

# La contribuzione nel settore marittimo

Alessandro Cenerelli - *Esperto in materia previdenziale*

### Evoluzione normativa

L'attuale trattamento previdenziale dei lavoratori del settore marittimo è il risultato di una lunga e complessa evoluzione normativa, segnata dalla progressiva inclusione di tali soggetti nel regime contemplato per la generalità dei lavoratori subordinati.

L'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti è disciplinata dalla legge n. 413/1984, che ha soppresso la Cassa nazionale per la previdenza marinara, affidando le funzioni di tale ente all'Inps e così inserendo pienamente la tutela pensionistica dei lavoratori marittimi nel sistema dell'assicurazione generale obbligatoria.

Un'evoluzione analoga ha interessato l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, la quale, gestita prima dalle Casse marittime adriatica, meridionale e tirrena e poi dall'Istituto di previdenza per il settore marittimo (Ipsema), è stata infine attribuita all'Inail (art. 7, c. 1, D.L. n. 78/2010, conv. dalla legge n. 122/2010).

Nondimeno, nel quadro di tali riforme previdenziali è stata avvertita la necessità di dettare delle norme speciali per il settore marittimo, stanti le numerose peculiarità che connotano l'attività di navigazione.

### Lavoro marittimo

Il lavoro marittimo si configura come un rapporto di lavoro speciale a causa della peculiare disciplina a cui è assoggettato, la quale è contenuta prioritariamente nel codice della navigazione (R.D. n. 327/1942) e nelle altre fonti di settore, potendosi ricorrere al diritto del lavoro comune soltanto in via sussidiaria, cioè ove manchino, nell'ambito del diritto della navigazione, norme poste in via diretta o ricavabili per analogia. Malgrado tale specialità si sia attenuata nel corso del tempo per effetto della normativa comunitaria, della giurisprudenza e della contrattazione collettiva, nella disciplina del lavoro marittimo permangono numerose particolarità, legate soprattutto agli elementi pubblicistici che la connotano.

### Fonti normative

In considerazione delle notevoli implicazioni sul piano previdenziale, tra le fonti di siffatta disciplina speciale occorre ricordare, accanto al codice della navigazione, il regolamento di esecuzione dello stesso per la navigazione marittima (D.P.R. n. 328/1952). Con riguardo alla navigazione da diporto, vengono in rilievo altresì le disposizioni del codice della nautica da diporto (D.Lgs. n. 171/2005) e del relativo regolamento di attuazione (D.M. 29 luglio 2006). Quanto alla navigazione da pesca, occorre fare riferimento anche ai vari interventi legislativi di riordinamento del settore ittico (da ultimo revisionato ad opera del D.Lgs. n. 4/2012), nonché al risalente - ma tutt'oggi in vigore - D.P.R. n. 1639/1968.

### Armatore ed equipaggio

I soggetti del rapporto di lavoro marittimo sono l'armatore, da una parte, e i lavoratori che compongono l'equipaggio della nave, dall'altra.

### Definizione di armatore

L'armatore è colui che assume l'esercizio della nave, cioè colui che gestisce l'imbarcazione, svolgendo con essa l'attività di navigazione e accollandosi i relativi rischi e responsabilità. Al riguardo, è opportuno precisare che sono ammesse alla navigazione soltanto le navi iscritte in appositi registri e abilitate mediante il rilascio, da parte dei competenti uffici marittimi, dei documenti comprovanti l'avvenuta iscrizione (ossia l'atto di nazionalità per le navi maggiori, la licenza per le navi minori e i galleggianti, il passavanti provvisorio o la

