

DELL'ASSICURABILITÀ DEI LAVORATORI MARITTIMI IN INAIL

A. AMADUZZI*, R. BENCINI**, S. TORIELLO***

1. Premessa: la specificità del lavoro marittimo

La recente incorporazione dell'IPSEMA in INAIL pone alla riflessione di quanti si interessano all'assicurazione obbligatoria la necessità di capire quali sono le modalità con le quali le due tipologie di assicurazione coesisteranno. Il tutto nel rispetto della specificità del lavoro marittimo, che è indubbiamente peculiare, non foss'altro in considerazione dell'ambiente nel quale si presta l'attività lavorativa (la nave), con permanenza a bordo anche per lunghi periodi. Per i lavoratori marittimi sono previste particolari modalità di costituzione (contratto di arruolamento) e svolgimento del rapporto di lavoro che, di regola, ha carattere temporaneo; per l'accesso al lavoro sono richiesti requisiti professionali specifici e la gestione è affidata ad appositi organi. Il lavoro a bordo è contraddistinto da elementi di rilevanza pubblicistica rispetto al diritto del lavoro in generale e si applicano disposizioni speciali tra le quali, in particolare, quelle del Codice della Navigazione. La specialità del lavoro marittimo è confermata dall'art. 35 dello Statuto dei lavoratori (L. n. 300/1970) e tale aspetto trova riscontro anche nelle fonti di diritto internazionale. Infatti l'O.I.L. regola il lavoro nautico con convenzioni apposite e le disposizioni che valgono anche nel lavoro marittimo sono sempre espressamente sottolineate.

Tuttavia, allo stato attuale, si osserva che il quadro normativo evolve nel senso di attenuare questa impostazione tradizionale e rendere applicabili, ove compatibili, ai lavoratori del mare le leggi e i principi in tema di diritto comune del lavoro.

La giurisprudenza della Corte Costituzionale ha progressivamente esteso al lavoro nautico i principi del lavoro in generale, in particolare la disciplina limitativa dei licenziamenti, il diritto di sciopero, la prova del contraddittorio.

* Dirigente ex IPSEMA.

** Consulenza Statistica Attuariale ex IPSEMA.

*** INAIL, Direzione Centrale Rischi.

In materia di prevenzione, il D.Lgs. n. 271/99, aderendo ad alcune Convenzioni dell'O.I.L. e recependo le Direttive CEE n. 21/95, 41/98 e 29/92, ha introdotto un modello di tutela della sicurezza del lavoratore marittimo, in applicazione del D. L.vo 626/94 che regola tale aspetto nel lavoro subordinato. Ne deriva che la sicurezza del lavoro viene regolata dal diritto privatistico del lavoro, determinando il superamento della precedente condizione in cui il Codice della Navigazione ricomprendeva la sicurezza del lavoratore nella sicurezza della navigazione, intesa come "sicurezza dell'impresa" in generale. Il D.Lgs. n. 81/2008 - T.U. in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro - all'art. 3, comma 2, ha previsto che l'applicabilità della disciplina recata dal T.U. al settore marittimo è subordinata all'adozione di decreti che dovranno dettare le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento con detta disciplina della normativa speciale relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, di cui al D.Lgs. n. 271/1999, in ambito portuale, di cui al D.Lgs. n. 272/1999, e per il settore delle navi da pesca, di cui al D.Lgs. n. 298/1999. Il termine per adottare tali decreti è stato, prorogato al 2012 dall'art. 2, comma 51, della legge n. 10/2011.

2. L'obbligo assicurativo dei lavoratori marittimi ai sensi del T.U. 1124/1965

L'obbligo assicurativo del personale marittimo nei confronti di IPSEMA trova il suo fondamento nel T.U. n. 1124/1965 artt. 1, 4, 7 e la competenza dell'IPSEMA nell'art. 127. L'articolo 1 comprende, tra le attività protette:

- la navigazione marittima, lagunare, lacuale, fluviale ed aerea, eccettuato il personale di cui all'art. 34 del R.D.L. 20 agosto 1923, n. 2207, concernente norme per la navigazione aerea, convertito nella L. 31 gennaio 1926, n. 753;
- la pesca esercitata con navi o con galleggianti, compresa la pesca comunque esercitata delle spugne, dei coralli, delle perle e del tonno;
- la vallicoltura, la miticoltura, l'ostricoltura.

