

LAVORO MARITTIMO

DIRITTI E DOVERI DEI LAVORATORI
DEL SETTORE

ROCCHINA STAIANO

Copyright © 2021 TeleConsul Editore
www.teleconsul.it

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche), sono riservati per tutti i Paesi.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico, dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le riproduzioni diverse da quelle sopra indicate (per uso non personale – cioè, a titolo esemplificativo, commerciale, economico o professionale - e/o oltre il limite del 15%) potranno avvenire solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da EDISER Srl, società di servizi dell'Associazione Italiana Editori, attraverso il marchio CLEARedi Centro Licenze e Autorizzazioni Riproduzioni Editoriali. Informazioni: www.clearedi.org

L'elaborazione dei testi, anche se curata con scrupolosa attenzione, non può comportare specifiche responsabilità per eventuali involontari errori o inesattezze.

Finito di stampare nel mese di novembre 2021 da
Rotostampa Group Srl
via Tiberio Imperatore, 23 – Roma

CAPITOLO 2

I soggetti nel rapporto di lavoro marittimo

Sommario: 1. Il rapporto di lavoro marittimo è un rapporto di lavoro subordinato o ... - 2. Personale marittimo: distinzione - 3. Raccomandatario marittimo: compiti e funzioni - 4. La figura dell'armatore e la nozione di imprenditore: quali collegamenti? - 5. L'equipaggio: formazione e composizione.

1. IL RAPPORTO DI LAVORO MARITTIMO È UN RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO O ...

Il **rapporto di lavoro marittimo** si basa, come tutti gli altri rapporti di lavoro, sul normale scambio tra prestazione e retribuzione, ma si contraddistingue dagli altri settori lavorativi a causa di un elemento aggiuntivo relativo alla sicurezza della nave e della navigazione. Tale elemento aggiuntivo ha costituito la ragione della differenziazione del lavoro nautico rispetto alla **generale nozione di subordinazione**¹, disciplinata dall'art. 2094 c.c., in termini di specialità della fattispecie e ha giustificato la previsione di un *corpus* normativo autonomo.

NOTA BENE



In base all'art. 2094 c.c., l'**elemento essenziale** di differenziazione tra lavoro autonomo e lavoro subordinato consiste nel **vincolo di soggezione** del lavoratore al potere direttivo, organizzativo e disciplinare del datore di lavoro, da ricercare in base a un accertamento esclusivamente compiuto sulle concrete modalità di svolgimento della prestazione lavorativa.

¹ Sul concetto di subordinazione, v. F. Sciacicco, *Brevi considerazioni sulla qualificazione del rapporto di lavoro come subordinato o autonomo (gli indici della subordinazione nell'elaborazione giurisprudenziale e dottrinale)*, in *Riv. Giur. Sarda*, 2002, pag. 466. Secondo la costante giurisprudenza di legittimità maggioritaria (tra le più recenti, v.: Cass. civ., Sez. lav., 26 giugno 2020, n. 12871, in *Mass. Giur. It.*, 2020), l'elemento decisivo che contraddistingue il rapporto di lavoro subordinato dal lavoro autonomo è l'assoggettamento del lavoratore al potere direttivo, disciplinare e di controllo del datore di lavoro e il conseguente inserimento del lavoratore in modo stabile ed esclusivo nell'organizzazione aziendale. Costituiscono, poi, indici sintomatici della subordinazione, valutabili dal giudice del merito sia singolarmente, sia complessivamente, l'assenza del rischio di impresa, la continuità della prestazione, l'obbligo di osservare un orario di lavoro, la cadenza e la forma della retribuzione, l'utilizzazione di strumenti di lavoro e lo svolgimento della prestazione in ambienti messi a disposizione dal datore di lavoro.

