....
3) DECRETO CHE DEFINISCE LA STRUTTURA, L'ORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI, LA DOTAZIONE ORGANICA E LE MODALITÀ DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DI COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE, UBICATI PRESSO LE AUTORITÀ MARITTIME MA FUNZIONALMENTE DIPENDENTI DAL MINISTERO DEL LAVORO IN RELAZIONE ALLE FINALITÀ PREVISTE DAL PRESENTE REGOLAMENTO. (CFR. ART.5 C.5)

(Decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi ai sensi dell'art.17, c.1, lett. d) della legge 23 agosto 1988, n.400, su proposta del Ministro del Lavoro e del Ministro dei Trasporti, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.)

È il decreto attuativo centrale da cui dipendono in buona sostanza tutti gli altri decreti.

Circa la struttura e l'organizzazione degli uffici una prima questione riguarda le sedi. Fino a oggi i marittimi si iscrivevano a loro scelta negli uffici di collocamento, per cui optavano per le Capitanerie dove gli armatori avevano istituito i turni particolari delle loro navi. Di conseguenza c'è una concentrazione delle iscrizioni in uffici come Genova, Napoli, Palermo, Venezia ecc. dove hanno sede le compagnie, ma non necessariamente dove vivono i marittimi. Il nuovo regolamento invece prescrive che i marittimi si iscrivano nell'ufficio presso il loro domicilio. D'altro canto l'informatizzazione delle anagrafi e il collegamento via internet di tutti gli uffici in un'unica rete nazionale può eliminare qualsiasi problema, perché permetterà la gestione dell'incontro tra domanda e offerta da qualsiasi punto e verso qualsiasi punto della rete (il lavoro che dovrà fare la Borsa lavoro). C'è inoltre la questione per cui il modello del collocamento decentrato e collegato ai territori e ai contesti economico-sociali locali, introdotto dal nuovo regolamento, male si addice, a detta delle parti del trasporto, al mercato del lavoro marittimo. Queste ultime invece attendono dal 1998 l'attuazione di quel collocamento unico nazionale che almeno per il segmento del traffico e della pesca internazionale, e probabilmente del diporto, appare la soluzione più razionale considerato che la domanda degli armatori è unificabile a livello nazionale e non guarda ad una particolare localizzazione dell'offerta. Diverso è invece il discorso del cabotaggio, quello interno in particolare, e – come abbiamo già detto in precedenza - della pesca costiera o mediterranea, dove il rapporto tra porto di imbarco e territorio sede del porto dove reclutare il personale ha una tradizione e mantiene un significato. Anche in relazione alla stagionalità di certe linee di navigazione e ai picchi di traffico che si determinano.

Alla relazione con il territorio si ricollega anche la questione dei fenomeni di circolarità tra lavoro marittimo e lavoro non marittimo che interessa una

parte di lavoratori impegnati o nel cabotaggio interno o nella pesca costiera o nel diporto locale. Per fare fronte a questa circolarità, come per la promozione del lavoro marittimo tra i giovani e tra le donne, e per tenere assieme tutte le componenti del mercato del lavoro marittimo, anche quelle fuori della giurisdizione della gente di mare e del suo collocamento, ossia i lavoratori delle imprese appaltatrici e gli stranieri, il raccordo con i servizi per l'impiego appare non solo una necessità ma anche un grande opportunità. D'altro canto la concentrazione geografica dei lavoratori è molto marcata, come abbiamo visto analizzando l'offerta, e ciò fa pensare ad un sistema che può selezionare e dimensionare con buona precisione le proprie strutture territoriali.

Oggi sono operanti 28 uffici di collocamento della gente di mare (la riforma prevede che tutti questi inizialmente si trasformino nei nuovi uffici), distribuiti in 24 province: Ancona, Augusta (SR), Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia (RM), Crotone, Gela (CL), Genova, La Maddalena (SS), La Spezia, Livorno, Mazara del Vallo (TP), Messina, Molfetta (BA), Napoli, Palermo, Porto Empedocle (AG), Portoferraio (LI), Porto Torres (SS), Ravenna, Reggio Calabria, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia. Il nuovo regolamento sposta il criterio di individuazione delle sedi dalla localizzazione della domanda di lavoro da parte degli armatori, alla localizzazione dell'offerta di lavoro da parte dei marittimi. Localizzazioni della domanda e dell'offerta che coincidono poco nel trasporto marittimo, di più invece nella pesca. In questo senso, si può ipotizzare di estendere la presenza degli uffici di collocamento della gente di mare per avvicinare maggiormente gli uffici ai lavoratori, secondo una logica di decentramento amministrativo che avrebbe costi ridotti vista l'integrale informatizzazione del servizio. Vediamo come e dove. Ci sono 17 Capitanerie poste in altrettante Province di mare (Imperia, Marina di Carrara (MS), Viareggio (LU), Gaeta (LT), Salerno, Vibo Valentia, Pozzallo (RG), Siracusa, Oristano, Gallipoli (LE), Manfredonia (FG), Termoli (CB), Ortona (CH), San Benedetto del Tronto (AP), Pesaro, Rimini, Monfalcone (GO) attualmente prive di ufficio di collocamento della gente di mare, che potrebbero con la riforma essere dotate di questo ufficio in favore dei marittimi che vi abitano o di coloro tra i giovani che potrebbero essere interessati lavorare sul mare. Resterebbero fuori e prive di ufficio di collocamento della gente di mare, ancora 13 Province di mare, che pure hanno sul loro territorio delle sedi di autorità marittima (Marina di Pisa (PI), Porto S. Stefano (GR), Montalto di Castro o Porto Clementino (VT), Soverato (CZ), Mondragone o Castel Volturno (CE), Cetraro o Corigliano Calabro (CS), Arbatax o Bosa (NU), Giulianova (TE), Civitanova Marche (MC), Cesenatico (FO), Porto Garibaldi (FE), Porto Levante (RO), Porto Nogaro (UD), ma di rango inferiore delle Capitanerie di porto: Uffici circondariali marittimi o Delegazioni di Spiaggia.

Circa le modalità di funzionamento dei nuovi uffici, si consideri che la

gran parte dei marittimi, seppure non abbiano contratti a tempo indeterminato, sono inquadrati di fatto in un regime di pseudocontinuità (i cosiddetti turni particolari) che consente loro di attraversare solo formalmente lo stato di disoccupazione tra un imbarco e un altro, senza cioè avere nel frattempo necessità di colloqui di accertamento e di orientamento. D'altro canto i marittimi in cerca di lavoro sono distribuiti in maniera abbastanza disomogenea e concentrati in alcuni territori, mentre in altri rappresentano gruppi molto piccoli che richiedono quindi un'operatività molto ridotta e probabilmente non quotidiana.

L'attività dei nuovi uffici potrebbe essere concentrata in uno sportello abbastanza semplice, dotato di una apparecchiatura informatica con cui gestire localmente l'anagrafe e i movimenti da e verso lo stato occupazionale (imbarchi e sbarchi) dei marittimi iscritti, apparecchiatura che servirà anche a connettersi remotamente con la rete degli altri uffici sparsi in Italia per scambiare dati in funzione statistica e di ricerca di personale a seguito di richieste da parte delle imprese. A fianco di questa attività di sportello informatizzato, si affiancherà l'attività di accertamento della disoccupazione, dei colloqui informativi e orientativi, e di programmazione e realizzazione di iniziative di comunicazione all'esterno.