<b>Soggetti abilitati</b>	<p>licenza provvisoria per le imbarcazioni di nuova costruzione o provenienti da registri stranieri, nonché la licenza per le navi e le imbarcazioni da diporto). L'iscrizione, a sua volta, presuppone specifici requisiti di individuazione (stazza, nome e numero) e nazionalità della nave (art. 143 c. nav., come sostituito dal D.L. n. 457/1997, conv. dalla legge n. 30/1998).</p> <p>L'esercizio della nave, con la conseguente qualifica di armatore, può essere assunto tanto da persone fisiche quanto da enti, società e persone giuridiche (associazioni, società disciplinate dal codice civile, società di armamento fra comproprietari di nave di cui all'art. 278 c. nav.). A tale scopo non è necessaria la proprietà della nave, la quale può essere esercitata anche sulla base di un diritto reale di godimento (ad es. l'usufrutto) ovvero di un rapporto obbligatorio (ad es. un contratto di locazione). Ai fini dell'esercizio della nave non è indispensabile nemmeno l'armamento della stessa, cioè la fornitura di tutto quanto (attrezzature, vettovaglie, equipaggio) è necessario alla navigazione (ben potendo l'imbarcazione essere presa in locazione già armata ed equipaggiata).</p> <p>È discusso se l'armatore rivesta necessariamente la qualifica di imprenditore ai sensi dell'art. 2082 c.c., ma tende a prevalere l'opinione secondo cui le due figure non siano sovrapponibili e non debbano per forza coesistere (si pensi alla navigazione esercitata a scopo di diporto o per spedizioni scientifiche ovvero svolta in via meramente occasionale, in cui mancano, rispettivamente, il fine di produzione o di scambio e il carattere della professionalità, che sono, invece, necessari per la sussistenza dell'impresa).</p>
<b>Personale marittimo</b>	<p>Prima di assumere l'esercizio della nave, l'armatore deve presentare al competente ufficio marittimo un'apposita dichiarazione, in mancanza della quale si presume, fino a prova contraria, che armatore sia il proprietario dell'imbarcazione (artt. 265-272 c. nav.).</p> <p>Quanto ai lavoratori operanti a bordo della nave, occorre premettere che il personale marittimo è sottoposto ad un peculiare ordinamento pubblicistico, finalizzato a controllare, da un lato, che chi esercita la professione nautica possieda tutti i requisiti previsti sul piano dell'idoneità fisica, morale e professionale e, dall'altro, che la relativa attività si svolga con l'osservanza delle regole poste a tutela della sicurezza della navigazione.</p>
<b>Iscrizione nei registri</b>	<p>Tale controllo pubblico si esprime, innanzitutto, nell'obbligo di iscrizione dei lavoratori marittimi in appositi registri. Il personale navigante è inquadrato dal codice della navigazione nella categoria della gente di mare, che viene ulteriormente suddivisa - con classificazione ritenuta sostitutiva di quella contenuta nell'art. 2095 c.c. per i lavoratori comuni - nelle tre sottocategorie del personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi tecnici di bordo, del personale addetto ai servizi complementari di bordo e del personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera (art. 115 c. nav.).</p>
<b>Presupposti per l'assunzione</b>	<p>La gente di mare deve essere iscritta in registri denominati «matricole» e tenuti dagli uffici marittimi (artt. 118-121 c. nav.). L'assunzione, da parte dell'armatore, di personale navigante non iscritto nelle matricole costituisce un illecito penale di tipo contravvenzionale (art. 1178 c. nav.). L'iscrizione nelle matricole si pone altresì come un presupposto per la legittima stipulazione del contratto di lavoro, determinandone la nullità in caso di mancanza originaria e la risoluzione di diritto in caso di sopravvenuta sospensione o cancellazione (salva comunque l'efficacia delle prestazioni svolte nel periodo in cui il rapporto lavorativo ha avuto esecuzione ai sensi dell'art. 2126 c.c.). La gente di mare è inoltre dotata di un libretto di navigazione (art. 122 c. nav.), il quale abilita all'esercizio della professione nautica e funge sia da libretto di lavoro che da documento d'identità personale e passaporto (art. 220 reg. nav. mar.). Sul libretto di navigazione devono essere annotate, a cura dell'autorità marittima o consolare, svariate informazioni relative al lavoratore marittimo e alla sua attività, e in particolare i movimenti di imbarco e di sbarco, completi di luogo e data (sul valore probatorio di tali annotazioni v. Cass. n. 25095/2005).</p>
<b>Contratto di arruolamento</b>	<p>Sempre in funzione delle menzionate esigenze pubblicistiche, l'instaurazione del rapporto di lavoro soggiace ad un particolare formalismo. Il contratto di lavoro marittimo per lunga tradizione viene designato «contratto di arruolamento» e, salve alcune eccezioni, a pena</p>

### Equipaggio

di nullità deve essere stipulato per atto pubblico, ricevuto nel territorio dello Stato dall'autorità marittima e all'estero dall'autorità consolare. Parimenti a pena di nullità, il contratto di lavoro va annotato, a cura dell'autorità rogante, sui documenti di bordo.

L'ordinamento pubblicistico del lavoro marittimo si manifesta, infine, nella normativa che regola l'organizzazione di bordo. Tale organizzazione trova il suo fondamento nell'istituto dell'equipaggio ed è costituita da una serie di norme finalizzate ad ottenere, da parte di coloro che lavorano sulla nave, comportamenti coerenti con l'obiettivo della sicurezza della navigazione. In particolare, l'equipaggio della nave marittima è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della stessa (art. 316 c. nav.).