In particolare, mentre la subordinazione implica l'inserimento del lavoratore nell'organizzazione imprenditoriale del datore di lavoro mediante la messa a disposizione, in suo favore, delle proprie energie lavorative (*operae*) e il contestuale assoggettamento al potere direttivo di costui, nel lavoro autonomo l'oggetto della prestazione è costituito dal risultato dell'attività (*opus*). Altri elementi - come l'assenza del rischio economico, il luogo della prestazione, la forma della retribuzione e la stessa collaborazione - possono avere solo valore indicativo e non determinante, costituendo quegli elementi, *ex se*, solo fattori che, seppur rilevanti nella ricostruzione del rapporto, possono in astratto conciliarsi sia con l'una, sia con l'altra qualificazione del rapporto stesso. Non si può prescindere, inoltre, dalla ricerca della volontà delle parti, dovendosi tener conto del relativo reciproco affidamento e di quanto dalle stesse voluto nell'esercizio della loro autonomia contrattuale: pertanto, quando i contraenti abbiano dichiarato di voler escludere l'elemento della subordinazione, specie nei casi caratterizzati dalla presenza di elementi compatibili sia con l'uno, sia con l'altro tipo di prestazione d'opera, è possibile addivenire a una diversa qualificazione solo ove si dimostri che, in concreto, l'elemento della subordinazione si sia di fatto realizzato nello svolgimento del rapporto medesimo. Il ***nomen iuris*** eventualmente assegnato dalle parti al contratto non è quindi vincolante per il giudice ed è comunque sempre superabile in presenza di effettive, univoche, diverse modalità di adempimento della prestazione. In caso di contrasto tra i dati formali iniziali di individuazione della natura del rapporto e quelli di fatto emergenti dal suo concreto svolgimento, a questi ultimi deve darsi necessariamente rilievo prevalente nell'ambito di una richiesta di tutela formulata tra le parti del contratto anche ai fini dell'accertamento di una nuova e diversa volontà eventualmente intervenuta nel corso dell'attuazione del rapporto e diretta a modificare singole sue clausole e talora la stessa natura del rapporto lavorativo inizialmente prevista, da autonoma a subordinata. Del resto, il ricorso al dato della concretezza e della effettività appare condivisibile anche sotto altro angolo visuale, ossia in considerazione della posizione debole di uno dei contraenti, che potrebbe essere indotto ad accettare una qualifica del rapporto diversa da quella reale pur di garantirsi un posto di lavoro.

Il contratto di lavoro dei naviganti è così regolato dalle norme del Codice della navigazione (approvato con R.D. n. 327/1942) che, ai sensi dell'art. 1, si applica prioritariamente, potendosi ricorrere al diritto civile solo in presenza di vuoti normativi, e che prevale su quelle che, in generale, si applicano al **contratto di lavoro terrestre**. La **disciplina del rapporto di lavoro** tra l'armatore - colui che assume l'esercizio della nave - e il prestatore di lavoro subordinato, nell'ambito

della quale i diritti dei lavoratori devono contemperarsi sia con le esigenze di sicurezza, di efficienza e, in generale, di felice compimento della spedizione marittima o aerea, alle quali non sono estranei interessi di ordine generale, sia con le peculiari circostanze in cui si eseguono le prestazioni lavorative, è configurata in una serie di norme e regole che, più che essere legate al fatto oggettivo della navigazione, viceversa si fondano sull'esaltazione degli interessi pubblici e sulla delicata e difficile relazione tra aspetti di diritto pubblico e di diritto privato del rapporto di lavoro rispondenti all'unitarietà del sistema. La *ratio* della normativa è ricercata costantemente nella necessità di garantire la coesistenza tra disciplina privatistica e pubblicistica indipendentemente dal suo grado di effettività e concreta incidenza sui principi di eguaglianza e di parità di trattamento; si sostiene la specialità del contratto individuandone di volta in volta gli elementi nella sicurezza della nave e della navigazione, nel controllo di tipo pubblicistico sulle competenze dei lavoratori mediante l'iscrizione agli Albi, Registri, ecc., nel forte regime disciplinare, nell'accentuato grado di subordinazione, nel rapporto fiduciario intercorrente con l'armatore, nel potere gerarchico e disciplinare di carattere pubblico, nelle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Tale caratteristica di **specificità del contratto di lavoro nautico** rispetto agli altri contratti di lavoro è stata confermata dalla Legge n. 300/1970, c.d. Statuto dei lavoratori, che all'art. 35 ha rimesso alla contrattazione collettiva di provvedere ad applicare al personale navigante delle imprese di navigazione i principi della stessa legge. Tale ultima disposizione, peraltro, con sentenza della Corte Costituzionale 3 aprile 1987, n. 96, è stata dichiarata costituzionalmente illegittima nella parte in cui non prevede la diretta applicabilità al predetto personale anche dell'art. 18 della Legge n. 300/1970².

