



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI DI BARI  
ALDO MORO



Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici  
del Mediterraneo: Società, Ambiente, Culture

Jonian Department - Mediterranean Economic and Legal  
Systems: Society, Environment, Cultures



## ANNALI 2016 – ANNO IV (ESTRATTO)

ANGELICA RICCARDI

Il riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e il settore marittimo



**DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO**

Bruno Notarnicola

**COORDINATORE DELLA COLLANA**

Francesco Mastroberti

**COMMISSIONE PER GLI ANNALI DEL DIPARTIMENTO JONICO**

Bruno Notarnicola, Domenico Garofalo, Riccardo Pagano, Giuseppe Labanca, Francesco Mastroberti,  
Nicola Triggiani, Aurelio Arnese, Stefano Vinci

**COMITATO SCIENTIFICO**

Domenico Garofalo, Bruno Notarnicola, Riccardo Pagano, Antonio Felice Uricchio, Annamaria Bonomo,  
Maria Teresa Paola Caputi Jambrenghi, Daniela Caterino, Michele Indelicato, Ivan Ingravallo, Giuseppe  
Labanca, Antonio Leandro, Tommaso Losacco, Giuseppe Losappio, Pamela Martino, Francesco  
Mastroberti, Francesco Moliterni, Concetta Maria Nanna, Fabrizio Panza, Paolo Pardolesi, Ferdinando  
Parente, Giovanna Reali, Paolo Stefani, Laura Tafaro, Giuseppe Tassielli, Sebastiano Tafaro,  
Nicola Triggiani, Umberto Violante

**COMITATO REDAZIONALE**

Stefano Vinci (coordinatore), Cosima Ilaria Buonocore, Patrizia Montefusco,  
Maria Rosaria Piccinni, Adriana Schiedi

---

**Redazione:**

Prof. Francesco Mastroberti

Dipartimento Jonico in Sistemi Economici e Giuridici del Mediterraneo: Società, Ambiente, Culture  
Convento San Francesco, Via Duomo, 259 - 74123 Taranto, Italy

E-mail: [annali.dipartimentojonico@uniba.it](mailto:annali.dipartimentojonico@uniba.it)

Telefono: + 39 099 372382

Fax: + 39 099 7340595

<http://www.annalidipartimentojonico.org>



Angelica Riccardi

IL RIORDINO DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI SERVIZI PER IL  
LAVORO E IL SETTORE MARITTIMO\*

<b>ABSTRACT</b>	
<p>Il saggio analizza i mutamenti che i decreti legislativi n. 150 e 151 del 2015 hanno apportato al collocamento della gente di mare nel riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive. Sono evidenziati i “limiti di sistema”, determinati dalla specialità sia degli interessi coinvolti sia della disciplina stabilita in questo settore, che il modello unitario e fortemente centralizzato delineato dal legislatore incontra. L’interesse pubblico alla sicurezza dei traffici marittimi impone infatti la predisposizione di uno specifico complesso di regole e di un ordinamento amministrativo destinato all’organizzazione delle attività connesse alla navigazione. La regolamentazione pregressa (in particolare il d.P.R. n. 231/2006) rappresenta in conseguenza un sub-sistema relativo ai lavoratori marittimi compiuto e definito nei propri elementi strutturali e funzionali, il quale sostanzialmente lascia un esiguo spazio di regolazione effettiva a più generali normative.</p>	<p>The paper analyzes the changes that the legislative decrees no. 150 and 151 of 2015 have provided for in the placement of seafarers, while reorganizing the legislation relating to active employment policies and services. The Author highlights the limits of the regulation, as determined by the specialties of the interests involved in the discipline laid down in this field, that the unitary and highly centralized model outlined by the legislation meets. The public interest in the security of maritime traffic in fact requires the setting of specific rules and of an administrative system for the organization of activities related to navigation. The previous regulation (particularly, the Presidential Decree no. 231/2006) represents, as a consequence, an accomplished sub-system for seafarers defined in its structural and functional elements, which essentially leaves very little space for more general rules.</p>
<b>Lavoratori marittimi – Collocamento – Jobs Act</b>	<b>Seafarers – Placement – Jobs Act</b>

SOMMARIO: 1. La tradizionale specialità del collocamento della gente di mare. – 2. L’unitarietà del nuovo modello delle politiche e dei servizi per il lavoro delineato dal D.Lgs. n. 150 del 14 settembre 2015. – 3. ... e dal D.Lgs. n. 151 del 14 settembre 2015.

1. Il collocamento della gente di mare ha tradizionalmente rappresentato uno dei piani in cui ha immediata evidenza non solo la peculiarità che connota i rapporti di

---

\* Saggio sottoposto a referaggio secondo il sistema del doppio cieco.

lavoro di questa tipologia di prestatori, ma anche la specialità che più in generale caratterizza l'ordine navigazionistico.

Nella "diversità" che marca questo sistema collocatorio rispetto a quello stabilito per la generalità dei lavoratori su molteplici versanti, da quello degli interessi perseguiti, a quello delle fonti regolative e della disciplina applicabile, a quello dei soggetti preposti alla gestione dell'apparato, si riflette infatti la specialità<sup>1</sup> – che per alcuni è vera e propria autonomia<sup>2</sup> – che da sempre segna il diritto della navigazione.