L'articolo 4 prevede che, per quanto riguarda la navigazione e la pesca, sono compresi nell'assicurazione i componenti dell'equipaggio, comunque retribuiti, delle navi o galleggianti anche se esercitati a scopo di diporto.

L'articolo 7 stabilisce che, "agli effetti dell'ultimo comma dell'art. 4, si considerano come persone componenti l'equipaggio della nave tutte quelle regolarmente iscritte sul ruolo di equipaggio o comunque imbarcate per servizio della nave. I ruoli di equipaggio e gli stati paga di bordo tengono luogo dei libri di matricola e di paga. Per le navi che non siano munite di carte di bordo, si considerano componenti l'equipaggio le persone iscritte sulla licenza e tutte le altre che sono indicate nei libri di matricola e di paga prescritti dall'art. 20 e che per dette navi

il datore di lavoro deve tenere. Tale disposizione deve osservarsi anche per le navi che siano munite di carte di bordo limitatamente alle persone di rinforzo all'equipaggio e a quelle adibite ai servizi speciali durante la sosta in porto. Dette persone sono comprese fra quelle assicurate presso le Casse di cui al n. 1) dell'art. 127 del presente decreto. Il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, sentito l'Istituto assicuratore, può consentire deroghe alle disposizioni degli articoli da 20 a 26 circa la formazione, la tenuta e la conservazione dei libri di matricola e di paga.”

Con la riforma del libro unico del lavoro sono abrogate le disposizioni contenute negli artt. da 20 a 26 del T.U. 1124/1956. Il Ministero del Lavoro con D.M. 9 luglio 2008 art. 7, comma 2, ha stabilito che “le disposizioni normative ancora vigenti che fanno richiamo ai libri obbligatori di lavoro o ai libri di matricola e di paga devono essere riferite al Libro unico di lavoro, per quanto compatibile” e, con risposta ad interpello 19 dicembre 2008 n. 53 il Ministero ha precisato che, stante il richiamo dell'art. 7 del D.M. 9 luglio 2008 ai libri obbligatori di lavoro o ai libri matricola e di paga, la previsione dell'art. 7 D.P.R. n. 1124/1965 deve essere interpretata nel senso che i datori di lavoro marittimo sono obbligati, con riferimento al personale imbarcato, unicamente all'istituzione e tenuta dei ruoli di equipaggio e degli stati paga di bordo che “tengono luogo dei libri di matricola e di paga”.

Secondo l'articolo 127 del T.U. 1124/1965 non sono assicurati presso l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro gli addetti alla navigazione marittima ed alla pesca marittima, nonché i radiotelegrafisti di bordo non assunti direttamente dagli armatori, alla cui assicurazione provvedono le Casse previste nell'art. 4 del regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, convertito nella legge 29 giugno 1933, n.860. Le Casse predette sono autorizzate a provvedere anche all'assicurazione di prestazioni supplementari previste da regolamenti organici, da contratti collettivi, da convenzioni di arruolamento e di ingaggi in favore delle persone soggette all'obbligo dell'assicurazione presso le Casse predette (cfr. par. 7).

Infine l'articolo 291 del T.U. 1124/1965 prevede che “le Casse marittime di cui all'art. 127 sono autorizzate ad assicurare contro gli infortuni e le malattie, su richiesta dell'armatore, gli equipaggi di navi battenti bandiera estera, in quanto composti per almeno due terzi, da marittimi di cittadinanza italiana. L'assicurazione comprende le stesse prestazioni previste per i marittimi delle navi italiane; la sua validità è in ogni momento subordinata al regolare versamento dei contributi da parte dell'armatore.”.

Si accenna che per i medesimi lavoratori per i quali sussiste l'obbligo dell'assicurazione ai sensi del T.U. 1124/1965, le Casse prima e l'IPSEMA successivamente hanno sempre esercitato l'assicurazione per le malattie comuni e la maternità (art. 1 u.c. della legge 33/1980).