È in ogni caso indispensabile che ci si doti di un adeguato sistema informatico che oggi manca del tutto, che permetta anche l'interoperabilità e la condivisione degli archivi con gli altri sistemi informativi funzionalmente connessi. La legge 30 del 1998 aveva previsto l'istituzione di un "Turno generale unico di collocamento della gente di mare", che presupponeva necessariamente l'adozione di un sistema informatico adeguato per la gestione di archivi unificati a scala nazionale e l'interoperabilità per via telematica degli uffici periferici. A questo scopo, nell'estate del 2005 finalmente, il Ministero dei Trasporti ha bandito una gara per l'"informatizzazione della gestione della gente di mare", un appalto che prevede la realizzazione di un sistema per la gestione dei dati dei marittimi, denominato "SIGEMAR", finalizzato al funzionamento dell'Osservatorio del lavoro marittimo e all'istituzione del Turno generale unico di collocamento della Gente di mare, di cui all'art.9-ter della legge 30/1998. L'appalto è stato successivamente affidato e pertanto costituisce una risorsa già finanziata, per cui è lecito pensare che esso potrà risolvere la cronica mancanza e completezza di dati sul lavoro marittimo, oltre che essere messo al servizio della gestione del nuovo collocamento riformato¹⁸. In questo contesto può trovare posto anche la Borsa continua

¹⁸ È prevista, anche, l'informatizzazione del libretto di navigazione su carta elettronica e la gestione del documento identificativo. Allo stato attuale, espletate le procedure di gara, è stato stipulato un protocollo d'intesa con il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali per acquisire il software sviluppato da tale amministrazione, per la gestione dei pescatori

nazionale del lavoro marittimo, prevista dalla riforma, che potrebbe assolvere in maniera rinnovata alla funzione che ci si attendeva dal turno generale unico a livello nazionale.

Il Ministero del Lavoro infatti, anche in virtù dello stretto rapporto di collaborazione che si è instaurato con l'Unione Province Italiane, è interessato a promuovere una alleanza istituzionale e operativa delle Capitanerie di porto con i servizi per l'impiego provinciali, ai quali compete la gestione territoriale pubblica del mercato del lavoro in generale. L'iniziativa trova una sua perfetta coerenza nel fatto che le nuove funzioni e relativi compiti assegnati agli uffici di collocamento della gente di mare riformati sono omologhi a quelli previsti per i Centri per l'impiego gestiti dalle Province:

- l'anagrafe dei lavoratori marittimi nasce come sezione speciale dell'elenco anagrafico gestito dai Centri per l'impiego;
- la Borsa lavoro del lavoro marittimo è anch'essa una sezione speciale della Borsa Continua nazionale del Lavoro a cui i Centri per l'impiego concorrono;
- inoltre la permanenza nella condizione di disoccupazione del marittimo e la sua dichiarazione di disponibilità dovranno essere verificate sulla base di colloqui periodici da parte degli uffici di collocamento della gente di mare, analoghi ai colloqui che si fanno nei Centri per l'impiego con personale dedicato, mentre gli uffici presso le autorità marittime non dispongono di tali figure;
- infine, dovrà essere fatta un'attività di preselezione e incontro tra domanda e offerta di lavoro, analoga a quella che si fa nei Centri per l'impiego con personale dedicato, mentre anche in questo caso gli uffici presso le autorità marittime non dispongono di tali figure.

La riforma porterà dunque alla fine della separazione che c'è sempre stata tra i "due" collocamenti, quello di terra e quello di mare, aprendo prospettive non solo di circolarità amministrativa e statistica dei dati dell'uno con quelli dell'altro, ma anche di coordinamento e integrazione delle rispettive funzioni di promozione del lavoro.

Le Province potranno portare a favore di questo rapporto anche una parte delle risorse che esse ricevono dal Ministero del lavoro, o anche dalle Regioni sotto forma di Fondo Sociale Europeo, o dal proprio bilancio, offrendo strutture, strumentazioni e risorse professionali sulla base di intenti e

(particolare categoria di marittimi) ed estenderne le funzionalità per soddisfare le esigenze di entrambe le Amministrazioni. Il progetto prevede, anche, il popolamento (tramite data entry) della banca dati con le informazioni esistenti in tutti gli Uffici di collocamento della Gente di mare (fonte CNIPA - Piano triennale per l'informatica della Pubblica Amministrazione 2007-2009. Il progetto ha durata triennale, per un valore complessivo di 1.200.000 euro, di cui però la prima tranche 2007 di 200.000 euro non risulta coperta da finanziamento).

obiettivi comuni e concordati, stipulando convenzioni organizzative e operative con le rispettive autorità marittime¹⁹.

Il collegamento e la possibile integrazione tra servizi per il lavoro marittimo e quelli per il lavoro generale possono favorire iniziative di orientamento e di promozione delle carriere marittime su larga scala territoriale e quella circolazione di competenze e professioni dalla terra al mare e viceversa che costituisce uno degli indirizzi fondamentali dell'Unione Europea per sviluppare l'occupazione nel cluster marittimo. Per promuovere presso i giovani il lavoro a bordo delle navi, infatti, non basta la promessa di un'occupazione sicura, legale, retribuita qualificata. Occorre anche accompagnare la proposta con una promessa e una scommessa: dopo qualche anno di lavoro a bordo, un giovane che non voglia più navigare, grazie all'esperienza e alla professionalità acquisita, potrà trovare facilmente a terra una nuova occupazione nei settori che utilizzano competenze analoghe. Il contesto internazionale dal punto di vista geografico, normativo, organizzativo e relazionale delle professioni marittime; l'intensità delle prestazioni lavorative; la complessità organizzativa del lavoro; il grado di autonomia che si sviluppa anche psicologicamente grazie alla distanza dalla propria residenza e dal proprio paese; la modernità delle tecnologie impiegate a bordo ecc., tutto questo rende il lavoratore che sbarca quale un professionista che può prevalere facilmente nella competizione sul mercato del lavoro con un suo coetaneo che abbia fatto solo esperienze a terra. Le imprese marittime, di fronte alle difficoltà di imbarcare giovani e considerata la necessità di disporre di personale italiano che in molte posizioni offre le garanzie di qualità professionali migliori dei lavoratori di ogni altra nazione, sono disponibili ad accettare questa scommessa, scambiando turn over con formazione, a condizione naturalmente che dal turn over risulti una quantità e una qualità sufficiente di personale che decida di permanere a bordo, di fidelizzarsi e di crescere verso le posizioni organizzative superiori. A questa prospettiva sono naturalmente molto interessate anche le imprese a terra che ricevono personale giovane eppure già formato e esperto, che possono concorrere quindi efficacemente al loro sviluppo offrendo competitività e internazionalità.

¹⁹ Nella Finanziaria 2007 (legge 27 dicembre 2006, n.296), all'art.1 c. 1165, è previsto un finanziamento a favore delle province di euro 27.000.000 per l'anno 2007 e di euro 51.645.690 per l'anno 2008 a valere sul Fondo per l'occupazione, per le finalità di cui all'articolo 117, comma 5, della legge 23 dicembre 2000, n. 388: "al fine di potenziare lo sviluppo dei servizi per l'impiego assicurando l'esercizio delle funzioni esplicitate nell'Accordo in materia di standard minimi di funzionamento dei servizi per l'impiego tra il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, le regioni, le province, le province autonome, i comuni e le comunità montane sancito il 16 dicembre 1999 dalla Conferenza unificata".