Il fondamento di questa separazione dell'"ordinamento" navigazionistico è stato molto discusso, ed è stato individuato da alcuni nel pubblico interesse alla sicurezza della navigazione<sup>3</sup>, da altri nell'internazionalità propria di questa branca del diritto<sup>4</sup>, e parimenti discussi sono stati i limiti di questa separazione e la loro latitudine.

Sullo specifico piano dei rapporti di lavoro, il rilievo di questi elementi ha in parte trovato attenuazione nel corso del tempo in conseguenza tanto di una graduale evoluzione legislativa che ha portato a una convergenza negli assetti normativi del lavoro della gente di mare e del lavoro della generalità dei soggetti<sup>5</sup>, quanto di una serie di interventi della Corte costituzionale che hanno progressivamente ridotto l'*enclave* di regolazione speciale del lavoro marittimo. L'assimilazione tra lavoro marittimo e lavoro comune determinata da questa giurisprudenza è stata operata in una prima fase condizionando la legittimità di una disciplina speciale all'esistenza di effettive e apprezzabili esigenze<sup>6</sup>, successivamente relativizzando le stesse ragioni di sicurezza alla base dell'autonomia di questa regolazione<sup>7</sup>.

L'ordinaria disciplina dei rapporti di lavoro è stata così assunta quale «modello a cui adeguarsi [...] pur tenendo presente la stretta connessione con l'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione, da cui discende il carattere inderogabile delle norme che regolano determinati aspetti del lavoro nautico»<sup>8</sup>, anche in considerazione del principio fondamentale di parità di trattamento dei prestatori di lavoro<sup>9</sup>.

Da questo graduale processo di assimilazione tra lavoro nautico e lavoro comune la materia del collocamento è stata tuttavia toccata piuttosto marginalmente.

<sup>1</sup> Su tale carattere si veda Torrente, 1948; Camarda, 1988, 18 ss.; Menghini, 1996; Carbone, 2005, 889 ss.; Casanova, Brignardello, 2007.

<sup>2</sup> La più completa elaborazione dell'"autonomia" del diritto della navigazione si deve a Scialoja, 1933. A questo orientamento sono da ascrivere altresì gli studi di Pescatore, 1952; Balletti, 1980; Lefebvre D'Ovidio, 1993; Tullio, 2005.

<sup>3</sup> Per questa tesi, Menghini, 1996, 61 ss.; Balletti, 2005, 150 ss.

<sup>4</sup> Carbone, 2005, 889 ss.; Enrico, 2010, 475 ss.

<sup>5</sup> Sul processo di avvicinamento tra i due settori si rimanda agli studi di Menghini, 1996; Pellacani, 2009.

<sup>6</sup> C. Cost. 15.12.1967 n. 150, RGL, 1967, II, 631.

<sup>7</sup> C. Cost. 3.4.1987 n. 96, FI, 1987, I, 2629.

<sup>8</sup> Così Minale Costa, 1992, 402. Nello stesso senso Menghini, 1996; Balletti, 1966.

<sup>9</sup> C. Cost. 2.3.1987 n. 63, DM, 1987, 285: «La priorità dell'applicazione del codice della navigazione e delle leggi speciali rispetto al ricorso al diritto comune deve essere contemperata, con riguardo alla disciplina del contratto di arruolamento, dalla esigenza della parità di tutela del lavoratore marittimo, rispetto a quello comune, salvo che esistano esigenze diverse che giustifichino la differenziazione della tutela».

Su questi profili vedi di recente Giasanti, 2012, 293 ss.

L'interesse pubblico alla sicurezza dei traffici marittimi, che già in via generale si concreta nella «predisposizione di uno specifico sistema di regole e di un ordinamento amministrativo»<sup>10</sup> destinato all'organizzazione e al controllo delle attività connesse alla navigazione e dei soggetti interessati, ha infatti una diretta e immediata rilevanza sul piano del collocamento.

All'interesse alla sicurezza si deve l'«attrazione» nella sfera pubblicistica di una serie di profili del rapporto della gente di mare – dalla regolamentazione della professione nautica, alla predeterminazione della composizione e della forza minima dell'equipaggio, alla formazione e al contenuto del contratto di arruolamento<sup>11</sup> – che vengono in rilievo sin dalla fase del collocamento di questa tipologia di lavoratori.

Il «controllo diretto sulla professione nautica»<sup>12</sup> esercitato dallo Stato impone infatti la disciplina di una pluralità di elementi relativi al contratto di lavoro, ai requisiti necessari per la prestazione dell'attività, all'organizzazione in cui il lavoratore si inserisce; e la stessa normazione di questi profili rappresenta un significativo tratto di diversità rispetto alla generalità dei rapporti di lavoro, nei quali gli stessi non trovano una regolazione eteronoma. Questa disciplina investe in via preliminare lo stesso sistema collocatorio della gente di mare, per il quale viene instaurato un regime particolare.

La sussistenza di interessi a connotazione pubblicistica determina, oltre che un maggior grado di eteronormazione nella disciplina di questi rapporti<sup>13</sup>, l'intervento di fonti regolative peculiari dell'ordine marittimo (primo fra tutte il Codice della navigazione).