### Documenti di bordo

L'equipaggio deve essere registrato su appositi documenti di bordo (sulla cui rilevanza previdenziale v. Inps, circ. n. 193/1997).

Per le navi maggiori è previsto il ruolo di equipaggio, la cui funzione precipua è quella di attestare la consistenza e la composizione del personale che presta servizio sulla nave. In particolare, tale documento deve contenere l'indicazione della data di armamento e di quella di disarmo della nave e l'elenco delle persone dell'equipaggio, con l'annotazione del contratto individuale di arruolamento, del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni esplicate e della retribuzione fissata (art. 170 c. nav.). Per ciascuna persona arruolata, occorre inoltre annotare la data e il luogo di imbarco e di sbarco (art. 357 reg. nav. mar.).

### Annotazioni

Il ruolo di equipaggio, rilasciato dagli uffici marittimi e all'estero dagli uffici consolari, conserva validità per un periodo di 3 anni dalla data di rilascio. Al termine di tale periodo, l'ufficio marittimo o consolare ritira il ruolo scaduto e ne rilascia uno nuovo (art. 354 reg. nav. mar.). Dall'autorità marittima o consolare devono essere effettuate altresì tutte le annotazioni sul documento, le quali hanno conseguentemente efficacia di prova legale circa la sussistenza del rapporto di arruolamento (Cass. n. 18480/2007). Tuttavia, l'armatore, a determinate condizioni, può essere esonerato dall'obbligo di annotazione dei movimenti di imbarco e di sbarco, che vengono registrati su apposite note compilate dallo stesso e vistate dall'autorità marittima (art. 172-bis c. nav.).

### Ruolino di equipaggio

Per le navi minori e i galleggianti marittimi il ruolo di equipaggio è sostituito dalla licenza, che soggiace alla medesima disciplina (artt. 169 e 172 c. nav.). Tali imbarcazioni sono altresì dotate di un documento denominato «ruolino di equipaggio», che originariamente era previsto per le sole navi minori (art. 17, D.M. 6 luglio 1974, recante le norme per l'esecuzione della legge n. 27/1973 sulla previdenza marinara) e poi è stato esteso anche ai galleggianti (disposizione del Ministero della marina mercantile del 4 ottobre 1976). Siffatto documento è stato introdotto per fini eminentemente previdenziali ad integrazione della licenza e costituisce l'esatto *pendant* del ruolo di equipaggio per il naviglio minore: rilasciato dal competente ufficio marittimo e annesso alla licenza, il ruolino contiene le medesime indicazioni e annotazioni previste per il ruolo e, proprio come quest'ultimo, ha una durata triennale.

### Documenti delle unità da diporto

Regole identiche valgono per la seconda parte del passavanti provvisorio, contenente l'elenco dell'equipaggio (art. 333 reg. nav. mar.).

### Obblighi di comunicazione e documentazione

Le navi e le imbarcazioni da diporto sono provviste di un ruolino di equipaggio, avente le medesime caratteristiche dell'omologo documento contemplato per le navi minori e i galleggianti (art. 38 c. dip. e art. 23, D.M. 29 luglio 2008).

Merita un accenno la questione dei rapporti tra l'illustrata disciplina delle registrazioni concernenti l'equipaggio e gli obblighi di comunicazione e documentazione previsti per la generalità dei datori di lavoro, imperniati, rispettivamente, sulle comunicazioni al Centro per l'impiego e sul Libro unico del lavoro.

Con riferimento al primo aspetto, nel settore marittimo esiste un peculiare sistema di

comunicazioni obbligatorie, introdotto nel quadro della riforma del collocamento della gente di mare da parte del D.P.R. n. 231/2006 (sul quale sono recentemente intervenuti, in chiave di semplificazione, i D.Lgs. n. 150/2015 e n. 151/2015, emanati in attuazione della legge n. 183/2014). In estrema sintesi, l'instaurazione e la cessazione dei rapporti di lavoro devono essere comunicate telematicamente, mediante il modello «Unimare», entro il 20° giorno del mese successivo alla data dell'imbarco o dello sbarco dei marittimi o dei lavoratori che comunque prestano servizio a bordo (art. 40, c. 6, D.L. n. 112/2008, conv. dalla legge n. 133/2008).

Quanto all'obbligo di registrazione sul Libro unico del lavoro, è stato chiarito che l'armatore ne è esente per i componenti dell'equipaggio della nave, dovendo provvedere per tale personale esclusivamente all'istituzione e alla tenuta del ruolo di equipaggio (ovvero dei documenti equivalenti per le navi minori e i galleggianti e per le unità da diporto) e degli stati paga di bordo di cui all'art. 7, D.P.R. n. 1124/1965 (Min. lav., interp. n. 53/2008).