.....

4) DECRETO CHE DETERMINA I REQUISITI E LE MODALITÀ DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PER SVOLGERE ATTIVITÀ DI INTERMEDIAZIONE PER IL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE ALLE AGENZIE PER IL LAVORO DI CUI ALL'ART.4 DEL D.LVO 10 SETTEMBRE 2003, N.276. (CFR. ART.5 C.3)

.....

(Decreto del Ministro del Lavoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti.)

Le agenzie per il lavoro sono definite all'art.4 del D.lvo 10 settembre 2003, n.276, che è il decreto attuativo della legge delega 30/2003 di riforma del mercato del lavoro. Vi sono previsti 5 tipi di agenzie a seconda dell'attività svolta:

1. somministrazione (già nota come "lavoro temporaneo" o "interinale"),
2. somministrazione a tempo indeterminato (nota anche come "staff leasing"),
3. intermediazione,
4. ricerca e selezione del personale,
5. ricollocazione (nota anche come "outplacement").

Per tutti è stabilito un unico regime di autorizzazione, che fa capo ad un apposito albo nazionale istituito presso il Ministero del lavoro, articolato in altrettante sezioni. Il decreto stabilisce i requisiti generali per l'iscrizione all'albo, che riguardano:

- il profilo giuridico della società di gestione dell'agenzia: società di capitali o cooperativa o consorzio di cooperative,
- la sede: nel territorio italiano o comunitario,
- la logistica delle sedi: in idonei locali,
- la professionalità degli addetti: con adeguate competenze, dimostrabili per titoli o per specifiche esperienze nel settore delle risorse umane o nelle relazioni industriali
- l'adozione di distinte divisioni operative per i soggetti polifunzionali, gestite con strumenti di contabilità analitica
- il rispetto delle disposizioni sulla tutela dei diritti dei lavoratori in relazione alla diffusione dei propri dati,
- l'assenza di condanne penali per gli amministratori e dirigenti,
- l'interconnessione con la borsa continua nazionale del lavoro,
- l'impegno all'invio alle autorità competenti delle informazioni rilevanti per il mercato del lavoro.

Il DPR231 per quanto concerne il collocamento della gente di mare si riferisce alle sole agenzie di intermediazione²⁰. L'intermediazione, così

²⁰ I punti nel DPR in cui si parla esplicitamente di "intermediazione" sono all'art.2 c.1 lett.i) e all'art.3 c.1 lett. d).

come è definita nel D.lvo276/2003, consiste nella mediazione tra domanda e offerta di lavoro, rivolta anche a persone disabili e lavoratori svantaggiati e viene realizzata mediante:

- raccolta dei curricula dei potenziali lavoratori,
- preselezione e costituzione di una banca dati,
- promozione e gestione dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro,
- effettuazione su richiesta del committente di tutte le comunicazioni conseguenti alle assunzioni avvenute a seguito dell'attività di intermediazione,
- orientamento professionale,
- progettazione e erogazione di attività formative finalizzate all'inserimento lavorativo.

I requisiti specifici previsti dal D.lvo 276/2003 per le agenzie di intermediazione sono i seguenti:

- l'acquisizione di un capitale versato non inferiore a 50.000 euro,
- la garanzia che l'attività interessi un ambito distributivo sull'intero territorio nazionale e comunque non inferiore a 4 regioni;
- l'indicazione dell'attività di intermediazione come oggetto sociale prevalente, anche se non esclusivo.

Con decreto del 5 maggio 2004, il Ministero del lavoro ha ulteriormente specificato i requisiti per l'autorizzazione delle agenzie di intermediazione per quanto riguarda il personale, le sedi di lavoro, la pubblicità e la trasparenza circa il gestore e la gestione.

Questo il quadro normativo di riferimento. Tuttavia il presente decreto attuativo dovrà determinare i requisiti e le modalità specificamente adeguati al settore marittimo.

.....

5) DECRETO CHE NELL'AMBITO DELLA BORSA CONTINUA NAZIONALE DEL LAVORO DI CUI ALL'ART.15 DEL D.LVO 10 SETTEMBRE 2003, N.276, COSTITUISCE UNA SEZIONE SPECIALE PER IL LAVORO MARITTIMO, CON LO SCOPO DI REALIZZARE UN SISTEMA APERTO PER FAVORIRE L'INCONTRO TRA DOMANDA E OFFERTA DI LAVORO NEL SETTORE MARITTIMO SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE. (CFR. ART.10 C.1)

.....

(Decreto del Ministro del Lavoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.)

Il modello di Borsa adottato dal nuovo regolamento è quello in uso per il mercato del lavoro in generale, di cui costituisce una sezione speciale.

Il lavoro marittimo ha delle peculiarità che possono farne un caso di applicazione particolarmente efficace della Borsa. Intanto per i numeri in cam-

po, che sono molto ridotti rispetto a quelli del mercato del lavoro in generale, per quanto riguarda sia le transazioni, sia le richieste, sia le iscrizioni. Una circostanza favorevole è anche la forte concentrazione della domanda e la sua caratteristica delocalizzazione, che ne favorisce la gestione in chiave di Borsa nazionale. Anche l'offerta comunque è abbastanza concentrata e soprattutto è già chiaramente segmentata per qualifiche in funzione della domanda.

Occorre però considerare un altro aspetto. Il mercato del lavoro marittimo, come abbiamo già visto, si svolge per lo più al di fuori degli uffici pubblici, o attraverso rapporti diretti tra armatori e lavoratori, o attraverso l'intermediazione dei raccomandatori e delle agenzie di manning. Nell'un caso e nell'altro, sovente i contatti e gli scambi di informazioni avvengono già tramite internet. Le compagnie di navigazione, come spesso fanno in generale le grandi imprese, hanno predisposto sui loro siti aziendali dei form per ricevere curriculum e candidature di imbarco, anche a fronte di espresse richieste di ricerca di personale. Anche perché l'orizzonte entro cui gli armatori cercano il personale non è necessariamente (anzi, quasi mai) limitato alla nazionalità italiana o comunitaria, che è il perimetro formale in cui opererà la Borsa, ma il mondo intero, tant'è che la lingua di descrizione delle figure professionali è quasi sempre in inglese.

Il nascente mercato del diporto nautico, che ha molte analogie con quello del trasporto per la continua ricerca di quadri di comando e personale specializzato e per l'orizzonte internazionale, si è dotato subito di siti dedicati alla gestione on line di funzioni di "borsa lavoro". Per la pesca il discorso è diverso in quanto il mercato del lavoro assume più frequentemente i connotati locali, ma proprio per questo una borsa nazionale potrebbe risultare superflua.

È ovvio ritenere che come è accaduto per la Borsa generale, risulterà difficile sia indurre gli operatori privati ad affiancare alle loro procedure di ricerca di personale quella "obbligatoria" della Borsa ministeriale, sia conquistare gli utenti tra i lavoratori che già frequentano altri siti. Come in un libero mercato di servizi occorrerà che la Borsa marittima si guadagni i favori dell'utenza raggiungendo efficienza e utilità tali da essere consultata al pari o più degli altri siti.