NOTA BENE



In sede di tale decisione, il giudice delle leggi non ha mancato di sottolineare che le stesse esigenze di sicurezza poste a base della disciplina speciale non sono più pregnanti di quelle esistenti in settori di lavoro terrestre a più elevato rischio, come nei settori dell'energia, nelle centrali nucleari, negli altiforni siderurgici e negli impianti chimici ad alta tossicità, evidenziando che in questi casi la tutela della sicurezza si collega a un fattore statico - impianto produttore -, laddove nella navigazione essa è correlata a un fenomeno dinamico.

² L'incostituzionalità del comma 3 dell'art. 35 della Legge n. 300/1970, dichiarati dalla Corte Cost., sentenza n. 96/1987, in *Giur. It.*, 1988, I, 1, pag. 740 si basa sul presupposto che, quanto alla tutela del posto di lavoro, sussiste una sostanziale omogeneità delle situazioni afferenti ai lavoratori comuni e a quelli nautici; di conseguenza, è necessaria l'uniformità delle discipline.

A una specialità "attenuata" sempre la Corte Costituzionale è tornata a fare riferimento in successive decisioni:

- n. 41/1991, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 35, comma 3, della Legge n. 300/1970, nella parte in cui non prevede la diretta applicabilità al predetto personale anche dell'art. 18 della stessa legge;
- n. 364/1991, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1 della Legge n. 300/1970, nella parte in cui non prevede la diretta applicabilità al personale navigante delle "imprese di navigazione" dei commi 1, 2 e 3 dell'art. 7 della medesima legge;
- n. 72/1996³, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 369, comma 1, cod. nav., nella parte in cui ammette, in deroga all'art. 545 c.p.c., il sequestro o il pignoramento delle retribuzioni del personale di volo delle imprese di navigazione aerea, fino a un quinto del loro ammontare, esclusivamente a causa degli alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili, verso il datore di lavoro.

In materia, è intervenuta anche la **giurisprudenza di legittimità**, la quale, con Cass. civ., n. 5596/1990 ha ritenuto che, in materia di lavoro nautico, *"la dichiarazione della volontà del datore di lavoro di recedere dal rapporto, ai sensi dell'art. 2 della Legge n. 604/1966, riveste la forma scritta e deve risultare chiara e univoca, in modo da rendere conoscibile al destinatario dell'atto unilaterale l'intenzione del dichiarante"* oppure con Cass. civ., n. 492/2005 ha ritenuto applicabili al lavoro nautico le norme limitative dei licenziamenti di cui alla Legge n. 604/1966 e la tutela reale di cui all'art. 18 della Legge n. 300/1970, globalmente considerate. Dunque, l'elaborazione compiuta dalla giurisprudenza, con il fondamentale ruolo assunto nel corso degli anni dalla Corte Costituzionale (si ricorda anche la più datata sentenza n. 29/1976 con la quale si è sancita l'estensione anche ai rapporti disciplinati dal Codice della navigazione della disciplina processuale di cui alla Legge n. 533/1973, sulla base della non applicazione del principio secondo cui *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali*), che è intervenuta diverse volte richiedendo per il riconoscimento della legittimità della **normativa speciale in materia di lavoro nautico** l'esistenza di effettive e concrete esigenze oggettive, ha circoscritto il carattere autonomo del lavoro marittimo aprendo ampi spazi alla disciplina comune del diritto del lavoro.