Imbarcazione	Documento di bordo
Navi maggiori	Ruolo di equipaggio
Navi minori e galleggianti	Ruolino di equipaggio
Navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero	Seconda parte del passavanti provvisorio
Navi e imbarcazioni da diporto	Ruolino di equipaggio

### Legge applicabile al rapporto di lavoro marittimo

Ai sensi dell'art. 9 c. nav., il contratto di lavoro marittimo è regolato dalla legge di bandiera della nave, fatta salva, nel caso in cui la nave sia straniera, la diversa volontà delle parti.

La disposizione ricopre ormai un ruolo residuale - tanto da essere considerata implicitamente abrogata - a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, oggi sostituita dal reg. Ce n. 593/2008 (c.d. Roma I).

### Rilievo alla scelta delle parti

L'art. 8 di tale regolamento individua la legge applicabile al contratto individuale di lavoro in genere, attribuendo primario rilievo alla scelta delle parti e contemplando, in subordine, una serie di altri criteri di collegamento (Paese in cui il lavoro è abitualmente svolto, o in cui si trova la sede che ha proceduto all'assunzione, o ancora con cui il contratto presenta un collegamento più stretto).

Una peculiare disciplina è inoltre prevista per gli equipaggi delle navi italiane iscritte nel Registro internazionale dall'art. 3, D.L. n. 457/1997, conv. dalla legge n. 30/1998: si stabilisce, infatti, che il trattamento dei marittimi italiani o comunitari - sotto i profili economico, normativo, previdenziale ed assicurativo - deve essere disciplinato dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli Stati membri e che il rapporto di lavoro del personale extracomunitario non residente nell'Unione europea deve essere regolamentato dalla legge scelta dalle parti, fermo restando che per tutti i marittimi extracomunitari, residenti e non, le condizioni economiche, salariali e assicurative minime sono fissate dalla contrattazione collettiva.

### Regime previdenziale marittimo Inps

Il regime previdenziale contemplato dalla legge n. 413/1984 trova applicazione, di regola, in presenza di due condizioni:

- l'esercizio di una nave dotata delle caratteristiche stabilite dalla medesima legge;
- l'impiego di lavoratori marittimi quali componenti del relativo equipaggio.

Sotto il profilo della passi amministrativa, il riferimento fondamentale è tuttora rappresentato dalla circ. n. 56/1988, con la quale l'Inps ha fornito istruzioni organiche in materia.

### Tipologie di navi

#### **Aziende armatoriali**

I datori di lavoro sottoposti alla legge n. 413/1984 sono gli armatori che esercitano le navi individuate dall'art. 5, ossia:

- le navi iscritte nelle matricole delle navi maggiori;
- le navi iscritte nei registri delle navi minori e dei galleggianti e dotate delle caratteristiche di cui all'art. 1287 c. nav. (cioè stazza lorda superiore a 10 tonnellate ovvero apparato motore superiore a 25 cavalli asse o 30 cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario);
- i galleggianti iscritti nei registri delle navi minori e dei galleggianti e addetti al servizio dei porti, delle rade e del pilotaggio, qualunque ne sia la stazza e purché abbiano mezzi di propulsione propri;
- le navi da diporto iscritte nei registri delle navi da diporto;
- le imbarcazioni da diporto iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto e dotate di una stazza lorda superiore a 10 tonnellate ovvero di un apparato motore con potenza massima di esercizio superiore a 35 cavalli vapore, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario.

È inoltre necessario che tali navi siano dotate di carte di bordo o di documenti equiparati, in mancanza dei quali si deve applicare il regime previdenziale comune (cfr. Cass. n. 3239/2001).

### Lavoratori dell'equipaggio

#### **Soggetti assicurati**

I soggetti assicurati con il regime previdenziale marittimo vengono dettagliatamente individuati dagli artt. 4, 12, 38 e 47, legge n. 413/1984.

In generale, rientrano nell'obbligo assicurativo tutti i lavoratori marittimi di nazionalità italiana o straniera che facciano parte dell'equipaggio delle navi sopra elencate. Al riguardo, l'art. 6, c. 15-*bis*, legge n. 236/1993, di conversione del D.L. n. 148/1993, ha precisato che si considerano comprese nell'equipaggio, ai fini previdenziali, anche le qualifiche di comandante e di direttore di macchina (Inps, circ. n. 223/1993).