Il decreto per la creazione della Borsa continua nazionale del lavoro marittimo dovrà fare i conti con queste realtà e queste problematiche. Considerato che avrà molto più rilievo per il successo della riforma del collocamento l'informatizzazione della parte amministrativo-gestionale degli uffici della gente di mare e quella delle comunicazioni obbligatorie dei datori di lavoro circa i movimenti occupazionali, l'applicazione della Borsa lavoro potrebbe limitarsi inizialmente ad estrarre le posizioni dei marittimi privi di imbarco e ad evidenziarle a favore dei datori di lavoro oppure viceversa, sulla falsariga delle procedure oggi previste dalle leggi e dai contratti sulle verifiche di esistenza di personale italiano, ma inapplicate perché prive di una sistema informativo adeguato.

.....

6) DECRETO CHE DEFINISCE IL MODELLO DI COMUNICAZIONE, IL FORMATO DI TRASMISSIONE E IL SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE DEI DATI CONTENUTI NELL'ELENCO ANAGRAFICO DELLA GENTE DI MARE, NONCHÉ LE MODALITÀ DI COLLEGAMENTO CON LE MATRICOLE DELLA GENTE DI MARE DI CUI AGLI ARTT.118 E SEGUENTI DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E DEI DATI RELATIVI AI LAVORATORI, E DEI DATI RELATIVI AI LAVORATORI MARITTIMI DA INSERIRE NELLA SCHEDA PROFESSIONALE DI CUI ALL'ART.5 DEL DPR 7 LUGLIO 2000, N.442. (CFR. ART.7 C.4)

.....

(Decreto del Ministro del Lavoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281.)

E' il decreto che fissa lo strumento fondamentale con cui sarà gestito il nuovo collocamento, ossia la scheda anagrafico-professionale, che sarà implementata in un sistema informatico provvisoriamente denominato "sistema ANAMARE". Diversamente dall'analogia scheda codificata dal Ministero del lavoro per il collocamento ordinario, di cui l'anagrafe marittima costituisce secondo il DPR231 una sezione speciale, viene previsto che il decreto tenga conto di un altro sistema informativo dal quale dovrà trarre direttamente la maggior parte dei dati previsti. Si tratta delle matricole della gente di mare, le quali contengono già tutti i dati utili per rilevare il profilo dei lavoratori dal punto di vista della professionalità e della carriera. Si tratta tuttavia di previsione che per diventare effettiva occorre che i rispettivi sistemi informatici siano interconnessi e quindi che il sistema SIGEMAR messo in cantiere dal Ministero dei Trasporti diventi operativo.

D'altro canto l'anagrafe della gente di mare, sul modello di quella adottata per i lavoratori in generale, dovrà contenere anche informazioni che servano a delineare un profilo prospettico, circa i bisogni formativi, anche in relazione con i periodi di intervallo tra un imbarco e l'altro, e eventuali altri orientamenti professionali, anche relativi ad occupazioni a terra.

7) **DECRETO CHE DEFINISCE LE QUALIFICHE PROFESSIONALI DEL PERSONALE MARITTIMO E I RELATIVI REQUISITI MINIMI. (CFR. ART.8 C.2)**

(Decreto del Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri del Lavoro e dell'Istruzione, Ricerca e Università, il Ministro dei Trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.)

Questo decreto rappresenta uno degli impegni principali che attendono i Ministeri. Si tratta di riscrivere l'elenco delle qualifiche che compongono il mondo del lavoro marittimo e di indicarne i requisiti minimi, sia scolastici che professionali. L'elenco attuale, allegato al regolamento ripete quello del 1992 in attesa di emanazione e del nuovo. Il lavoro sarà complesso perché occorrerà confermare una certa parte di qualifiche, eliminarne altre ormai desuete come il giovanotto frigorista o il garzone di seconda o l'allievo operaio polivalente o l'operatore cinematografico, sostituirne altre come il capitano d'armi (equivalente all'odierno addetto alla security), modificare i requisiti di altre ancora, come il tankista, il guardarobiere o il cuoco equipaggio, e infine introdurre qualifiche del tutto nuove, come l'"inventory officer" o il "food and beverage manager". Con riguardo a quest'ultime qualifiche è lecito attendersi che il decreto contenga una tabella bilingue, italiano-inglese, di denominazione delle stesse in considerazione dell'uso comune dell'inglese nel settore del trasporto marittimo. Occorrerà poi ricordare i requisiti scolastici con i nuovi ordinamenti della scuola e i requisiti formativi e di esperienza con le attuali pratiche di bordo.

APPENDICE

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 18 aprile 2006, n. 231

Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297.

Titolo I DISPOSIZIONI GENERALI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;
 Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;
 Visto l'articolo 1-bis, comma 4, del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 181, così come modificato dall'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297;
 Visti gli articoli 113-135 del codice della navigazione;
 Visto il regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031, convertito dalla legge 18 marzo 1926, n. 562;
 Vista la legge 16 dicembre 1928, n. 3042;
 Visto il decreto del Ministro della marina mercantile in data 22 novembre 1968, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 22 del 27 gennaio 1969;
 Vista la legge 4 aprile 1977, n. 135;
 Vista la legge 21 novembre 1985, n. 739;
 Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n.324;
 Vista la convenzione OIL n. 179 del 1996;
 Visto il decreto del Ministro della marina mercantile in data 13 ottobre 1992, n. 584;
 Visto il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n. 176, concernente regolamento di organizzazione del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali;
 Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 ottobre 2005;
 Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;
 Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 13 marzo 2006;
 Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 6 aprile 2006;
 Sulla proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

E m a n a il seguente regolamento:

Art. 1. Finalità e campo di applicazione

- 1 Le disposizioni di cui al presente regolamento disciplinano il collocamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare e sono finalizzate, in attuazione dei principi stabiliti in materia dal decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 181, così come modificato dal decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297, alla razionalizzazione delle procedure ed alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche.
- 2 Il presente regolamento disciplina l'arruolamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente

di mare disponibili a prestare servizio a bordo di navi italiane per conto di un armatore o società di armamento.

- 3 Lo stesso non si applica al personale delle imprese di appalto che non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo.
- 4 Per l'arruolamento dei lavoratori marittimi extracomunitari resta fermo quanto previsto dalla legislazione speciale vigente, con particolare riferimento alla disciplina delle navi iscritte nel registro internazionale italiano.

Art. 2. Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per: a) «gente di mare»: il personale marittimo di cui all'articolo 115 del codice della navigazione; b) «armatore»: la persona fisica o il soggetto giuridico che esercita l'impresa di navigazione ai sensi dell'articolo 265 del codice della navigazione; c) «servizi di collocamento della gente di mare»: gli uffici di collocamento di cui all'articolo 5, comma 1, nel prosieguo denominati «uffici di collocamento della gente di mare», ovvero gli organismi autorizzati all'esercizio dell'intermediazione nel lavoro marittimo, di cui alle lettere g) e h); d) «anagrafe della gente di mare»: l'elenco dei lavoratori marittimi con cittadinanza italiana o comunitaria disponibili ad arruolarsi per prestare servizio a bordo di navi italiane, costituito quale sezione speciale dell'elenco anagrafico dei lavoratori, di cui agli articoli 4 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 7 luglio 2000, n. 442; e) «scheda professionale»: documento che contiene i dati anagrafici e professionali del personale marittimo di cui alla lettera a); f) «borsa del lavoro marittimo»: sistema aperto di incontro tra domanda ed offerta di lavoro del settore marittimo, finalizzato a favorire la maggiore efficienza e trasparenza del mercato del lavoro marittimo; g) «enti bilaterali del lavoro marittimo»: gli organismi costituiti a iniziativa di una o più associazioni nazionali degli armatori e dei lavoratori marittimi quali sedi privilegiate per la regolazione del mercato del lavoro marittimo attraverso: l'intermediazione nell'incontro tra domanda ed offerta di lavoro marittimo; la gestione delle procedure di collocamento; il monitoraggio delle attività e dei servizi di cui al presente regolamento; h) «comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare»: Comitato istituito ai sensi dell'articolo 5; i) «autorizzazione»: provvedimento mediante il quale il Ministero del lavoro e delle politiche sociali abilita gli enti bilaterali del lavoro marittimo e le agenzie per il lavoro di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, allo svolgimento dell'attività di intermediazione.