All'interno di queste coordinate «di sistema» si collocano due dei decreti attuativi della legge di delega n. 183/2014, il D.Lgs. 14 settembre 2015, n. 150 («Disposizioni per il riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 10 dicembre 2014, n. 183»), e il D.Lgs. 14 settembre 2015, n.151 («Disposizioni di razionalizzazione e semplificazione delle procedure e degli adempimenti a carico di cittadini e imprese e altre disposizioni in materia di rapporto di lavoro e pari opportunità, in attuazione della legge 10 dicembre 2014, n. 183»), che hanno inciso in diversa misura sulla pregressa regolazione stabilita per il collocamento della gente di mare.

---

<sup>10</sup> In tema Pellacani, 2009, 1351 ss.

<sup>11</sup> Vedi, anche per i necessari riferimenti bibliografici, Lefebvre D'Ovidio, Pescatore, Tullio, 2013.

<sup>12</sup> L'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione trova espressione in «un penetrante intervento pubblico sia sul piano della disciplina dei contratti e dei rapporti di lavoro che si svolgono a bordo della nave [...], sia sul piano della regolamentazione della professione nautica, la quale normalmente precede e si accompagna a tale disciplina con tutta una serie di legami, pur rimanendo rispetto a essa autonoma e distinta» (Menghini, 1996, 136).

<sup>13</sup> Tale eteronomia, per altro verso, ha una radice diversa: mentre nei comuni rapporti di lavoro la regolazione del legislatore «è generalmente finalizzata alla tutela del lavoratore e più raramente alla salvaguardia dei beni aziendali, dell'attività produttiva o di interessi di terzi, nel settore nautico l'obiettivo della sicurezza della navigazione sembra sovrastare l'intento di proteggere il lavoratore, pur indubbiamente presente» (Menghini, 1996, 136).

2. Il primo di questi decreti è diretto a riportare il *sub*-sistema del collocamento marittimo – al pari di altri settori provvisti in precedenza di “speciali” regolamentazioni – al nuovo modello unitario e fortemente centralizzato stabilito per i servizi per il lavoro e le politiche attive<sup>14</sup>.

Il legislatore delegato dà attuazione ad espresse indicazioni in tal senso della legge di delega n. 183/2014, che, allo scopo «di garantire la fruizione dei servizi essenziali in materia di politica attiva del lavoro su tutto il territorio nazionale, nonché di assicurare l’esercizio unitario delle relative funzioni amministrative» (così l’art. 1, co. 3), pone una serie di principi e criteri direttivi in massima parte diretti alla razionalizzazione e centralizzazione del complessivo sistema (art. 1, co. 4).

In questa prospettiva, il D.Lgs. 14 settembre 2015, n. 150, sin dalle norme di apertura contempla il settore navigazionistico nella delineazione del nuovo modello delle politiche e dei servizi per il lavoro<sup>15</sup>, e stabilisce espressamente l’applicazione al collocamento della gente di mare della nuova regolazione.

È questa previsione di diretta applicabilità della disciplina ordinaria che distingue il D.Lgs. n. 150/2015 dai precedenti interventi del legislatore in tale ambito, che pure si erano mossi sul piano della armonizzazione del collocamento marittimo con il generale sistema di collocamento.

Già il D.Lgs. 19 dicembre 2002, n. 297, aveva disposto che il collocamento della gente di mare fosse disciplinato da un «regolamento emanato su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» dando “applicazione” ai principi stabiliti in via generale dal D.Lgs. n. 181/2000 in tema di incontro fra domanda ed offerta di lavoro (si prevedeva in particolare il superamento del previgente sistema di collocamento obbligatorio).

L’ispirazione a modelli “inclusivi” era parimenti evidente nei vari regolamenti in materia di organizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali intervenuti negli anni successivi. Su questa linea si poneva il D.P.R. 7 aprile 2011, n. 144, che all’art. 8 attribuiva alla Direzione generale per le politiche dei servizi per il lavoro, oltre che funzioni di indirizzo e coordinamento in materia di collocamento ordinario e speciale, l’«attuazione delle disposizioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, recante disciplina del collocamento della gente di mare»; e il D.P.C. 14 febbraio 2014, n. 121, che, *mutatis mutandis*, demandava alla Direzione generale per le politiche attive, i servizi per il lavoro e la formazione lo svolgimento di «attività di indirizzo e coordinamento in materia di collocamento ordinario e speciale, compreso il collocamento marittimo».

---

<sup>14</sup> Ampiamente sulla “ricentralizzazione” delle competenze operata dal D.Lgs. n. 150/2015 Garofalo D., 2016a.

<sup>15</sup> Vedi in particolare l’art. 3, co. 3, lett. b).



Il nuovo provvedimento legislativo, come accennato, supera questa impostazione e stabilisce direttamente, all'art. 27, rubricato "Collocamento della gente di mare": «Al collocamento della gente di mare si applicano le norme del presente decreto» (co. 1).

La genericità della norma, sia nella individuazione dell'"area" regolata, sia nel rinvio alla disciplina che trova applicazione, non ne consente una facile lettura<sup>16</sup>.

A fronte di una previsione di portata così incerta, si colloca infatti un vero e proprio *corpus* normativo organico e speciale – il D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, intitolato "Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare [...]"<sup>17</sup> – che solo per profili marginali è stato modificato dalle normative da ultimo intervenute (vedi in particolare il D.Lgs. n. 151/2015, che interessa essenzialmente il relativo sistema informativo<sup>18</sup>).