Inoltre, lo stesso legislatore che, se pure non è ancora pervenuto a una riforma globale del Codice della navigazione in grado di porre rimedio alle diverse problematiche riscontrate finora, ha avuto modo di ridurre le distanze tra la

³ Cfr. Corte Cost., 15 marzo 1996, n. 72, in *Cons. Stato*, 1996, II, pag. 397.

disciplina relativa al rapporto di lavoro nautico e quella applicabile a tutti gli altri rapporti di lavoro subordinato.

Ciò ha fatto, in primo luogo, attraverso l'importante funzione normativa attribuita alla **contrattazione collettiva** che è stata demandata a intervenire per disciplinare aspetti della materia ancora non codificati. La fonte di tale intervento è da ritrovarsi nell'art. 35, comma 3, della Legge n. 300/1970.

In secondo luogo, l'indicato avvicinamento è stato attuato attraverso interventi volti a recepire **disposizioni di rango internazionale**. Si pensi alle leggi che hanno ratificato una serie di convenzioni della Organizzazione Internazionale del Lavoro che estendevano al lavoro marittimo una serie di garanzie già divenute patrimonio del lavoro comune (così la convenzione sull'età minima - lavoro marittimo - n. 7/1920, ratificata con il R.D.L. 20 marzo 1924, n. 591; quella sul lavoro marittimo n. 58/1936, ratificata con la Legge 2 agosto 1952, n. 1305; quella sull'età minima n. 138/1973 - sostitutiva delle due precedenti - ratificata con Legge 10 aprile 1981, n. 157; quella sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro dei marittimi n. 134/1970, ratificata con Legge 10 aprile 1981, n. 157; quella sulla continuità dell'impiego della gente di mare n. 145/1976, ratificata con Legge 10 aprile 1981, n. 159). Si pensi anche (considerato che il Codice della navigazione si applica in materia di navigazione, marittima, interna e aerea) alla Legge n. 231/1983, che ha stabilito le modalità per il recepimento nell'ordinamento giuridico nazionale dei principi generali contenuti la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 nonché al D.Lgs. n. 96/2005 di recepimento degli annessi alla Convenzione suddetta; si pensi ancora al D.Lgs. n. 108/2005 di attuazione della Direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità Europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST), nonché al D.Lgs. n. 185/2005, di attuazione della Direttiva 2000/79/CE relativa all'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile.

Altro esempio evidente di avvicinamento della **disciplina ordinaria** a quella del Codice della navigazione è stato certamente rappresentato dalla riforma del collocamento della gente di mare di cui al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, che ha provveduto ad aggiornare il collocamento marittimo rendendolo più coerente con i principi cui è da tempo ispirato quello ordinario. In base a tale nuova disciplina è mutato il sistema di reclutamento nel senso che mentre prima i marittimi venivano imbarcati secondo l'ordine numerico di iscrizione al Turno Generale esistente presso ogni Ufficio di collocamento delle varie Capitanerie di Porto, ora il loro collocamento è esercitato dagli Uffici di collocamento della gente di mare, già

istituiti ai sensi dell'art. 2 del R.D.L. 24 maggio 1925, n. 1031, che dalla data di entrata in vigore del regolamento sono posti alle dipendenze funzionali del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e hanno funzioni simili a quelle conferite.