Art. 3. Principi generali

1. Il fine di realizzare un sistema efficace e coerente di strumenti per migliorare le opportunità di reclutamento degli inoccupati e disoccupati, come definiti dall'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2001, n. 181, è perseguito attraverso i principi e le iniziative di seguito elencati:
 - a) viene istituita l'anagrafe nazionale della gente di mare, nella quale sono registrati i lavoratori marittimi in possesso dei requisiti prescritti dalla legge per prestare servizio di navigazione;
 - b) viene costituita la Borsa nazionale del lavoro marittimo, nell'ambito della Borsa continua del lavoro di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276;
 - c) viene introdotto il principio dell'assunzione diretta con obbligo di comunicazione contestuale al servizio di collocamento marittimo, fatte salve le eccezioni espressamente previste;
 - d) viene abolito il regime di collocamento obbligatorio e stabiliti i principi per l'individuazione degli operatori privati abilitati a fornire servizi di intermediazione nel settore marittimo;
 - e) viene introdotto un sistema di monitoraggio per migliorare la conoscenza dei fenomeni specifici del settore ed a supporto di mirate politiche attive del lavoro;

- f) viene rivisto il regime sanzionatorio, in analogia con quanto previsto agli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276;
- g) vengono abrogate le disposizioni incompatibili con la nuova regolamentazione del collocamento del lavoro marittimo.

ORGANISMI E PROCEDURE DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE

Capo I Organismi del collocamento della gente di mare

Art. 4. Indirizzo e coordinamento

1. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sentito il Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare, d'intesa con le regioni e province autonome nelle materie di loro competenza, esercita le funzioni di indirizzo, promozione e coordinamento delle politiche dell'impiego nel settore marittimo, con particolare riferimento: al coordinamento dei servizi di collocamento della gente di mare; alla cooperazione internazionale e alle attività di prevenzione e studio sulle emergenze occupazionali e sociali; alla partecipazione all'elaborazione in sede internazionale della normativa di competenza; alle iniziative di contrasto al lavoro sommerso; alle azioni rivolte all'integrazione dei sistemi della formazione, della scuola e del lavoro nel settore marittimo; all'osservatorio del mercato del lavoro marittimo.

Art. 5. Servizi di collocamento

1. Il collocamento della gente di mare è esercitato dagli uffici di collocamento della gente di mare, già istituiti ai sensi dell'articolo 2 del regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031, che dalla data di entrata in vigore del presente regolamento saranno posti alle dipendenze funzionali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali ai sensi del comma 5.
2. Possono inoltre essere autorizzati allo svolgimento dell'attività di intermediazione a favore dei propri associati, nonchè, mediante convenzione con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, allo svolgimento di tutti gli adempimenti e le certificazioni affidati ai competenti uffici di collocamento della gente di mare, gli enti bilaterali del lavoro marittimo, a condizione che svolgano la predetta attività senza finalità di lucro e fermo restando l'obbligo della interconnessione con la borsa del lavoro marittimo.
3. Con autorizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, possono svolgere attività di collocamento della gente di mare anche le agenzie per il lavoro di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono determinati i requisiti e le modalità per il rilascio della predetta autorizzazione.
4. Per l'esercizio delle funzioni consultive in ordine alla promozione, all'indirizzo e al coordinamento di cui al precedente articolo 4, con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali da adottarsi, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, viene istituito, all'interno del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nell'ambito della Direzione generale del mercato del lavoro, un apposito comitato, denominato «Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare». Nella composizione del Comitato dovrà essere assicurata una adeguata rappresentanza delle regioni e la partecipazione di un rappresentante del Ministero dell'istruzione, università e ricerca. Ai componenti del

suddetto Comitato non spetta alcun rimborso spese o indennità di missione. Al funzionamento del Comitato si provvede con le risorse assegnate a normativa vigente sui pertinenti capitoli di bilancio.

5. Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera d) della legge 23 agosto 1988, n. 400, sulla proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, vengono definite la struttura, l'organizzazione degli uffici, la dotazione organica e le modalità di funzionamento degli uffici di collocamento della gente di mare, ubicati presso le autorità marittime ma funzionalmente dipendenti che operano alle dipendenze funzionali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali in relazione alle finalità previste dal presente regolamento.

Art. 6. Funzioni e competenze dei servizi di collocamento

1. Gli uffici di collocamento della gente di mare di cui all'articolo 5, comma 1, svolgono le seguenti funzioni:
 - a) gestione degli elenchi anagrafici dei lavoratori marittimi disponibili all'arruolamento;
 - b) gestione della scheda professionale dei lavoratori inseriti nell'elenco anagrafico;
 - c) accertamento e verifica dello stato di disoccupazione e della disponibilità al lavoro marittimo;
 - d) preselezione ed incontro tra domanda e offerta di lavoro;
 - e) registrazione delle comunicazioni obbligatorie degli armatori in materia di arruolamento;
 - f) monitoraggio statistico delle consistenze e dei flussi di lavoro marittimo.
2. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, e sempre che sia stata concessa l'autorizzazione di cui al comma 3 dell'articolo 5, il Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare, può stipulare, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, con gli enti bilaterali del lavoro marittimo una convenzione avente per oggetto l'affidamento delle funzioni e dei compiti di cui al comma 1. La convenzione definisce, altresì, le modalità di raccordo tra gli enti bilaterali e gli uffici di collocamento della gente di mare, al fine di assicurare le caratteristiche unitarie dell'anagrafe e della scheda professionale e lo sviluppo della borsa nazionale del lavoro marittimo.

Capo II Procedure del collocamento della gente di mare

Art. 7. Anagrafe della gente di mare

1. I cittadini italiani o comunitari, di età non inferiore ai sedici anni, che abbiano adempiuto al diritto-dovere all'istruzione e alla formazione in base alle disposizioni di cui al decreto legislativo 15 aprile 2005, n. 76, e che siano in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 119 del codice della navigazione, che intendono avvalersi dei servizi di collocamento per l'arruolamento della gente di mare, sono inseriti a cura dell'ufficio di collocamento di cui all'articolo 5, comma 1, del luogo del loro domicilio, in una sezione speciale dell'elenco anagrafico dei lavoratori, di cui agli articoli 4 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 7 luglio 2000, n. 442.
2. Possono altresì essere inseriti nel medesimo elenco di cui al comma 1 gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo.
3. Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la potestà genitoriale o la tutela.
4. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, viene definito il modello di comunicazione, il formato di trasmissione e il sistema di classificazione dei dati contenuti nell'elenco anagrafico della gente di mare, nonché le modalità di collegamento con le matricole della gente di mare di cui agli articoli 118 e seguenti del codice della navigazione.