3. Il sistema di finanziamento secondo gli statuti delle casse

Rispetto al profilo del finanziamento della gestione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali gli Statuti delle sopresse Casse marittime, ancora vigenti per IPSEMA, attribuiscono agli organi di amministrazione la facoltà di modificare l'aliquota contributiva in funzione dei risultati della gestione dell'ultimo esercizio e delle previsioni per gli esercizi successivi. Questa facoltà, tuttora in vigore, si presenta di segno diverso rispetto a quanto caratterizza l'analoga facoltà attribuita all'INAIL ai sensi dell'art. 40 primo comma del T.U. 1124/1965. In tale ultimo caso, infatti, le Tariffe dei premi devono essere deliberate dal Consiglio di Amministrazione dell'Istituto e poi approvate con Decreto del Ministro del lavoro e della Previdenza sociale. Secondo il disposto degli Statuti, eguali per le tre Casse, le variazioni tariffarie, una volta deliberate dagli organi di amministrazione dell'*ex* IPSEMA (oggi Presidente INAIL), risultano immediatamente operanti e pongono obblighi a carico dei datori di lavoro senza alcun intervento dell'Esecutivo, ai sensi dell'art. 15 dello Statuto approvato con Regio Decreto 14 dicembre 1905, n. 655 e successive modifiche ed integrazioni. Andrà valutata l'opportunità di un intervento legislativo sul punto, volto a creare omogeneità rispetto alla gestione generale.

4. La tariffa dell'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali nell'*ex* IPSEMA

L'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali è basata nell'*ex*-IPSEMA su un sistema finanziario di gestione misto:

- ripartizione dei capitali di copertura, in forma attenuata, per le rendite di inabilità (dirette e per i superstiti);
- ripartizione pura per le prestazioni temporanee e per la rivalutazione annua delle rendite in portafoglio.

La ripartizione dei capitali di copertura si basa sull'equilibrio tra contributi dell'anno e valore attuale medio di tutte le rate di rendita che si ritiene di dover pagare ai nuovi inabili o superstiti sorti nell'esercizio, fino all'estinzione del diritto al pagamento. È appena il caso di sottolineare che la determinazione del valore attuale presuppone l'utilizzo di un tasso di interesse (tasso tecnico) e di un'ipotesi di sopravvivenza per i possibili percettori di rendita, in conseguenza del quale occorreranno valutazioni e andranno assunte decisioni per creare, laddove si riterrà opportuno, omogeneità tra le gestioni INAIL ed *ex* IPSEMA.

È stato specificato in precedenza che il sistema di ripartizione dei capitali di copertura è in forma attenuata, in quanto dal punto di vista dei pagamenti si fa riferimento al solo importo iniziale delle rendite. L'onere per la rivalutazione

annua di queste ultime, insieme alle prestazioni di natura temporanea, viene coperto attraverso la ripartizione pura, sistema finanziario di gestione che si basa sull'equilibrio tra contributi dell'esercizio e pagamenti effettuati nell'anno.

La tariffa assicurativa è rappresentata dall'aliquota contributiva, che, applicata alle retribuzioni dei lavoratori, permette di ottenere l'importo del premio. La sua misura è determinata come rapporto tra un numeratore costituito dalle prestazioni, sia di natura temporanea che permanente (valore capitale), e dalle spese di amministrazione ed un denominatore costituito dal monte retributivo. Ciò vale come principio generale, poi occorrerà esaminare quali sono le categorie di rischio omogenee individuate dall'IPSEMA sulla base delle quali è stata differenziata la tariffa.

In merito alle categorie di rischio, occorre premettere che, allo stato attuale, la conoscenza dettagliata dei lavoratori assicurati non è nota, se non parzialmente attraverso le denunce nominative. Le caratteristiche del lavoratore vengono conosciute a posteriori, soltanto se si è verificato l'evento assicurato. Lavoratori con profili di rischio diversi, ad es. differente età, esperienza, ecc., possono alternarsi sullo stesso posto di lavoro nell'arco dell'esercizio.

La scelta delle categorie di rischio è ricaduta sulle categorie di naviglio (si veda il paragrafo 6), in quanto si può ritenere che, entro certi limiti, possano definire la tipologia di attività professionale esercitata dal personale assicurato, alla quale è legata la frequenza di sinistro; si pensi a quanto possono essere diverse le attività svolte su una nave passeggeri rispetto a quelle svolte su un peschereccio. Inoltre anche il costo medio della prestazione da erogare è legato alla retribuzione del marittimo, che è differenziata anche per categoria di naviglio (CCNL di categoria). Le motivazioni che hanno portato alla scelta delle categorie di naviglio come classi di rischio sono quindi molteplici e vale la pena di sottolineare, inoltre, che una maggiore differenziazione del rischio avrebbe potuto comportare un numero troppo esiguo di osservazioni per ciascun settore, viste le dimensioni contenute del collettivo dei lavoratori marittimi.