Ne consegue che, oltre alle esclusioni espressamente contemplate dalla legge n. 413/1984, devono ritenersi sottratti al regime previdenziale marittimo i lavoratori che, pur prestando servizio a bordo della nave, non rientrano nell'equipaggio (Inps, circ. n. 56/1988, punto 2).

### Eccezioni

La descritta regola generale, tuttavia, soffre numerose eccezioni, essendo prevista l'assicurabilità *ex lege* n. 413/1984 di soggetti che non appartengono all'equipaggio o, addirittura, che non rivestono nemmeno la qualifica di lavoratori subordinati.

#### **Imprese appaltatrici di servizi vari a bordo delle navi da crociera**

Sono sottoposti al regime della previdenza marinara, ancorché non rientranti nell'equipaggio, i dipendenti delle imprese appaltatrici di servizi vari (servizi di cucina, di camera o relativi ad attività commerciali o ricreative) a bordo delle navi da crociera in base all'art. 17, legge n. 856/1986, a condizione che l'appalto sia stato autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e venga data integrale applicazione, nei confronti dei medesimi dipendenti, ai contratti collettivi per il personale marittimo del settore crocieristico (Inps, circ. n. 67/2004).

#### **Armatore, proprietario-armatore e caratisti-armatori imbarcati**

L'art. 12, legge n. 413/1984, in continuità con la legislazione precedente, ricomprende nel regime previdenziale marittimo anche l'armatore e il proprietario-armatore che siano imbarcati come membri dell'equipaggio della nave da loro stessi gestita (ipotesi rara nel settore dei trasporti, ma frequente in quello della pesca). In tal modo, viene eccezionalmente

<p><b>Proprietario e caratisti</b></p>	<p>sancita l'assicurabilità del datore di lavoro nelle medesime forme previste per i lavoratori dipendenti, sia pure con le peculiarità di cui si dirà nel prosieguo. Stante l'ovvia mancanza di un rapporto di lavoro, l'obbligo assicurativo si fonda sul rapporto di servizio con la nave e si instaura <i>ope legis</i> per il fatto oggettivo dell'appartenenza all'equipaggio. Per potersi imbarcare sulla nave da lui stesso gestita, naturalmente l'armatore deve essere iscritto nelle matricole della gente di mare e possedere gli altri requisiti per il legittimo imbarco come componente dell'equipaggio.</p>
<p><b>Società di persone o di capitali</b></p>	<p>Nonostante la formulazione letterale, la norma si riferisce unicamente al soggetto in posizione datoriale, cioè all'armatore, sia o meno anche proprietario dell'imbarcazione: ne consegue che il mero proprietario, il quale non rivesta la qualifica di armatore e sia imbarcato sulla nave come membro dell'equipaggio, deve essere assicurato quale lavoratore marittimo dipendente. Regole analoghe valgono nei confronti dei comproprietari della nave (c.d. caratisti) che siano imbarcati come componenti del relativo equipaggio (Inps, circ. n. 527/1980).</p> <p>Qualora la qualifica di armatore sia rivestita da una società di persone o di capitali, i cui soci o amministratori siano imbarcati sulla nave, occorre valutare, secondo le regole generali, se sia riscontrabile un rapporto di lavoro dipendente oppure sussista esclusivamente un rapporto di servizio con la nave, in quest'ultima eventualità i soci o amministratori medesimi dovendo essere assicurati ai sensi dell'art. 12, legge n. 413/1984 (Inps, circ. n. 56/1988, punto 10).</p>
<p><b>Piloti</b></p>	<p><b><i>Piloti dei porti marittimi e pratici locali</i></b></p> <p>L'attività di pilotaggio svolge la funzione di assistere il comandante della nave nei porti e in altri luoghi di approdo o di transito, fornendo le indicazioni relative alla rotta da seguire e alle manovre necessarie per assicurare che l'approdo o il transito stessi avvengano senza danni</p> <p>Tale servizio, generalmente obbligatorio nei porti marittimi, viene esercitato dai piloti, che sono lavoratori autonomi iscritti in appositi registri e riuniti in speciali enti denominati «corporazioni» (artt. 86-95 c. nav.).</p>
<p><b>Pratici locali</b></p>	<p>Nelle località in cui non sia costituita una corporazione di piloti, il servizio può essere affidato ai c.d. pratici locali, ossia a singoli marittimi abilitati al pilotaggio (art. 96 c. nav.).</p>
<p><b>Obbligo assicurativo</b></p>	<p>La legge n. 413/1984, oltre a confermare l'obbligo assicurativo per i piloti dei porti marittimi associati in corporazioni (art. 4, c. 2, lett. c), ha esteso l'assicurazione ai pratici locali (art. 4, c. 3). Trattandosi di lavoratori autonomi, per entrambe le categorie - come si dirà nel prosieguo - sussistono svariate peculiarità rispetto agli altri destinatari del regime previdenziale marittimo.</p>
<p><b>Lavoratori marittimi</b></p>	<p><b><i>Soggetti esclusi dall'assicurazione ex lege n. 413/1984</i></b></p> <p>L'art. 6, legge n. 413/1984 esclude espressamente dall'ambito della previdenza marinara alcune categorie di soggetti.</p> <p>Vengono in rilievo, innanzitutto, i lavoratori marittimi che, in relazione all'attività di navigazione svolta, sono sottoposti ad altri regimi previdenziali (lavoratori marittimi dipendenti da aziende esercenti linee di navigazione interna iscritti all'evidenza contabile separata del Fpld ai sensi del D.Lgs. n. 414/1996, o dipendenti da pubbliche amministrazioni rientranti nella Gestione speciale ex Inpdap, o ancora esercenti l'attività di piccola pesca e soggetti alla legge n. 250/1958).</p>
<p><b>Navigazione in forma accessoria</b></p>	<p>Dal regime previdenziale marittimo sono inoltre esclusi i lavoratori che esercitano la navigazione in forma accessoria rispetto ad altra attività, costituente l'oggetto principale del rapporto di lavoro (ad es. i dipendenti dei cantieri navali che svolgano la loro opera con l'ausilio saltuario dei natanti).</p>
<p><b>Lavoratori autonomi</b></p>	<p>Non rientrano nella previdenza marinara nemmeno coloro che a bordo della nave esercitano un'attività di lavoro autonomo senza essere alle dipendenze dell'armatore o di terzi (ad es. i titolari di botteghe o spacci a bordo delle navi passeggeri). L'esclusione riguarda anche gli</p>