Il regolamento in esame, che rappresenta l'approdo finale di una risalente disciplina speciale della materia – come evidente già dalle fonti richiamate nel Preambolo –, delinea un sistema compiuto e definito nei propri elementi sia strutturali sia funzionali per i lavoratori marittimi che sostanzialmente lascia un esiguo spazio di regolazione effettiva a più generali normative.

È alla speciale disciplina posta da questo decreto che occorre fare primariamente riferimento, sin dall'individuazione dell'area regolata (*scil.* della nozione di «collocamento della gente di mare» di cui all'art. 27, D.Lgs. n. 150/2015), che è limitata a «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» ai sensi dell'art. 1, co. 2. La stessa norma esclude espressamente dall'applicazione del regolamento il «personale delle imprese di appalto che non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo» (in relazione al

---

<sup>16</sup> Né di maggiore aiuto sono i richiami a tale speciale istituto che si ritrovano in altre norme del decreto, che sono limitati alla previsione della competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali nella «definizione delle linee di indirizzo per l'attuazione della normativa nazionale in materia di politiche attive del lavoro, servizi pubblici per il lavoro, ivi comprese quelle inerenti il collocamento della gente di mare» (art. 3, co. 3); e alla regolazione del Sistema informativo unitario delle politiche del lavoro (art. 13, co. 4).

<sup>17</sup> Emanato in attuazione del già richiamato art. 2, co. 4, D.Lgs. 19 dicembre 2002, n. 297.

<sup>18</sup> Uno specifico riferimento al collocamento della gente di mare si ha all'art. 13, D.Lgs. n. 150/2015, regolante il "Sistema informativo unitario delle politiche del lavoro", che dispone, allo scopo di semplificare gli adempimenti per i datori di lavoro, che le comunicazioni di assunzione, trasformazione e cessazione dei rapporti di lavoro regolate da una serie di norme, tra cui l'art. 11, D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231<sup>18</sup>, «sono comunicate per via telematica all'ANPAL che le mette a disposizione dei centri per l'impiego, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dell'Inps, dell'Inail e dell'Ispettorato nazionale del lavoro per le attività di rispettiva competenza».

Nel settore marittimo la materia è regolata dal D.M. lav. 24 gennaio 2008 ("Comunicazioni obbligatorie dovute dagli armatori agli uffici di collocamento della gente di mare"), che definisce, ai sensi dell'art. 11, D.P.R. n. 231/2006, gli *standard* e le regole per la trasmissione informatica delle comunicazioni dovute dagli armatori agli uffici di collocamento della gente di mare, introducendo il modello "UniMare", sistema informatico di comunicazione *on line* per i datori di lavoro marittimo analogo a quello operante per gli altri datori di lavoro.

La norma è diretta, oltre che alla finalità di semplificazione dichiarata in apertura, a quella di rendere omogeneo il sistema di comunicazione nei vari settori.

quale vedi l'art. 17, L. 5 dicembre 1986, n. 856), e i lavoratori marittimi extracomunitari, per l'arruolamento dei quali «resta fermo quanto previsto dalla legislazione speciale vigente, con particolare riferimento alla disciplina delle navi iscritte nel registro internazionale italiano» (L. 27 febbraio 1998, n. 30; D.Lgs. 25 luglio 1998, n. 286; D.P.R. 31 agosto 1999, n. 394)<sup>19</sup>.

Alla specifica regolazione posta dal D.P.R. n. 231/2006 occorre ancora fare riferimento per individuare le funzioni di tali organismi (art. 6), che ricomprendono adempimenti di natura amministrativa – *sub* lett. 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; e) registrazione delle comunicazioni obbligatorie degli armatori in materia di arruolamento; f) monitoraggio statistico delle consistenze e dei flussi di lavoro marittimo – e servizi all'impiego – *sub* lett. d) preselezione ed incontro tra domanda e offerta di lavoro<sup>20</sup>.

Le procedure per il collocamento trovano poi disciplina nel capo II del titolo II del decreto, e sono articolate secondo un *iter* del tutto peculiare e differente da quello ordinario, dall'iscrizione in una sezione speciale dell'elenco anagrafico dei lavoratori all'arruolamento (vedi artt. 7 - 11).

Le disposizioni del D.P.R. n. 231/2006, per altro verso, non sono esaustive della speciale regolamentazione vigente *in subiecta materia*, atteso che una serie di elementi correlati al collocamento trova la propria disciplina nel codice della navigazione, come, ad esempio, il particolare regime stabilito per l'iscrizione nelle matricole e nei registri (artt. 119 ss.)<sup>21</sup>.

Dal rilievo pubblicistico della professione nautica e dal penetrante controllo dell'ordinamento statale consegue, inoltre, una rilevanza di questo sistema di collocamento del tutto peculiare e sconosciuta a quello comune, atteso che l'iscrizione nelle matricole della gente di mare costituisce il presupposto necessario per l'esistenza stessa del rapporto di arruolamento.

<sup>19</sup> Per questa categoria di lavoratori si rinvia a Menghini, 2010, 218 ss.

<sup>20</sup> La norma precisa poi al co. 2 che «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». La prevista possibilità degli enti bilaterali di svolgere gli adempimenti e le certificazioni affidate agli uffici di collocamento – e in particolare l'accertamento e verifica dello stato di disoccupazione e della disponibilità al lavoro marittimo, che condizionano il diritto del lavoratore alla fruizione della tutela – è stata ritenuta discutibile, «soprattutto con riferimento ai possibili rimedi che possa azionare l'utente in caso di disservizio» (così Napoli, Occhino, Corti, 2010, 276).