La tariffa attualmente in uso è quella emanata nel 2006, che è entrata in vigore per i contributi di competenza dello stesso anno (deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 155/06 del 9 ottobre 2006) e che ha determinato una riduzione media dell'aliquota contributiva dello 0,85%. La nuova tariffa è stata basata sul quinquennio di osservazione di prestazioni e retribuzioni 2000-2004.

5. Le prestazioni dell'ex IPSEMA

A completamento del precedente paragrafo dedicato alla tariffa, si ritiene opportuno riportare l'elenco delle principali prestazioni erogate ai marittimi, che costituiscono parte del numeratore dell'aliquota contributiva e che in alcuni casi ricalcano le prestazioni INAIL, in altri invece si differenziano per qualche aspetto o addirittura risultano assolutamente specifiche del mondo marittimo.

a. Temporanea inidoneità dovuta ad infortunio

Si tratta di una diaria giornaliera, corrisposta dal giorno successivo a quello dello sbarco nella misura del 75% della retribuzione percepita nei trenta giorni precedenti o della retribuzione convenzionale assicurata. Nel caso degli assicurati INAIL, invece, l'indennità viene corrisposta a dal quarto giorno successivo all'infortunio ed è pari al 60% della retribuzione giornaliera, elevata al 75% soltanto nel caso in cui l'inabilità si prolunghi oltre i novanta giorni, anche se non continuativi.

b. Temporanea inidoneità alla navigazione

La prestazione è prevista dalla legge n. 1486/1962. I marittimi, al termine di un periodo di assistenza per infortunio o malattia, potrebbero non essere giudicati idonei, dalla Commissione medica permanente di I grado, a svolgere la specifica attività di bordo. In questo caso viene loro corrisposta, per un periodo massimo di un anno, un'indennità giornaliera pari al 75% della retribuzione, ad esclusione dei compensi per lavoro straordinario.

c. Maggiori prestazioni per gli ufficiali in Regolamento organico

Si tratta di prestazioni temporanee supplementari per gli ufficiali di alcune società, secondo previsioni pattizie.

d. Maggiori prestazioni per il personale in continuità di rapporto di lavoro

Si tratta di un trattamento integrativo della malattia comune, ossia non di natura professionale, per il personale in continuità di rapporto di lavoro (personale che resta nella disponibilità dell'armatore dopo lo sbarco). La copertura assicurativa riguarda le malattie insorte tra il 28° ed il 180° giorno dallo sbarco. Al marittimo viene corrisposta un'indennità giornaliera dal quarto giorno successivo a quello della denuncia della malattia per la durata massima di un anno.

e. Assicurazione facoltativa extra legem

La copertura assicurativa riguarda le malattie comuni che si manifestano entro 28 giorni dallo sbarco per i lavoratori di quelle categorie di naviglio per le quali la

copertura assicurativa non è prevista come obbligatoria dall'art. 7 della legge 831/38, sulla base dell'estensione effettuata dall'Istituto. A partire dal quarto giorno successivo a quello della denuncia di malattia viene corrisposta un'indennità giornaliera per la durata massima di un anno dall'annotazione dello sbarco sul ruolo.

f. Costituzione delle nuove rendite dirette

Attualmente le rendite di nuova costituzione riguardano quasi esclusivamente quelle costituite secondo il decreto legislativo 38/2000, tranne pochi casi che derivano, ad esempio, da contenziosi di lunga durata. Al momento della revisione della tariffa l'onere per la costituzione delle nuove rendite era stato distinto tra rendite costituite in base al Testo Unico e rendite costituite in base al decreto 38/2000. Le prime riguardano gli infortuni avvenuti o le malattie professionali denunciate entro il 24 luglio 2000, le seconde gli eventi riferiti al periodo successivo. Il Testo unico contempla il solo risarcimento del danno patrimoniale per i casi di inabilità permanente assoluta di grado superiore al 10%. Il decreto 38/2000 ha invece introdotto il risarcimento del danno biologico, ossia della "lesione all'integrità psicofisica, suscettibile di valutazione medico-legale, della persona. Le prestazioni per il ristoro del danno biologico sono determinate in misura indipendente dalla capacità di produzione del reddito del danneggiato." Secondo il decreto 38/2000 le rendite vengono costituite per menomazioni di grado non inferiore al 16% e sono composte da due quote, una a copertura del danno patrimoniale, l'altra a copertura del danno biologico.