**Soggetti imbarcati  
senza arruolamento**

eventuali dipendenti del lavoratore autonomo. Nei confronti del lavoratore autonomo e dei suoi dipendenti opera, naturalmente, il trattamento previdenziale contemplato per il settore in cui deve essere inquadrata l'attività svolta.

Occorre poi rilevare che, per il personale addetto alle unità da diporto, l'assicurazione obbligatoria *ex lege* n. 413/1984 è specificamente limitata ai soli lavoratori assunti con contratto di arruolamento, con esclusione di qualsiasi obbligo assicurativo per i soggetti imbarcati senza contratto di arruolamento per il mero esercizio della navigazione lusoria (ad es. il proprietario dell'unità) e con applicazione del regime previdenziale comune per i dipendenti non iscritti nelle matricole della gente di mare (Inps, circ. 215/1999).

**Personale  
navigazione interna**

Infine, benché non sia espressamente previsto, si deve ritenere che la legge n. 413/1984 non trovi applicazione nei confronti del personale della navigazione interna, sottoposto al regime previdenziale comune (Inps, circ. n. 28/1994).

### **Contribuzione dovuta**

Le imprese armatoriali devono versare i contributi per il Fondo pensioni lavoratori dipendenti, per l'assicurazione contro la disoccupazione involontaria (sostituita dal 1° gennaio 2013 con l'Aspi, a cui è subentrata, dal 1° maggio 2015, la Naspi), per gli assegni per il nucleo familiare, per il Fondo di garanzia del Tfr e per le indennità di maternità e malattia.

**Ente competente: Inps**

Al riguardo, occorre precisare che la riscossione dei contributi di maternità e malattia per i lavoratori marittimi e l'erogazione delle relative prestazioni, dopo la soppressione dell'Ipsema, sono state dapprima affidate all'Inail e sono poi passate, dal 1° gennaio 2014, direttamente all'Inps (art. 10, c. 3, D.L. n. 76/2013, conv. dalla legge n. 99/2013; sulle modalità di conguaglio delle prestazioni anticipate dai datori di lavoro v. Inps, circ. n. 179/2013 e n. 173/2015). L'armatore, il proprietario-armatore e i caratisti-armatori imbarcati sono sottoposti a tutte le contribuzioni dovute per i lavoratori marittimi dipendenti, ad esclusione dei contributi per la disoccupazione involontaria e i suoi succedanei e di quelli relativi al Fondo di garanzia.

I piloti riuniti in corporazioni e i pratici locali, in relazione alla propria posizione, devono versare unicamente i contributi al Fondo pensioni lavoratori dipendenti, non essendo assoggettati alle altre contribuzioni (Inps, circ. n. 74/1997). Per il personale dipendente dalla corporazione di piloti o dal pratico locale, invece, trovano applicazione le regole generali previste per le imprese armatoriali, che comportano l'iscrizione dei medesimi dipendenti - qualora appartenenti agli equipaggi di navi aventi le caratteristiche stabilite dall'art. 5, legge n. 413/1984 - al regime previdenziale marittimo (Inps, msg. n. 1935/1997).