<sup>21</sup> *Amplius* Menghini, 1996, 136 ss., che sottolinea come «la particolare organizzazione amministrativa mira, essenzialmente, a controllare che chi svolge la professione nautica posseda e mantenga tutti i requisiti richiesti sul piano dell'idoneità fisica, morale e professionale».

La specialità caratterizza anche gli organi ai quali viene assegnata la gestione del collocamento.

Il D.P.R. n. 231/2006 conferma l'affidamento dell'esercizio di questa attività agli uffici di collocamento della gente di mare (art. 5, co. 1), che erano stati istituiti dal R.D.L. 24 maggio 1925, n. 1031<sup>22</sup>. Tali uffici, a seguito del D.P.R. del 2006, sono stati posti «alle dipendenze funzionali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali», e costituiscono l'asse portante del sistema collocativo<sup>23</sup>.

A questi vengono affiancati gli enti bilaterali del lavoro marittimo, che trovano definizione all'art. 2, D.P.R. n. 231/2006, *sub* lett. g), quali «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». Gli enti bilaterali, *ex* art. 5, co. 2, del decreto, possono «essere autorizzati allo svolgimento dell'attività di intermediazione a favore dei propri associati, nonché, 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», a condizione che svolgano tale attività senza finalità di lucro e fermo restando l'obbligo della interconnessione con la borsa del lavoro marittimo.

Gli attori del collocamento della gente di mare sono pertanto essenzialmente – ad eccezione delle «agenzie per il lavoro di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276», per le quali viene prevista la possibilità di svolgimento dell'attività di collocamento a seguito di autorizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali<sup>24</sup> – soggetti tipici del *sub*-sistema marittimistico.

Il ruolo di questi soggetti nella gestione del sistema collocatorio del settore marittimo è riconosciuto dal D.Lgs. n. 150/2015, che all'art. 27, co. 2, prevede: «Le Capitanerie di porto possono svolgere attività di intermediazione tra domanda ed offerta di lavoro ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 276 del 2003, in raccordo con le strutture regionali e con l'ANPAL».

---

<sup>22</sup> Sull'assetto normativo previgente – nel quale all'avviamento al lavoro del personale provvedevano uffici *ad hoc* gestiti dall'autorità portuale, organi collegiali dell'amministrazione dello Stato e sottoposti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile, a cui partecipavano comitati paritetici degli armatori e della gente di mare sotto la presidenza del comandante del porto ai sensi del decreto ministeriale 22 novembre 1968, n. 2130 (“Istituzione del Comitato centrale per il collocamento della gente di mare e per il movimento della marina mercantile”) – vedi Minale Costa, 1992, 401 ss.

<sup>23</sup> Per ulteriori approfondimenti, Cardillo, 2007, 555 ss.; Napoli, Occhino, Corti, 2010, 274 ss.

<sup>24</sup> Così l'art. 5, co. 3, D.P.R. n. 231/2006.

A tale previsione si è data attuazione con il decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali del 29 novembre 2013, concernente l'individuazione dei requisiti e delle modalità per il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento dell'attività di intermediazione dei marittimi alle Agenzie per il lavoro di cui all'art. 4, D.Lgs. n. 276/2003. Il decreto, in particolare, aggiunge all'Albo delle agenzie per il lavoro la *sub*-sezione III.2 - Intermediazione della gente di mare.

La disposizione richiamata regolamenta i “Regimi particolari di autorizzazione”<sup>25</sup> che il D.Lgs. n. 276/2003 stabilisce per lo svolgimento da parte di determinati soggetti di attività di intermediazione, regimi che si collocano in una posizione “speciale” rispetto all’ordinario sistema autorizzatorio che il decreto prevede per le Agenzie per il lavoro agli articoli 4 e 5.

Per i soggetti contemplati all’art. 6, ai quali vanno aggiunte a seguito del D.Lgs. n. 150 anche le Capitanerie di porto, si dispone che «Ferme restando le normative regionali vigenti per specifici regimi di autorizzazione su base regionale, l’autorizzazione allo svolgimento della attività di intermediazione [...] è subordinata alla interconnessione alla borsa continua nazionale del lavoro per il tramite del portale clic lavoro, nonché al rilascio alle regioni e al Ministero del lavoro e delle politiche sociali di ogni informazione utile relativa al monitoraggio dei fabbisogni professionali e al buon funzionamento del mercato del lavoro» (art. 7, co. 3, D.Lgs. n. 276/2003)<sup>26</sup>.

La nozione di “attività di intermediazione”<sup>27</sup> di cui alla norma in commento trova la sua definizione nell’art. 2, co. 1, lett. b), dello stesso D.Lgs. n. 276/2003, che la individua nella «attività di mediazione tra domanda e offerta di lavoro, anche in relazione all’inserimento lavorativo dei disabili e dei gruppi di lavoratori svantaggiati, comprensiva tra l’altro: della raccolta dei *curricula* dei potenziali lavoratori; della preselezione e costituzione di relativa banca dati; della promozione e gestione dell’incontro tra domanda e offerta di lavoro; della effettuazione, su richiesta del committente, di tutte le comunicazioni conseguenti alle assunzioni avvenute a seguito della attività di intermediazione; dell’orientamento professionale; della progettazione ed erogazione di attività formative finalizzate all’inserimento lavorativo».