Nel caso dei lavoratori marittimi dello Stato maggiore l'art. 116 del T.U. prevede che il massimale retributivo, da utilizzare per il calcolo della rendita, sia più elevato, rispetto a quello degli altri lavoratori, del 44% per i comandanti ed i capi macchinisti, del 22% per i primi ufficiali di coperta e di macchina e dell'11% per gli altri ufficiali.

g. Costituzione delle nuove rendite per i superstiti

Si tratta delle rendite erogate ai superstiti del marittimo deceduto per causa di servizio e sono differenziate, oltre che in funzione della retribuzione di riferimento, anche per tipologia di parentela.

h. Indennizzo del danno biologico in capitale

La liquidazione, una prestazione *una tantum*, riguarda quei casi di inabilità permanente di grado compreso tra 6% e 15%.

i. Rivalutazione delle rendite in vigore

L'onere deriva dal calcolare le riserve matematiche sugli importi iniziali delle rendite, sulla base del sistema finanziario di gestione dei capitali di copertura in forma attenuata. Il costo della rivalutazione annua deve perciò essere quantificato a parte e, come si è visto sopra, gestito a ripartizione pura.

6. Le categorie di naviglio e la relativa copertura assicurativa

Si ritiene utile fornire indicazioni sulle diverse categorie di naviglio di cui si è detto sopra con riferimento alla differenziazione del rischio posto alla base della tariffa dei premi.

a. Passeggeri

La categoria Passeggeri comprende le navi da traffico iscritte nelle matricole delle navi maggiori, munite di ruolo equipaggio, con caratteristiche, dotazioni e sistemazioni riservate all'equipaggio tali da essere abilitate alla navigazione di altura ed impiegate in attività di trasporto, prevalentemente di persone.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità. Tale assicurazione garantisce, inoltre, l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi e regolamenti organici. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 5,88%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi di queste navi il diritto alle prestazioni sia per la malattia fondamentale (malattia verificatasi durante l'imbarco) e la maternità che per la malattia complementare (malattia verificatasi entro 28 giorni dallo sbarco).

b. Carico

La categoria Carico comprende le navi da traffico iscritte nelle matricole delle navi maggiori, munite di ruolo equipaggio, con caratteristiche, dotazioni e sistemazioni riservate all'equipaggio tali da essere abilitate alla navigazione di altura ed impiegate in attività di trasporto, prevalentemente di merci.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di queste unità assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità. Tale assicurazione garantisce, inoltre, l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi e regolamenti organici. A decorrere dal

1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari all'11,60% per il Trasporto merci internazionale e al 7,00% per il Trasporto merci nazionale.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi di queste navi il diritto alle prestazioni sia per la malattia fondamentale e la maternità che per la malattia complementare.

c. Rimorchio

La categoria Rimorchiatori include i mezzi tecnici adibiti al servizio di rimorchio; ai fini della copertura assicurativa si distingue tra rimorchio portuale (rimorchio-manovra) e rimorchio d'altura (rimorchio-trasporto).

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di questi mezzi assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità. Tale assicurazione garantisce, inoltre, l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi e regolamenti organici. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 4,40%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi dei rimorchiatori il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità. L'assicurazione garantisce, inoltre, per legge le prestazioni di malattia complementare agli equipaggi dei rimorchiatori d'altura, mentre è facoltativa per gli equipaggi del rimorchio portuale, con aliquota di premio aggiuntiva pari al 2,75%.

d. Attività ausiliarie

Le unità di Naviglio Ausiliario sono quelle adibite a svolgere funzioni ausiliarie e destinate a servizi attinenti alla navigazione marittima. La tipologia dei natanti di questa categoria è varia: quali ad esempio pontoni, bettoline, draghe, chiatte, pilotine e galleggianti. Le attività di servizio comprendono oltre a generici lavori marittimi e servizi portuali, attività antinquinamento, appoggio alle piattaforme, ricerca scientifica, stoccaggio e bunkeraggio.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di queste unità assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità. Tale assicurazione garantisce, inoltre, l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi e regolamenti organici. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 6,06%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi dei rimorchiatori il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità. L'assicurazione per le prestazioni di malattia complementare è facoltativa per gli equipaggi di tali unità, con aliquota di premio aggiuntiva pari al 2,75%.

e. Traffico locale

Sono comprese nella categoria Traffico Locale le navi iscritte nei registri delle navi minori munite di licenza o navi iscritte nelle matricole delle navi maggiori con limitazioni alla navigazione annotate sul ruolo, impiegate in attività di trasporto di persone, merci o misto.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di questi mezzi assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 5,20% con aliquota aggiuntiva pari allo 0,08 per l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi delle unità adibite al traffico locale il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità.