### **Imponibile contributivo**

I contributi dovuti dalle imprese armatoriali devono essere calcolati sulla retribuzione determinata con i criteri vigenti per la generalità dei datori di lavoro (art. 12, legge n. 153/1969, come sostituito dall'art. 6, D.Lgs. n. 314/1997).

**Misura del contributo**

In proposito, è opportuno ricordare che le indennità di navigazione, contemplate dalla legge o dalla contrattazione collettiva, sono soggette ad imposizione contributiva e fiscale secondo le regole del trasfertismo, ossia nella misura del 50% del loro ammontare (art. 51, c. 6, Tuir): tale abbattimento si applica a tutte le indennità legate all'effettiva prestazione di lavoro su mezzi navali, ivi comprese la c.d. indennità di panatica dei marittimi imbarcati (Min. fin., circ. n. 326/E/1997, punto 2.4.3) e l'indennità di comando prevista dai contratti collettivi di primo livello o in sede di contrattazione integrativa aziendale (Min. lav., interp. n. 45/2011). Viceversa, la c.d. indennità di panatica dei marittimi a terra ricade nel regime delle indennità sostitutive di mensa (Min. fin., circ. n. 326/E/1997, punto 2.2.3 e Inps, circ. n. 263/1997).

**Minimali  
di retribuzione**

I minimali di retribuzione imponibile sono quelli fissati periodicamente per la generalità dei lavoratori (per il 2015 v. Inps, circ. n. 11/2015).

Per quanto riguarda l'armatore, il proprietario-armatore e i caratisti-armatori imbarcati, ve-

### Piloti e pratici locali

nuto meno il parametro del salario medio convenzionale, previsto dalla normativa anteriore alla legge n. 413/1984, oggi non resta che far riferimento alla misura della retribuzione indicata nel contratto collettivo applicabile all'equipaggio della nave considerata.

Norme particolari in materia di imponibile sono, invece, dettate per i contributi dovuti in proprio dai piloti (art. 19, legge n. 413/1984). Per i piloti riuniti in corporazione la base imponibile è costituita dai compensi effettivamente spettanti per la propria attività, detratte le spese sostenute per il servizio e quelle necessarie al funzionamento della corporazione medesima (artt. 120 e 133 reg. nav. mar.), mentre per pratici locali occorre fare riferimento ai compensi percepiti (artt. 133 e 137 reg. nav. mar.). In entrambi i casi, ai fini dell'individuazione delle somme che concorrono alla formazione dei predetti compensi, su cui calcolare i contributi dovuti, trovano comunque applicazione, in quanto compatibili, i criteri di cui all'art. 12, legge n. 153/1969.

### Imprese della pesca

È inoltre necessario rammentare che per le imprese della pesca marittima l'imponibile contributivo è dato dai salari minimi garantiti, cioè dalle retribuzioni minime previste dai contratti collettivi nazionali (art. 13, c. 2, legge n. 413/1984).

### Adempimenti

Nell'ordinamento previdenziale marittimo vige il principio dell'assicurabilità dei lavoratori soltanto per i periodi di effettivo imbarco, durante i quali gli stessi esercitano la navigazione a scopo professionale. L'eventuale lavoro prestato a terra dal personale marittimo è, invece, assoggettato al regime previdenziale comune, che trova ovviamente applicazione anche nei confronti dei dipendenti delle imprese armatoriali non appartenenti alla gente di mare. Da ciò deriva la necessità di distinguere, ai fini degli adempimenti contributivi, tra il personale marittimo imbarcato e quello operante a terra o comunque non soggetto alla legge n. 413/1984.

### Personale soggetto alla legge n. 413/1984

#### Posizione nave

Con riguardo al personale sottoposto al regime previdenziale marittimo, le imprese armatoriali sono tenute ad aprire presso l'Inps, per ciascuna nave gestita, una distinta posizione contributiva (c.d. posizione nave), la quale deve essere utilizzata esclusivamente per gli adempimenti concernenti i membri del relativo equipaggio e limitatamente ai periodi di imbarco registrati sui documenti di bordo (art. 10, c. 1 e 2, legge n. 413/1984).

#### Competenza territoriale

Competente per territorio è la sede dell'Istituto nella cui circoscrizione si trova l'ufficio marittimo presso il quale è iscritta l'imbarcazione (Inps, msg. n. 19227/2007 e circ. n. 172/2010).