Dunque, in termini generali, pur senza che il legislatore nazionale pervenisse a una riforma del Codice della navigazione, si è registrata con il tempo una riduzione delle distanze tra la disciplina relativa al lavoro nautico e quella applicabile a tutti i rapporti di lavoro i tipo subordinato ispirata senz'altro dal principio secondo il quale le esigenze (specifiche) del lavoro marittimo vanno valutate con ragionevolezza e i principi di eguaglianza e parità di trattamento vanno sempre perseguiti assicurando il più alto livello di protezione. Ciò è di indubbia evidenza ove il raffronto tra fattispecie di diritto speciale e disposizioni della Costituzione operi in via diretta (essendosi in tal caso al di fuori dell'ambito di priorità del diritto speciale e imponendosi, come evidenziato in dottrina, una **despecializzazione** della materia nella misura in cui vi incide la capacità espansiva dei valori fondamentali dell'ordinamento). Per il resto occorre, di volta in volta, verificare se e in quale misura le indubbe peculiarità del lavoro marittimo giustifichino o meno la diversità delle discipline e se si possa individuare un nesso di causalità diretto tra la differenza delle situazioni e la diversità delle discipline.

2. PERSONALE MARITTIMO: DISTINZIONE

Il Codice della navigazione, all'art. 114, raggruppa in tre settori **il personale marittimo**⁴, che possono essere così distinti:

- 1) la gente di mare;
- 2) il personale addetto ai servizi dei porti;
- 3) il personale tecnico delle costruzioni navali.

⁴ La sentenza della Pret. Trieste, 10 marzo 1987, in *Dir. Maritt.*, 1988, pag. 856 precisa che la suddivisione in categorie dei lavoratori subordinati prevista dall'art. 2095 c.c. non è applicabile ai lavoratori nautici, i quali in base all'art. 114 cod. nav., sono distinti secondo il tipo di attività in cui sono occupati e pertanto non può essere riconosciuta ai comandanti e ai direttori di macchina la qualifica di dirigente.

In riferimento al primo settore del personale marittimo, ossia alla **gente di mare**⁵, esso si divide - art. 115 cod. nav. - in 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.

Invece, per quanto concerne il secondo settore, ossia il **personale addetto ai servizi portuali**⁶, esso comprende:

- 1) i piloti;
- 2) i lavoratori portuali⁷;
- 3) i palombari in servizio locale:
 - a) esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti;
 - b) possono esercitare temporaneamente anche in altri porti, previa autorizzazione dell'autorità marittima del porto di iscrizione;
 - c) devono essere iscritti nel c.d. **registro dei palombari**⁸, che è tenuto dal comandante del porto, il quale, all'atto di iscrizione nel registro, rilascia il **libretto di ricognizione**;
- 4) gli ormeggiatori:
 - a) non possono pilotare le navi;
 - b) devono prestare la loro opera, per le navi in arrivo, soltanto quando la nave sia stata condotta al punto di ormeggio, invece, per le navi in

⁵ Per indicazioni più precise v.: T. Padovani, *Lavoro aereo e nautico (contravvenzioni concernenti l'assunzione della gente di mare e del personale di volo*, in *Encicl. giur. Treccani*, Roma, 1990, vol. XVIII, pag. 321.

⁶ Cfr. art. 116 cod. nav.

⁷ La categoria dei "lavoratori portuali", a decorrere dal 19 marzo 1995, è stata eliminata dall'art. 27, comma 8, della Legge n. 84/1994.

⁸ Per ottenere l'iscrizione nel registro sono - art. 205 del Regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) - necessari i seguenti requisiti:

1. età non inferiore a 18 e non superiore a 40 anni;
2. cittadinanza italiana;
3. costituzione fisica particolarmente robusta ed esente da tendenze alla plethora e alle congestioni, accertata dal medico di porto o, in sua assenza, da un medico designato dal capo di compartimento;
4. non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a 3 anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
5. buona condotta morale e civile;
6. avere effettuato un anno di navigazione in servizio di coperta, o aver prestato, per lo stesso periodo, servizio nella Marina Militare in qualità di palombaro.

partenza la prestazione degli ormeggiatori cessa al momento in cui la nave ha salpato le ancore e ha messo in moto⁹:

- c) devono essere iscritti nel c.d. **registro degli ormeggiatori**¹⁰, che è tenuto dal comandante del porto¹¹, il quale consegna, dopo l'atto di iscrizione nel relativo registro, il **libretto di ricognizione**;

5) i barcaioli:

- a) sono addetti alla condotta dei mezzi nautici adibiti ai servizi attinenti al traffico nell'ambito del porto¹² presso il cui ufficio essi sono iscritti;
- b) devono essere iscritti nel c.d. **registro dei barcaioli**¹³, che è tenuto dal comandante del porto, il quale rilascia il **libretto di ricognizione**.