Le modalità di interconnessione dei soggetti indicati alla borsa continua nazionale del lavoro – che l’art. 7, co. 3, D.Lgs. n. 276/2003, pone quale condizione per l’autorizzazione allo svolgimento di attività di intermediazione<sup>28</sup> – sono definite con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, provvedimento nel quale sono altresì disciplinate le modalità dell’iscrizione degli stessi nell’apposita sezione dell’albo delle Agenzie per il lavoro di cui all’art. 4, co. 1, D.Lgs. n. 276/2003.

È da ritenere applicabile anche alle Capitanerie di porto, come ad alcuni dei soggetti autorizzati in regime particolare, la previsione del co. 5-*bis* dell’art. 6, D.Lgs.

<sup>25</sup> Così la rubricazione della norma.

<sup>26</sup> Si veda Garofalo D., 2016.

<sup>27</sup> Il divieto di intermediazione per il collocamento marittimo previsto dall’art. 126 del Codice della navigazione («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. Qualsiasi compenso corrisposto per un’attività svolta in contrasto con la disposizione del comma precedente può essere ripetuto») era stato in precedenza abrogato dal D.P.R. n. 231/2006, con l’art. 13, lett. a).

<sup>28</sup> La disciplina *in subiecta materia* va poi completata con l’art. 6, co. 4, secondo periodo, D.Lgs. n. 276/2003, il quale prevede che «Il mancato conferimento dei dati alla Borsa continua nazionale del lavoro comporta l’applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2000 a euro 12000, nonché la cancellazione dall’albo di cui all’articolo 4, comma 1, con conseguente divieto di proseguire l’attività di intermediazione».

n. 276/2003, secondo cui l'iscrizione alla sezione «c) agenzie di intermediazione» dell'albo comporta altresì, automaticamente, l'iscrizione nelle sezioni «d) agenzie di ricerca e selezione del personale», ed «e) agenzie di supporto alla ricollocazione professionale» di questo. Tale disposizione è stata infatti introdotta dallo stesso D.Lgs. n. 150 (con l'art. 12, co. 4) che ha previsto l'inclusione delle Capitanerie di porto tra i soggetti autorizzati allo svolgimento di attività di intermediazione in regime particolare, con un ambito di applicazione da cui sono esclusi solo gli istituti di istruzione<sup>29</sup>.

Il conferimento alle Capitanerie dell'attività di intermediazione disposto dal D.Lgs. n. 150/2015 si inserisce in un quadro normativo che vede questi soggetti attributari di una serie di funzioni relative sia al collocamento della gente di mare, sia più in generale all'amministrazione delle attività navigazionistiche.

Quanto al primo profilo, il ruolo di questi organi è sancito già nel D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66 ("Codice dell'ordinamento militare"), che all'art. 37 prevede: «Il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera svolge, nell'ambito delle attribuzioni di polizia giudiziaria previste dall'articolo 1235 del codice della navigazione e da altre leggi speciali, nonché ai sensi dell'articolo 57, comma 3, del codice di procedura penale, le sottoelencate funzioni, riconducibili nelle più generali competenze di altri ministeri: [...] f) attua le competenze a esso demandate in materia di disciplina del collocamento della gente di mare»<sup>30</sup>.

Questa attività specifica si aggiunge alla più generale attività di tipo amministrativo esplicita da questi soggetti, che trova il suo più ampio riconoscimento nell'articolo 18 del Codice della navigazione ai sensi del quale «Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal Corpo delle Capitanerie di porto».

A seguito del D.Lgs. n. 150/2015, le Capitanerie di porto si affiancano nello svolgimento dell'attività di intermediazione agli altri soggetti operanti nell'ambito in esame (uffici di collocamento della gente di mare, enti bilaterali del lavoro marittimo e agenzie per il lavoro di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 231/2006).

In conseguenza dell'attribuzione delle nuove funzioni, le Capitanerie di porto sono inserite nel sistema dei servizi per le politiche del lavoro prefigurato dal capo I del D.Lgs. n. 150/2015, e, come espressamente previsto dall'art. 27, co. 2, del decreto, queste funzioni devono essere svolte «in raccordo con le strutture regionali e con l'ANPAL».

---

<sup>29</sup> La norma non trova infatti applicazione con riguardo ai soggetti indicati *sub* lett. a) (istituti di scuola secondaria di secondo grado) e b) (università e consorzi universitari).

<sup>30</sup> Questa norma individua le funzioni esercitate dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera alle dipendenze di ministeri diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in cui il corpo è inquadrato. Tra le funzioni affidate alle Capitanerie di porto si ricorda l'autorizzazione all'assunzione di personale straniero all'estero in misura superiore a quella fissata dalla legge in caso ricorrano speciali esigenze (art. 319 cod. nav.).

A «specifiche convenzioni tra l'ANPAL e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» il comma 3 dell'art. 27 demanda poi l'individuazione delle Capitanerie di porto autorizzate a svolgere attività di intermediazione. A tali convenzioni viene altresì affidata la disciplina delle «modalità di accesso al sistema informativo» regolato dal D.Lgs. n. 150/2015<sup>31</sup>.