f. Pesca

La categoria Pesca Marittima comprende le imbarcazioni destinate alla pesca professionale, esercitata da pescatori marittimi e imprese di pesca, iscritti nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto. Sono assicurati gli equipaggi del naviglio da pesca marittima avente stazza lorda superiore alle dieci tonnellate o motore di potenza superiore ai dodici cavalli o per i quali sussista l'obbligo della tenuta dei libri matricola e paga (e cioè in tutti quei casi in cui sono presenti persone imbarcate in qualità di "dipendenti" e per le quali venga emessa una busta paga). Non sono assicurati con l'IPSEMA i pescatori riconosciuti autonomi o associati in cooperativa, imbarcati su natanti non superiori a 10 TSL. Tale assicurazione è riservata, a norma della legge 13 maggio 1958 n. 250 all'INAIL.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di queste imbarcazioni assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità

La categoria della pesca marittima si distingue in:

Pesca costiera — Comprende l'attività di pesca esercitata lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 5,88%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità.

Agli equipaggi assicurati nella categoria non spettano le prestazioni in caso di malattia insorta dopo lo sbarco (c.d. malattia complementare).

Pesca mediterranea — Comprende l'attività di pesca esercitata nel mare

Mediterraneo, entro gli stretti di Gibilterra, dei Dardanelli e il canale di Suez. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 7,30%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi delle imbarcazioni adibite alla pesca mediterranea il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità.

Agli equipaggi assicurati nella categoria non spettano le prestazioni in caso di malattia insorta dopo lo sbarco (c.d. malattia complementare).

Pesca oltre gli stretti o oceanica — Comprende l'attività di pesca esercitata senza alcun limite territoriale. A decorrere dal 1° gennaio 2006 l'aliquota di premio è pari al 7,30%.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi delle imbarcazioni adibite alla pesca oltre gli stretti il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità.

Agli equipaggi della navi da pesca di stazza lorda superiore alle 200 tonnellate adibite alla pesca oltre gli stretti spettano, per legge, anche le prestazioni per la malattia insorta entro i 28 giorni dallo sbarco (c.d. malattia complementare).

Per gli equipaggi del naviglio da pesca si applicano le retribuzioni convenzionali come base imponibile sia per il calcolo dei premi e contributi sia per il calcolo delle indennità di inabilità temporanea assoluta e per la liquidazione delle rendite.

g. Diporto

La categoria Diporto comprende navi e imbarcazioni con qualunque mezzo di propulsione destinate alla navigazione da diporto, effettuata in acque marittime a scopi sportivi o ricreativi, con equipaggio imbarcato con contratto di arruolamento.

Con il premio della gestione infortuni gli armatori di queste unità assicurano i propri equipaggi per i rischi di infortunio, malattia professionale e temporanea inidoneità.

A decorrere dal 1° gennaio 2006 per le unità da diporto l'aliquota di premio è pari al 4,50% con aliquota aggiuntiva pari allo 0,08% per l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi, per le unità da diporto a noleggio l'aliquota è pari al 5,20% con aliquota aggiuntiva pari al 5,28% per l'erogazione di prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi.

Il contributo mensile di malattia garantisce agli equipaggi delle unità adibite al diporto il diritto alle prestazioni per la malattia fondamentale e la maternità.

L'assicurazione per le prestazioni di malattia complementare è facoltativa per gli equipaggi di tali unità con aliquota di premio aggiuntiva pari al 2,75%.

h. Attività particolari

L'Istituto provvede all'assicurazione dei concessionari di bordo (personale viaggiante che svolge servizi supplementari a bordo delle navi - ad esempio attività commerciali o ricreative a bordo delle navi da crociera), del personale addetto alle prove in mare (personale utilizzato dai cantieri per il collaudo delle navi in costruzione), dei tecnici ed ispettori con aliquota pari al 5,88%.

Il premio assicura il personale che svolge tali attività particolari per i rischi di infortunio e malattia professionale, temporanea inidoneità e le prestazioni supplementari previste dai contratti collettivi (temporanea inidoneità e prestazioni supplementari sono escluse per gli allievi nautici).