⁹ Così art. 211 del Regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328).

¹⁰ L'art. 208 del Regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) precisa che per ottenere l'iscrizione nel registro degli ormeggiatori sono necessari i seguenti requisiti:

1. età non inferiore ai 18 e non superiore ai 45 anni;
2. cittadinanza italiana;
3. sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico di porto, o, in sua assenza, da un medico designato dal capo del compartimento;
4. non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a 3 anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica salvo che sia avvenuta la riabilitazione;
5. buona condotta morale e civile;
6. residenza nel Comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato intende svolgere la sua attività o in un Comune vicino.

¹¹ Il comandante del porto può limitare il numero degli ormeggiatori in relazione alle esigenze del traffico (art. 208 del D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, c.d. Regolamento per la navigazione marittima); disciplina il servizio degli ormeggiatori in modo da assicurare la regolarità del servizio stesso secondo le esigenze del porto (art. 209, D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, c.d. Regolamento per la navigazione marittima) e determina il numero e le caratteristiche delle imbarcazioni di cui devono essere provvisti gli ormeggiatori (art. 210, D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, c.d. Regolamento per la navigazione marittima).

¹² La Cass. civ., 23 novembre 1985, n. 5845, in *Mass. Giur. It.*, 1985 precisa che i barcaioli esplicano un'attività (consistente nella condotta di mezzi nautici adibiti a servizi attinenti al traffico nell'ambito del porto) la quale, seppure disciplinata dal Regolamento per la navigazione marittima sotto molteplici aspetti (necessità della previa iscrizione del lavoratore in un apposito registro, predeterminazione delle tariffe a opera del comandante del porto, obbligo di effettuare la prestazione in favore di chi la richieda), tuttavia non ha natura di servizio pubblico, né determina un vincolo di subordinazione tra il barcaiolo che sia titolare della relativa licenza e l'impresa di navigazione, che ne utilizzi le prestazioni, a nulla rilevando l'eventuale carattere esclusivo dell'opera prestata dal primo in favore di quest'ultima con la conseguenza che, sussistendo soltanto un mero vincolo strumentale, si è in presenza di un rapporto di lavoro autonomo.

¹³ Per ottenere l'iscrizione nel registro dei barcaioli sono - art. 216 del Regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) - necessari i seguenti requisiti:

1. età non inferiore ai 18 e non superiore ai 45 anni;
2. cittadinanza italiana;

Inoltre, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove occorra, l'impiego. Sulla base di ciò, è stato emanato il D.M. 13 gennaio 1979, che ha istituito la categoria dei **sommozzatori in servizio locale**, i quali:

- a) esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti e nelle adiacenze;
- b) possono esercitare temporaneamente anche in altri porti, previa autorizzazione dell'autorità marittima del porto di iscrizione;
- c) devono essere iscritti nel **registro dei sommozzatori in servizio locale**¹⁴, che è tenuto dal comandante del porto, il quale, all'atto dell'iscrizione nel suddetto

3. sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico di porto, o, in sua assenza, da un medico designato dal capo del compartimento;

4. non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a 3 anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica salvo che sia avvenuta la riabilitazione;

5. buona condotta morale e civile;

6. residenza nel Comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato intende svolgere la sua attività o in un Comune vicino;

7. avere effettuato un anno di navigazione in servizio di coperta.