5. L'elenco anagrafico della gente di mare è aggiornato su istanza dell'interessato ovvero d'ufficio nei seguenti casi: a) per superamento dei limiti massimi di età, salvo i casi di deroga consentiti dalle disposizioni vigenti; b) per morte dell'interessato; c) nel caso di perdita dei requisiti e di cancellazione dalle matricole; d) per abbandono dell'attività marittima o per indisponibilità all'imbarco prolungata per oltre due anni; e) sulla base delle comunicazioni obbligatorie da parte degli armatori, di cui all'articolo 11.

Art. 8. Scheda professionale e classificazione del personale

1. Con il decreto di cui al precedente articolo 7, comma 4, viene altresì definito il modello di comunicazione, il formato di trasmissione e il sistema di classificazione dei dati relativi ai lavoratori marittimi da inserire nella scheda professionale di cui all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 7 luglio 2000, n. 442.
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, vengono definite le qualifiche professionali del personale marittimo ed i relativi requisiti minimi. Fino all'emanazione del predetto decreto le qualifiche professionali del personale marittimo ed i relativi requisiti minimi sono indicati nell'allegato al presente regolamento.

Art. 9. Dichiarazione di disponibilità

1. Il lavoratore marittimo, registrato nell'elenco anagrafico, allorché sia privo di lavoro ed immediatamente disponibile all'imbarco, deve manifestare la propria disponibilità agli uffici di collocamento della gente di mare di cui all'articolo 5, comma 1, mediante la consegna o l'invio di una dichiarazione, resa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, che attesti i precedenti lavorativi, la qualifica professionale con la quale intende imbarcarsi, nonché l'immediata disponibilità a svolgere attività marittima.
2. A seguito della dichiarazione di disponibilità gli uffici di collocamento della gente di mare provvedono a darne diffusione in ambito nazionale, avvalendosi dei servizi della borsa continua del lavoro marittimo, di cui all'articolo 10.
3. La permanenza nella condizione di cui al comma 1 deve essere verificata dagli uffici di collocamento della gente di mare con le seguenti modalità: a) sulla base di colloqui periodici da attivarsi entro tre mesi dalla dichiarazione di disponibilità; b) sulla base delle comunicazioni degli armatori di cui all'articolo 11.
4. Entro trenta giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro, il lavoratore marittimo rinnova la dichiarazione di disponibilità di cui al comma 1 ai servizi di collocamento.

Art. 10. Borsa continua del lavoro marittimo

1. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, nell'ambito della Borsa continua del lavoro di cui all'articolo 15 del

decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, viene costituita una sezione speciale per il lavoro marittimo, con lo scopo di realizzare un sistema aperto per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nel settore marittimo su tutto il territorio nazionale.

2. La Borsa del lavoro marittimo comprende: a) gli uffici di collocamento della gente di mare; b) gli enti bilaterali del lavoro marittimo; c) le università, gli istituti scolastici e gli enti di formazione e addestramento ad indirizzo marittimo e nautico.
3. La Borsa del lavoro marittimo è alimentata da tutte le informazioni degli operatori, di cui al comma 2, operanti nel diffondere e consultare le informazioni sulla domanda di lavoro non soddisfatta e sull'offerta di lavoro disponibile su tutto il territorio nazionale e dell'Unione europea. Essa in particolare persegue:
 - a) lo scambio delle offerte e delle domande di lavoro;
 - b) la trasparenza e la circolazione delle informazioni per quanto riguarda i mercati del lavoro locali;
 - c) l'integrazione dei servizi pubblici e privati, autorizzati, presenti nel territorio;
 - d) il monitoraggio del mercato del lavoro marittimo;
 - e) la cooperazione per la definizione degli standard di interoperabilità e per la gestione delle relative infrastrutture.
4. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può stipulare apposita convenzione con gli enti bilaterali del lavoro marittimo per l'affidamento della gestione della Borsa continua del lavoro, con oneri a carico degli enti medesimi. Con la convenzione vengono definiti:
 - a) i requisiti e le modalità di adesione degli organismi di cui al comma 2;
 - b) gli obiettivi operativi;
 - c) le attività;
 - d) i servizi erogati;
 - e) gli organismi di direzione e coordinamento.

Art. 11. Assunzione della gente di mare

1. Gli armatori e le società di armamento procedono all'arruolamento della gente di mare mediante assunzione diretta. Dell'avvenuta assunzione sono tenuti a dare comunicazione contestuale agli uffici di collocamento della gente di mare nel cui ambito territoriale si verifica l'imbarco.
2. La comunicazione di assunzione diretta deve contenere: a) le generalità dell'armatore e della società di armamento; b) il nome e il numero della nave sulla quale l'arruolato presta servizio; c) le generalità dell'arruolato e la sua posizione anagrafica; d) l'avvenuta registrazione nei documenti di bordo; e) la qualifica e le mansioni dell'arruolato; f) la tipologia di contratto stipulato, la decorrenza e la durata; g) la forma e la misura della retribuzione; h) il luogo e la data di conclusione del contratto; i) l'indicazione del contratto collettivo di lavoro qualora applicato; l) una dichiarazione del datore di lavoro che attesti il rispetto di tutte le clausole del CCNL di categoria in materia di assunzione dei lavoratori.
3. L'armatore e la società di armamento, inoltre, sono tenuti a comunicare agli uffici di collocamento della gente di mare, nel cui ambito territoriale si è verificato l'imbarco, entro cinque giorni la cessazione del rapporto di lavoro nel caso di rapporto a tempo indeterminato.
4. Restano ferme le norme del codice della navigazione e relativo regolamento di esecuzione in materia di procedure di arruolamento e di stipula del contratto di lavoro per il tramite delle Capitanerie di porto.
5. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, vengono definiti le modalità di comunicazio-

ne dei dati di cui ai commi 2 e 3 agli altri uffici interessati.

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, i contratti collettivi nazionali del settore marittimo possono prevedere che una quota delle assunzioni effettuate dagli armatori e dalle società di armamento, comunque non superiore al 12 per cento, sia riservata ai lavoratori svantaggiati, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera k), del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, stabilendo i requisiti di accesso, le percentuali di riserva e le modalità di adempimento. È preclusa in ogni caso l'assunzione ai lavoratori non in possesso di tutti i requisiti previsti dalle leggi e dai contratti collettivi di lavoro per essere ammessi a prestare servizio di navigazione.

Art. 12. Regime sanzionatorio

1. Restano ferme le disposizioni sanzionatorie di cui agli articoli 18, comma 1, e 19, commi 3 e 5, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276.

Titolo III DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 13. Abrogazioni

1. Dalla data di entrata in vigore del presente regolamento sono abrogati:
 - a) gli articoli 125 e 126 del codice della navigazione;
 - b) il regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031, convertito dalla legge 18 marzo 1926, n. 562;
 - c) la legge 16 dicembre 1928, n. 3042;
 - d) il decreto del Ministro della marina mercantile 22 novembre 1968;
 - e) il decreto del Ministro della marina mercantile 13 ottobre 1992, n. 584.