Il ruolo centrale che è assegnato dal D.Lgs. n. 150 all'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro nella strutturazione della rete dei servizi per le politiche del lavoro<sup>32</sup> viene dunque confermato anche nell'ambito in esame: lo svolgimento di attività di intermediazione tra domanda e offerta di lavoro dalle Capitanerie di porto è condizionato dall'intervento dell'ANPAL sia nella fase iniziale (individuazione delle strutture autorizzate), sia in quella operativa (raccordo in fase di svolgimento, definizione delle modalità di accesso al sistema informativo).

3. Nell'opera di ridefinizione dei servizi per il lavoro avviata dalla legge 10 dicembre 2014, n. 183, il collocamento della gente di mare è altresì investito dalle «Disposizioni di razionalizzazione e semplificazione delle procedure e degli adempimenti a carico di cittadini e imprese» di cui al D.Lgs. 14 settembre 2015, n. 151.

Varie disposizioni del D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, il regolamento che disciplina lo speciale sistema collocativo della gente di mare<sup>33</sup>, sono interessate dall'art. 19 di questo decreto legislativo, che adegua la regolamentazione della materia alla disciplina stabilita per la generalità dei rapporti di lavoro e abroga norme inattuata<sup>34</sup>.

Una serie di disposizioni del D.P.R. n. 231/2006 necessitava di una normativa ulteriore per avere attuazione.

È il caso dell'art. 7, in materia di anagrafe della gente di mare<sup>35</sup>, che demandava a un apposito decreto la definizione delle specifiche tecniche relative all'elenco anagrafico e alle matricole della gente di mare (co. 4); e dell'art. 8, rubricato «Scheda professionale e classificazione del personale», che al co. 1, rinviava al medesimo decreto la definizione del modello di comunicazione, il formato di trasmissione e il sistema di classificazione dei dati relativi ai lavoratori marittimi da inserire nella scheda professionale. Il decreto a cui si fa rinvio per la definizione di queste specifiche tecniche non è stato adottato. L'abrogazione di tali norme inattuata è funzionale alla unitaria regolamentazione di questi profili stabilita dal D.Lgs. n. 151/2015 (si veda in particolare l'art. 16).

---

<sup>31</sup> Alaimo, 2016b.

<sup>32</sup> Sul ruolo di regia che a questo organismo è attribuito nell'impianto del decreto n. 150/2015 si rinvia ad Alaimo, 2016a, 19 ss.

<sup>33</sup> In argomento v. Napoli, Occhino, Corti, 2010, anche per i necessari riferimenti bibliografici.

<sup>34</sup> In tema Riccardi, 2016, 89 ss.

<sup>35</sup> L'anagrafe della gente di mare è definita dall'art. 2, co. 1, lett. b), D.P.R. n. 231/2006: «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».

Viene altresì integralmente abrogato l'art. 10 del decreto presidenziale, che prevedeva la costituzione della "Borsa continua del lavoro marittimo", ovvero di una sezione speciale per il lavoro marittimo nell'ambito della Borsa continua del lavoro di cui al D.Lgs. n. 276/2003<sup>36</sup>. Questa sezione avrebbe dovuto essere costituita con un decreto interministeriale, che non è stato mai emanato.

Altre disposizioni del D.P.R. n. 231/2006 sono modificate in conseguenza della nuova disciplina posta.

Il co. 2 dell'art. 8, che demanda a un decreto ministeriale<sup>37</sup> la definizione delle «qualifiche professionali del personale marittimo ed i relativi requisiti minimi», viene integrato<sup>38</sup>.

La materia è stata a più riprese rimaneggiata in conseguenza dell'evoluzione della normativa comunitaria<sup>39</sup> e ha attualmente la sua regolazione nel D.Lgs. 12 maggio 2015, n. 71 ("Attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare"). Il D.Lgs. n. 151/2015 prevede che la definizione di qualifiche e requisiti dei lavoratori marittimi debba avvenire «in raccordo con quanto previsto dal decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 13, e dalla sua normativa di attuazione», cioè il decreto che pone per la generalità dei lavoratori la "Definizione delle norme generali e dei livelli essenziali delle prestazioni per l'individuazione e validazione degli apprendimenti non formali e informali e degli *standard* minimi di servizio del sistema nazionale di certificazione delle competenze, a norma dell'articolo 4, commi 58 e 68, della legge 28 giugno 2012, n. 92".

La norma è chiaramente diretta a ricondurre la definizione dei livelli formativi previsti per la gente di mare a quelli stabiliti per la generalità dei lavoratori, in vista di una uniforme regolazione della materia.

Da ultimo, l'art. 19, co. 2, del D.Lgs. n. 151/2015 stabilisce: «Con il decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di cui all'articolo 16, comma 2, si provvede ad apportare le opportune modificazioni al modello "BCNL" e al modello "scheda anagrafico-professionale"».

Il decreto richiamato è quello con il quale devono essere individuate le comunicazioni «in materia di rapporti di lavoro, collocamento mirato, tutela delle condizioni di lavoro, incentivi, politiche attive e formazione professionale» da

---

<sup>36</sup> Vedi il D.M. lav. 13 ottobre 2004 - "Borsa nazionale continua del lavoro, di cui agli articoli 15 e 16 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, di attuazione della legge 14 febbraio 2003, n. 30" (in G.U. 8 novembre, n. 262).

<sup>37</sup> 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.

<sup>38</sup> V. l'art. 19, co. 1, lett. d), D.Lgs. n. 151/2015.