7. Le assicurazioni supplementari

L'IPSEMA esercita, inoltre, per gli stessi soggetti obbligatoriamente assicurati, l'assicurazione di prestazioni supplementari per infortuni e malattie previste da leggi, contratti collettivi, regolamenti organici o convenzioni di arruolamento e di prestazioni integrative previste da leggi, regolamenti o accordi sindacali nazionali. L'Istituto può anche assumere l'assicurazione degli infortuni sul lavoro e le malattie degli equipaggi di navi iscritte in compartimenti esteri, nonché fungere da ente collettore di altri contributi e di quote associative delle categorie per le quali esercita le attribuzioni di cui al presente regolamento.

La copertura per le assicurazioni supplementari di cui al comma 3 dell'art.1 del regolamento di assicurazione IPSEMA, fatta eccezione per quelle obbligatorie previste da disposizioni di legge, è subordinata al regolare pagamento del premio stabilito sia in via provvisoria che definitiva e resta sospesa in caso di morosità. Gli eventi che si verificano nel periodo di sospensione della copertura assicurativa non vengono indennizzati, neanche dopo la regolarizzazione dei premi arretrati. Ogni modifica delle norme contrattuali o regolamentari che dia luogo ad assicurazioni supplementari si intenderà automaticamente applicata alle assicurazioni stesse, salvo contraria comunicazione da parte dell'armatore e ferma comunque la eventuale relativa copertura finanziaria.

I premi per le assicurazioni supplementari vengono determinati e sono riscossi congiuntamente a quelli previsti per le assicurazioni di legge. Per gli equipaggi delle navi estere il premio viene determinato e riscosso in via definitiva ad inizio esercizio sulla base delle retribuzioni assicurate. Nel calcolo del premio infortuni, i maggiori rischi correlati all'attività di palombari e sommozzatori a bordo della nave sono coperti dall'aliquota aggiuntiva pari al 5%. L'assicurazione per le prestazioni previste da CCNL e Regolamenti organici (contratti per marittimi appartenenti allo stato maggiore iscritti in R.O., ormai ad esaurimento) è coperta dall'aliquota di premio pari allo 0,08%.

Le assicurazioni supplementari che non hanno un fondamento normativo sono accese su richiesta del datore di lavoro.

8. I lavoratori della pesca marittima e settori limitrofi già assicurati in INAIL

La gestione dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei lavoratori della pesca marittima autonomi ed associati in cooperative e compagnie è affidata alla competenza dell'INAIL dal T.U. 1124/1965. Coerentemente con le disposizioni del citato Testo Unico, il Regolamento dell'ex IPSEMA assicura, infatti, gli addetti alla navigazione marittima ed alla pesca marittima, ma fa "salve le disposizioni di leggi speciali" ed esclude espressamente (art. 2, comma 6) dall'assicurazione i "pescatori imbarcati su natanti non superiori alle dieci tonnellate di stazza lorda riconosciuti autonomi o associati in cooperativa ai sensi della Legge 13 marzo 1958, n. 250" che esercitano professionalmente (quale attività esclusiva o prevalente) la pesca, già assicurati in INAIL.

A tali categorie sono da aggiungere i pescatori familiari coadiuvanti del pescatore autonomo in quanto datore di lavoro, ai sensi dell'art. 4, n. 6) del D.P.R. n. 1124/1965. I lavoratori del settore marittimo già assicurati all'Inail sono pertanto:

- i pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne (si tratta di persone che esercitano la pesca quale esclusiva o prevalente attività lavorativa, associate in cooperative o compagnie, oppure lavoratori autonomi). Per detti lavoratori è dovuto il pagamento di un premio speciale unitario mensile a persona in relazione ad una retribuzione giornaliera prescelta non inferiore al limite minimo previsto dalla legge;
- per i pescatori familiari coadiuvanti del lavoratore autonomo sopra indicato è, invece, dovuto il pagamento di un premio ordinario relativo alla generalità dei familiari (detto premio può essere calcolato su una retribuzione convenzionale se è stabilita da apposito decreto provinciale, effettiva se percepiscono una retribuzione effettiva o di ragguaglio).

Si segnala altresì che la stessa tariffa dei premi Inail comprende al proprio interno una serie di previsioni e quindi di tassi di tariffa relativi all'attività di navigazione nelle acque interne nonché ai lavori subacquei. Sono assicurati dall'INAIL anche i lavoratori soci di società e di enti cooperativi anche di fatto di cui al D.P.R. 30 aprile 1970, n. 602 (ormeggiatori, battellieri, ecc.).