Art. 14. Disposizioni transitorie

1. In sede di prima applicazione del presente regolamento i lavoratori marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare sono tenuti a presentarsi presso l'ufficio di collocamento competente per territorio entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento per rendere la dichiarazione di disponibilità di cui all'articolo 9. Le autorità marittime provvedono a garantire adeguate forme di pubblicità del predetto obbligo. La presentazione e la dichiarazione di disponibilità comportano la registrazione del lavoratore nell'elenco anagrafico e la compilazione della scheda professionale. La mancata presentazione e dichiarazione di disponibilità, senza giustificato motivo, comporta per il lavoratore marittimo l'obbligo di riacquisire i certificati di formazione necessari per l'imbarco prima di poter richiedere la registrazione nell'elenco anagrafico.
2. Dall'onere di presentazione di cui al comma precedente sono esentati i lavoratori che alla data di entrata in vigore del presente regolamento risultano in servizio di navigazione.

Art. 15. Disposizioni finali

1. All'attuazione del presente regolamento si provvede, per ciascuna Amministrazione coinvolta, nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio e con le dotazioni umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 aprile 2006

CIAMPI

Berlusconi, Presidente del Consiglio dei Ministri Maroni, Ministro del lavoro e delle politiche sociali Lunardi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Visto, il Guardasigilli: Castelli

Registrato alla Corte dei conti il 27 giugno 2006 Ufficio di controllo preventivo sui Ministeri per i servizi alla persona e dei beni culturali, registro n. 4, foglio n. 160

Allegato (previsto dall'articolo 8, comma 2)**QUALIFICHE PROFESSIONALI DEL PERSONALE MARITTIMO E REQUISITI MINIMI****PERSONALE DI COPERTA**

- Mozzo: avere 15 anni di età.
- Giovanotto di coperta: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da mozzo.
- Marinaio: aver compiuto 18 anni di età ed avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.
- Tankista per petroliere: aver effettuato specifico corso di addestramento per petroliere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi petroliere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.
- Tankista per chimiche: aver effettuato specifico corso di addestramento per chimiche. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi chimiche in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.
- Tankista per gasiere: aver effettuato specifico corso di addestramento per gasiere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi gasiere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.
- Operaio di coperta: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione con qualifica di operaio meccanico o di carpentiere o di operaio motorista
- Trattorista: essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata.
- Stipettaio: aver lavorato almeno 3 anni presso imprese di costruzioni di mobili; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno 12 in aiuto allo stipettaio.
- Carpentiere: aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 3 anni in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato almeno 3 anni di navigazione di coperta e macchina; ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo carpentiere.
- Ottonaio: aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici; oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di

navigazione da allievo ottonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.

- Capitano d'armi: aver effettuato almeno 3 anni di navigazione da marinaio.
- Nostromo/secondo nostromo: aver effettuato almeno 4 anni di navigazione da marinaio. Primo nostromo: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da nostromo.

PERSONALE DI MACCHINA

- Giovanotto di macchina: aver compiuto 18 anni di età.
- Comune di macchina: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione di cui 12 in servizio di macchina.
- Giovanotto frigorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.
- Frigorista: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione frigoristi; oppure aver lavorato per almeno 4 anni con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione con qualifica di comune di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo frigorista o 30 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.
- Giovanotto elettricista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.
- Elettricista o secondo elettricista: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezioni elettricisti o elettromeccanici. Oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio in uno stabilimento elettrotecnico con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da giovanotto elettricista o da allievo elettricista, o 24 mesi di navigazione in servizio di macchina con specifica destinazione ai servizi di categoria dopo frequenza di un corso professionale.
- Primo elettricista: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da elettricista o da secondo elettricista. Operaio motorista: aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina da comune di macchina; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio motorista.
- Operaio meccanico: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione meccanici, o della qualifica di operaio specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio meccanico.
- Capo operaio: aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.

PERSONALE POLIVALENTE

- All. comune polivalente: aver compiuto 18 anni di età ed appartenere alle categorie iniziali di mozzo, di giovanotto o diplomati nautici di coperta e macchina ed essere in possesso del

libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.

- Comune polivalente: aver compiuto 18 anni ed aver effettuato 24 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo comune polivalente.
- All'operaio polivalente: aver compiuto 18 anni di età ed aver conseguito il diploma dell'istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione macchina; oppure avere la licenza di scuola media con almeno 6 mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale.
- Operaio polivalente: aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio polivalente oppure, dopo aver conseguito la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di operaio frigorista o di operaio di coperta, aver effettuato 36 mesi di navigazione (dei quali almeno 12 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.
- Capo operaio polivalente: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da operaio polivalente ed aver superato uno dei corsi previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.

PERSONALE SANITARIO

- Infermiere: essere in possesso della relativa abilitazione ai sensi della legge sanitaria.

PERSONALE DI CAMERA

- Piccolo di camera: avere 15 anni di età.
- Garzone di seconda: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di camera.
- Garzone di camera: aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera oppure almeno 6 mesi da piccolo di camera dopo aver frequentato un corso alberghiero riconosciuto.
- Garzone di prima: aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di seconda.
- Cameriere: aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di effettiva navigazione da garzone di prima o da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo, o di aver maturato almeno 24 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward e comune di camera. Cameriere (con buona conoscenza di lingue): aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di prima con buona conoscenza di lingue; oppure comprovare di aver prestato servizio alberghiero per almeno 2 anni e aver buona conoscenza di lingue, o aver maturato 24 mesi di navigazione come allievo comune alberghiero, cabin steward, lounge steward, ecc. Cameriere ripostiere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere.
- Primo cameriere - Capo alloggi: aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da cameriere.
- Aiuto guardarobiere: aver effettuato 18 mesi di navigazione da piccolo di camera.
- Guardarobiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere; ovvero 48 mesi di navigazione da garzone di prima o da garzone di camera. Maggiordomo - Maitre d'hotel: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in qualità di primo cameriere; ovvero aver svolto per almeno 48 mesi di servizio come maggiordomo in alberghi di lusso o di prima categoria.
- Bambinaia: aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito la licenza di scuola media inferiore. Barista: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come cameriere o almeno 48 mesi di

navigazione da garzone di camera o garzone di prima. Guardiano notturno alberghiero: aver effettuato 24 mesi di navigazione, dei quali almeno 6 nella sezione di camera ed aver frequentato, con esito positivo, un corso antincendio riconosciuto.

PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA

- Piccolo di cucina: essere in possesso di libretto sanitario. Garzone di cucina: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non è richiesto sulle navi da carico). Terzo cuoco: avere 18 anni di età ed aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cucina; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo cuoco. Secondo cuoco: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da terzo cuoco o 36 mesi da garzone di cucina. Primo cuoco/capo partita: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da secondo cuoco. Sottocapo cuoco - Sous chef: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da primo cuoco, ovvero aver effettuato almeno 36 mesi di servizio come cuoco in alberghi di prima categoria.
- Capo cuoco/Chef: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da sottocapo cuoco o sous chef o 24 da primo cuoco, oppure dimostrare di aver esercitato le mansioni di capo cuoco in grandi alberghi.
- Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.
- Dispensiere di equipaggio: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cuoco di equipaggio.
- Garzone pasticciere: avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, ovvero essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone pasticciere a terra.
- Pasticciere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone pasticciere oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticciere a terra, oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo pasticciere.
- Capo pasticciere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da pasticciere o dimostrare di aver svolto le mansioni di capo pasticciere in grandi alberghi.
- Garzone di cambusa: possedere la licenza di scuola media inferiore ed avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di cucina, oppure 24 mesi di navigazione da piccolo di cucina.
- Cambusiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa, oppure possedere la qualifica di secondo cuoco, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo cambusiere. Primo cambusiere o cambusiere unico: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cambusiere, oppure possedere la qualifica di primo cuoco o di dispensiere o avere effettuato almeno 48 mesi da garzone di cambusa. Bottigliere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa ovvero 18 mesi di navigazione da cameriere in servizio di sala.
- Maestro di casa: avere effettuato almeno 24 mesi di navigazione da dispensiere o da cambusiere ovvero aver effettuato almeno 5 anni di navigazione da cuoco o da primo cameriere.
- Garzone panettiere: avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone panettiere a terra.
- Panettiere: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di panettiere a terra ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo panettiere o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.