<sup>39</sup> L'iniziale regolazione era stata posta dal D.P.R. 31 marzo 2009, n. 55 ("Regolamento di attuazione della direttiva 2005/45/CE che modifica la direttiva 2001/25/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare").

effettuarsi esclusivamente in via telematica *ex art.* 16, co. 1, e devono essere aggiornati i «modelli esistenti, al fine di armonizzare e semplificare le informazioni richieste»<sup>40</sup>.

Entrambi i modelli “Borsa continua nazionale del lavoro” (questo riferimento va ora inteso alla Banca dati in materia di politiche del lavoro<sup>41</sup>) e “Scheda anagrafico-professionale” sono attualmente contenuti nel decreto del Ministero del lavoro e della previdenza sociale 30 ottobre 2007 - “*Standard tecnici della borsa continua nazionale del lavoro*”<sup>42</sup>.

### Riferimenti bibliografici

Alaimo A. (2016a). L’Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro (ANPAL). in Ghera E., Garofalo D., a cura di, *Organizzazione e disciplina del mercato del lavoro nel Jobs Act 2*. Bari: Cacucci, p. 19 ss.

Alaimo A. (2016b). Sistema Informativo Unitario delle Politiche del lavoro (SIUPoL) e Fascicolo Elettronico del Lavoratore. in Ghera E., Garofalo D., a cura di, *Organizzazione e disciplina del mercato del lavoro nel Jobs Act 2*. Bari: Cacucci, p. 109 ss.

Balletti B. (1966). *Il rapporto di lavoro nautico*. Napoli: Jovene.

Balletti B. (1980). *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*. Napoli: Jovene.

Balletti B. (2005). Necessità di una riforma legislativa del rapporto di lavoro nautico e relative prospettive, in *Studi in onore di Giorgio Ghezzi*, I. Padova: Cedam, p. 150 ss.

Camarda G. (1988). *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*. Torino: Utet.

Carbone S.M. (2005). L’internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio. *Riv. int. dir. priv. proc.*, p. 889 ss.

Cardillo C. (2007). Nuovo collocamento della gente di mare. *Dig. disc. priv. sez. comm*, Agg. 3. Torino: Utet, p. 555 ss.

Casanova M., Brignardello M. (2007). *Diritto dei trasporti: la disciplina contrattuale*. Milano: Giuffrè.

Enrico C. (2010). Il lavoro marittimo fra ordinamento comunitario e tutele nazionali, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I. Genova: Il diritto marittimo, p. 475 ss.

Garofalo D. (2016a). Riforma del mercato del lavoro e ricentralizzazione delle competenze. in Ghera E., Garofalo D., a cura di, *Organizzazione e disciplina del mercato del lavoro nel Jobs Act 2*. Bari: Cacucci, p. 9 ss.

<sup>40</sup> Il decreto doveva essere emanato entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 151/2015.

<sup>41</sup> Sul punto v. Garofalo D., 2016b, e Alaimo, 2016b.

<sup>42</sup> In G.U. 27 dicembre 2015, n. 299.



Garofalo D. (2016b). La banca dati in materia di politiche del lavoro. in Ghera E., Garofalo D., a cura di, *Organizzazione e disciplina del mercato del lavoro nel Jobs Act 2*. Bari: Cacucci, p. 131 ss.

Giasanti L. (2012). Collegato lavoro, legge Fornero e lavoro nautico: alcune riflessioni. *Riv. dir. econ. trasp. amb.*, p. 291 ss.

Lefebvre D'Ovidio A. (1993). L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione. in Tullio L., Deiana M., a cura di, *Il cinquantenario del Codice della navigazione*. Cagliari: Isdit, p. 19 ss.

Lefebvre D'Ovidio A., Pescatore G., Tullio L. (2013). *Manuale di diritto della navigazione*. XIII ed. Milano: Giuffrè.

Menghini L. (1996). *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*. Milano: Giuffrè.

Menghini L. (2010). Specialità del diritto della navigazione e ingresso nel territorio nazionale del marittimo extracomunitario. *Riv. giur. lav.*, II, p. 218 ss.

Minale Costa E. (1992). Lavoro nella navigazione. *Dig. disc. priv. sez. comm.*, VIII. Torino: Utet, p. 401 ss.

Napoli M., Occhino A., Corti M. (2010). I servizi per l'impiego (art. 2098). in Schlesinger P., fondato da, *Il Codice Civile. Commentario*. Milano: Giuffrè.

Pellacani G. (2009). Il lavoro nautico. in Vallebona A., a cura di, *I contratti di lavoro, Trattato dei contratti*. Torino: Utet, p. 1351 ss.

Pescatore G. (1952). Oggetto e limiti del diritto della navigazione. in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, I. Bologna: Zanichelli, p. 191 ss.

Riccardi A. (2016). Semplificazione in materia di collocamento della gente di mare. in Ghera E., Garofalo D., a cura di, *Semplificazioni – sanzioni – ispezioni nel Jobs Act 2*. Bari: Cacucci, p. 89 ss.

Scialoja A. (1933). *Sistema del diritto della navigazione*. Roma: Società editrice del Foro italiano.

Torrente A. (1948). *I contratti di lavoro della navigazione*. Milano: Giuffrè.

Tullio L. (2005). Il diritto *marittimo nel sistema* del diritto della navigazione. in *Dir. tr.*, p. 425 ss.