¹⁴ L'art. 3 del D.L. 13 gennaio 1979 prevede che per ottenere l'iscrizione nel registro sono necessari i seguenti requisiti:

1) età non inferiore a 18 e non superiore a 35 anni;

2) cittadinanza italiana o cittadinanza di altro Paese membro della Comunità Economica Europea;

3) sana e robusta costituzione fisica, esente da difetti dell'apparato cardio-vascolare e otorinolaringoiatrico nonché da alterazioni del sistema neurologico e psichico, accertata dal medico di porto o - in sua assenza - da un medico designato dal capo del compartimento, che si avvarrà a tal fine della scheda sanitaria allegata al presente Decreto: saranno comunque esclusi gli obesi e i soggetti dediti all'alcool;

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a 3 anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;

5) buona condotta morale e civile;

6) essere in possesso del Diploma di perito tecnico addetto ai lavori subacquei o dell'attestato di qualifica professionale, con allegato brevetto, di operatore tecnico subacqueo (sommozzatore) rilasciati da Istituti di Stato o legalmente riconosciuti ovvero essere in possesso dell'attestato conseguito al termine dei corsi di formazione professionale effettuati secondo le modalità previste dall'art. 5 della Legge n. 845/1978, e dalle relative leggi regionali di attuazione ovvero aver prestato servizio, per almeno un anno, nella Marina Militare nella qualità di sommozzatore o incursore o nell'Arma dei Carabinieri o nei Corpi di pubblica sicurezza e dei Vigili del Fuoco nella qualità di sommozzatore. Per i cittadini di altri Paesi membri della Comunità Economica Europea è considerato abilitante all'iscrizione anche il possesso di un titolo riconosciuto idoneo dalla legislazione del Paese di origine per l'espletamento della attività sommozzatoria professionale nell'ambito dei porti.

registro, rilascia al sommozzatore in servizio locale un libretto di ricognizione analogo al modello già approvato per i lavoratori portuali.

Per quanto riguarda il terzo settore del personale marittimo, vale a dire il **personale tecnico delle costruzioni navali**, ai sensi dell'art. 117 cod. nav., comprende:

- 1) gli ingegneri navali¹⁵;
- 2) i costruttori navali¹⁶;
- 3) i maestri d'ascia¹⁷ e i calafati;

i quali devono essere iscritti nel c.d. **registro di iscrizione** e al momento dell'iscrizione, viene rilasciato il **certificato di iscrizione**, in cui sono riprodotte le indicazioni e le annotazioni risultanti dal registro, salvo quelle relative alle condanne.

Ogni iscrizione nel registro prende un numero progressivo, riporta la data sotto la quale si effettua e indica:

- a) le generalità dell'iscritto;
- b) il domicilio;
- c) l'abilitazione professionale di cui è in possesso;
- d) i dati relativi all'attività professionale svolta dall'iscritto, precisandone i periodi;
- e) i titoli professionali e le abilitazioni conseguiti successivamente all'iscrizione;
- f) le benemerienze civili e militari;
- g) il cambiamento di domicilio;
- h) le condanne riportate.

Infine, il Codice della navigazione, all'art. 118, specifica che la **gente di mare** è iscritta in **matricole**; invece, il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in **registri**.

¹⁵ L'ingegnere navale, ai sensi dell'art. 277 del Regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328), può progettare o dirigere la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi e galleggianti di qualsiasi tipo e tonnellaggio.

¹⁶ Il costruttore navale a) può progettare, costruire e riparare navi e galleggianti con scafo in legno di qualunque tipo di tonnellaggio; b) può progettare, costruire e riparare scafi metallici privi di mezzi meccanici di propulsione e di macchinari in genere fino alla stazza lorda di 300 tonnellate e navi con scafo metallico e con propulsione meccanica abilitate al solo trasporto di merci solide fino alla stazza lorda di 100 tonnellate e con apparato motore di potenza fino a 100 cavalli asse (art. 278 del Regolamento per la navigazione marittima, ossia D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328).

¹⁷ Il maestro d'ascia può costruire e riparare navi e galleggianti in legno di stazza lorda non superiore alle centocinquanta tonnellate.