- Capo panettiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come panettiere.
- Garzone macellaio: essere in possesso della qualifica di garzone di cucina oppure di un certificato attestante 12 mesi di attività lavorativa in una macelleria con mansioni di garzone macellaio.
- Macellaio: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come garzone-macellaio, oppure essere in possesso di un certificato attestante la specifica capacità professionale ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo macellaio o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.
- Capo macellaio: aver effettuato 24 mesi di navigazione da macellaio.
- Garzone lavandaio: possedere un certificato di capacità professionale.
- Lavandaio/stiratore: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di un attestato di capacità professionale rilasciato da un precedente datore di lavoro.
- Capo lavandaio: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da lavandaio.

PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI VARI

- Tipografo: avere 18 anni di età ed essere in possesso di un certificato di idoneità professionale ed aver prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo tipografo.
- Operatore cinematografico: avere 18 anni di età ed essere in possesso di attestato di idoneità professionale.
- Assistente di ufficio: essere in possesso di licenza di scuola media inferiore ed aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico ed avere buona conoscenza di almeno una lingua estera; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione o il diploma di scuola superiore, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.
- Hostess: essere in possesso del libretto di idoneità professionale rilasciato dal centro italiano di cultura turistica, oppure aver conseguito, il diploma di liceo linguistico o di istituto commerciale per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere; oppure dimostrare con idonea documentazione di aver svolto per almeno 24 mesi compiti di assistenza turistica presso un'agenzia del settore ovvero aver navigato per 24 mesi come allieva hostess.

Nota: Per alcune figure professionali, concernenti l'estetica della persona, l'intrattenimento sociale, l'attività ricreativa e lo shopping dei passeggeri quali ad esempio: estetica, manicure, parrucchiere, barbiere, ginnasta, orchestrale, intrattenitore sociale, venditore, ecc., è ammesso l'imbarco, per il tramite dell'ufficio di collocamento, a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità. In relazione a quanto previsto dalla convenzione IMO STCW/78, recepita nell'ordinamento nazionale con legge 21 novembre 1985, n. 739, il personale di coperta e di macchina e personale polivalente interessato dovrà essere in possesso della certificazione prescritta dalla convenzione stessa.

ALLIEVI SOTTUFFICIALI

Sezione coperta:

- Allievo tankista: aver effettuato 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina.
- Allievo ottonaio: essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa in qualità di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.
- Allievo carpentiere: essere in possesso di idonea documentazione attestante di aver prestato per almeno 12 mesi specifica attività lavorativa presso uno stabilimento di costruzione, ripa-

zione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.

Sezione macchina:

- Allievo frigorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.
- Allievo operaio motorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per motoristi; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico. Allievo operaio meccanico: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per meccanici; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico. Allievo elettricista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.

Sezione cucina:

- Allievo cambusiere: possedere la licenza di scuola media inferiore.

SEZIONE SERVIZI VARI

- Allievo assistente d'ufficio: essere in possesso della licenza di scuola media inferiore ed avere una discreta conoscenza di una lingua estera.
- Allievo tipografo: aver compiuto 18 anni di età ed avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.
- Allieva hostess: essere in possesso di diploma di scuola media superiore.

ALLIEVI COMUNI ALBERGHIERI

Sezione camera:

- Allievo comune di camera: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di camera o garzone di camera.
- Allievo commis - Allievo cabin steward - Allievo lounge steward: essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.

Sezione cucina:

- Allievo cuoco: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di cucina o garzone di cucina.
- Allievo pasticciere - Allievo panettiere: essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.
- Allievo macellaio: essere in possesso del libretto sanitario.

Presentazione	<i>pag. 3</i>
Premessa	<i>pag. 5</i>
Capitolo 1. Il nuovo regolamento del collocamento marittimo	<i>pag. 9</i>
La genesi della riforma.....	<i>pag. 10</i>
Le norme abrogate	<i>pag. 12</i>
Le finalità del nuovo regolamento.....	<i>pag. 16</i>
Il campo di applicazione del nuovo regolamento.....	<i>pag. 17</i>
Principi generali	<i>pag. 19</i>
Le funzioni di indirizzo.....	<i>pag. 19</i>
I servizi di collocamento: chi li esercita.....	<i>pag. 20</i>
Le funzioni e le competenze dei servizi di collocamento	<i>pag. 22</i>
Le nuove procedure del collocamento della gente di mare.....	<i>pag. 24</i>
Il regime sanzionatorio	<i>pag. 26</i>
Disposizione transitorie e finali	<i>pag. 26</i>
Lo schema complessivo di funzionamento del nuovo collocamento della gente di mare.....	<i>pag. 27</i>
Capitolo 2. I decreti attuativi da emanare	<i>pag. 31</i>
1) Decreto che definisce le modalità di comunicazione dei dati degli avviamenti e delle cessazione dei rapporti di lavoro.....	<i>pag. 34</i>
2) Decreto che istituisce nell’ambito della direzione generale del mercato del lavoro del ministero del lavoro un apposito “comitato centrale per il coordinamento del collocamento della gente di mare”	<i>pag. 37</i>
3) Decreto che definisce la struttura, l’organizzazione degli uffici, la dotazione organica e le modalità di funzionamento degli uffici di collocamento della gente di mare, ubicati presso le autorità marittime ma funzionalmente dipendenti dal ministero del lavoro in relazione alle finalità previste dal presente regolamento.....	<i>pag. 39</i>
4) Decreto che determina i requisiti e le modalità del rilascio dell’autorizzazione per svolgere attività di intermediazione per il collocamento della gente di mare alle agenzie per il lavoro di cui all’art.4 del dlvo 10 settembre 2003, n.276.....	<i>pag. 44</i>

- 5) Decreto che nell'ambito della borsa continua nazionale del lavoro di cui all'art.15 del dlvo 10 settembre 2003, n.276, costituisce una sezione speciale per il lavoro marittimo, con lo scopo di realizzare un sistema aperto per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nel settore marittimo su tutto il territorio nazionale..... pag.45
- 6) Decreto che definisce il modello di comunicazione, il formato di trasmissione e il sistema di classificazione dei dati contenuti nell'elenco anagrafico della gente di mare, nonché le modalità di collegamento con le matricole della gente di mare di cui agli artt.118 e seguenti del codice della navigazione e dei dati relativi ai lavoratori, e dei dati relativi ai lavoratori marittimi da inserire nella scheda professionale di cui all'art.5 del Dpr 7 luglio 2000, n.442 pag.47
- 7) Decreto che definisce le qualifiche professionali del personale marittimo e i relativi requisiti minimi pag.48
- Appendice. Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n.231.. pag.49**