9. Il percorso dell'integrazione: le soluzioni possibili

L'integrazione delle competenze assicurative dei due Istituti costituisce un obiet-

tivo da raggiungere per tappe successive, fino ad un'eventuale collocazione della gestione *ex* IPSEMA nella gestione Industria INAIL.

La gestione Industria INAIL è organizzata secondo la seguente struttura tariffaria: tariffa ordinaria dipendenti, tariffa apprendisti, tariffa per silicosi ed asbestosi, tariffa per artigiani autonomi, tariffa per assicurazioni speciali, tariffa per collaboratori familiari COLF, tariffa lavoro occasionale.

È opinione di chi scrive che la tariffa *ex* IPSEMA possa nel tempo affiancarsi alle altre appena individuate come "tariffa per i lavoratori marittimi". Tale gestione potrebbe essere affidata attraverso specifiche implementazioni delle procedure informatiche ed una attenta revisione della modulistica al GRA, che è la procedura che gestisce il rapporto assicurativo in INAIL. I datori di lavoro marittimi dovranno poi essere conseguentemente abilitati all'accesso a Punto Cliente.

Ad avviso di chi scrive, il percorso prefigurato sul piano operativo andrà accompagnato, su un piano più alto, normativo, da un'attenta ricognizione delle norme attualmente vigenti sul tema in generale dei lavoratori del mare, per studiarne coerenza e possibile razionalizzazione sotto il profilo strettamente assicurativo, prevenzionale, di cura e reinserimento del lavoratore. Naturalmente questa è però una operazione di più lungo periodo.

All'esito di detto *iter* di studio, sempre ad avviso di chi scrive, dovrà essere valutato tra l'altro, sul piano strettamente assicurativo, se sussistono le condizioni per riportare in un'unica tariffa ordinaria dipendenti anche il complesso e difficile mondo del lavoro marittimo.

RIASSUNTO

L'articolo dopo una breve introduzione dedicata alla specificità del lavoro marittimo ed alla analisi degli elementi che testimoniano l'evoluzione del quadro normativo nel senso di attenuare questa impostazione tradizionale e rendere applicabili, ove compatibili, ai lavoratori del mare le leggi e i principi in tema di diritto comune del lavoro, sintetizza le modalità di funzionamento e l'articolazione della tariffa dei premi quale ad oggi vige per la gente di mare nonché le prestazioni che l'*ex* IPSEMA eroga. Sostanzialmente diversa da quella ordinaria di Inail, alla tariffa dei premi dell'*ex* IPSEMA è estraneo il meccanismo proprio della tariffa Inail di oscillazione del tasso, nonché il formalismo di detta tariffa che può essere emanata solo con decreto interministeriale. Per la tariffa dei lavoratori del mare è sufficiente delibera del Consiglio di Amministrazione (oggi Presidente), la nave (sede dei lavori) e la sua caratterizzazione tipologica rappresenta un parametro di riferimento fondamentale ai fini della individuazione del rischio assicurativo. Non è possibile nell'immediato ed in assenza di adeguati interventi normativi assimilare i due modi di funzionamento per questa parte del sistema assicurativo. È auspicabile però che l'evoluzione verso il diritto comune

del lavoro che accompagna il lavoro marittimo all'esito di attento iter di studio porti a verificare l'assimilazione all'ordinaria tariffa dipendenti anche di questo complesso e difficile mondo.

SUMMARY

After a brief introduction dedicated to the specificity of maritime labour and to the analysis of elements that bear witness to the evolution of the regulatory framework in such way as to attenuate this traditional approach, and to render applicable the laws and principles regarding common law on labour, where compatible, to the maritime workers, the article summarises the manner of functioning and articulation of the premium rates which now apply to seafarers, as well as of services that *ex IPSEMA* delivers. Substantially different from the ordinary INAIL rate, the distinctive INAIL mechanism of the oscillation rate is unrelated to the premium rates of *ex IPSEMA*, and furthermore, the formalism of the said rate can only be promulgated by interdepartmental decree. For the premium rate of maritime workers, the resolution of the Board of Directors (the Chairman today) is sufficient: a ship (the work site) and its typological characterisation represent a fundamental reference parameter for the determination of insurance risk. It is not immediately possible, in the absence of appropriate legislation, to assimilate the two manners of functioning for this part of the insurance system. It is to be desired, however, that the evolution towards a common labour law, one that matches maritime labour to the outcome of provident study procedures, leads to verifying their assimilation under ordinary workers' rates, also in this complex and difficult world.