#### Posizione unica per tutte le navi

Gli armatori che beneficiano dell'esenzione dalle annotazioni di imbarco e di sbarco dei lavoratori marittimi possono essere autorizzati dall'Inps a tenere una posizione contributiva unica per tutte le navi o per gruppi di navi (art. 172-bis, c. 5, c. nav.). Il rilascio di tale provvedimento da parte dell'Istituto è subordinato a determinate condizioni (correttezza da parte dell'armatore richiedente, omogeneità della navigazione esercitata e del contratto collettivo applicato, afferenza delle navi ad un unico ufficio marittimo, regolare tenuta dei documenti di bordo) e comporta che alla posizione contributiva unificata venga attribuito il codice di autorizzazione «8Q» (Inps, circ. n. 28/1994 e msg. n. 12876/1995).

#### Armatore, proprietario-armatore e caratisti-armatori

È opportuno precisare che, ai fini degli adempimenti contributivi, l'armatore, il proprietario-armatore e i caratisti-armatori imbarcati devono essere inseriti nella posizione relativa alla nave, insieme al personale marittimo dipendente assicurato ai sensi della legge n. 413/1984.

### Unità da diporto

Occorre inoltre ricordare che le posizioni contributive *ex lege* n. 413/1984 relative alle navi e imbarcazioni da diporto sono contrassegnate dal codice di autorizzazione «OP» (Inps, circ. n. 215/1999).

<b>Posizioni di terra</b>	<b>Personale non soggetto alla legge n. 413/1984</b> Il personale non soggetto alla legge n. 413/1984 deve essere inserito in distinte posizioni contributive (c.d. posizioni di terra), da attivare, secondo le regole comuni, presso le sedi dell'Inps nella cui circoscrizione le imprese armatoriali svolgono attività con dipendenti (Inps, circ. n. 2/2007).
<b>Soggetti interessati</b>	Soggiacciono alla disciplina comune le seguenti categorie di dipendenti delle imprese armatoriali: <ul style="list-style-type: none"><li>• personale amministrativo;</li><li>• personale marittimo imbarcato su navi non soggette alla legge n. 413/1984;</li><li>• personale marittimo addetto ai servizi di comandata su navi in disarmo;</li><li>• personale marittimo sbarcato per riposo a terra in continuità di rapporto di lavoro.</li></ul>
<b>Codice autorizzativo</b>	Le posizioni contributive che, in aggiunta alla posizione nave, devono essere attivate dall'azienda armatoriale per il predetto personale sono contrassegnate dal codice di autorizzazione «2N» (Inps, circ. n. 56/1988, parte III, lett. A). Qualche precisazione meritano le due ultime categorie elencate, ossia il personale di comandata e quello in continuità di rapporto di lavoro.
<b>Orientamento giurisprudenziale</b>	<b>Personale di comandata</b> La comandata è un particolare rapporto di lavoro marittimo, nato dalla pratica della navigazione e regolato prevalentemente dai contratti collettivi. In origine, si trattava di prestazioni temporanee, rese dai lavoratori marittimi in attesa di imbarco ed eseguite a bordo delle navi in sosta nel porto, generalmente nel quadro delle opere di manutenzione e riparazione delle stesse. Nel corso del tempo, la contrattazione collettiva ha progressivamente ampliato l'ambito della comandata, ricomprendendovi, ad esempio, anche le attività eseguite su navi in corso di costruzione o allestimento e quelle svolte in magazzini e spazi portuali ai fini dell'approntamento delle dotazioni e provviste delle imbarcazioni. Secondo la prevalente giurisprudenza, il contratto di comandata non costituisce una figura contrattuale distinta, ma rientra nel contratto di arruolamento, essendo caratterizzato dall'impiego dei lavoratori marittimi in attesa di imbarco nello svolgimento di attività transitorie a servizio della nave e finalizzate alla navigazione, anche se non compiute nel corso della stessa (cfr., <i>ex multis</i> , Cass. n. 9562/1991).
<b>Adempimenti contributivi</b>	Sotto il profilo contributivo, gli adempimenti relativi al personale di comandata devono essere assolti sulla posizione di terra.

### Personale in continuità di rapporto di lavoro

La c.d. continuità del rapporto di lavoro è un istituto creato dai contratti collettivi in attuazione dell'art. 35, c. 3, legge n. 300/1970. Tale disposizione prevede che, nei confronti del personale navigante del settore marittimo, lo Statuto dei lavoratori si applichi solo per principi e per il tramite della contrattazione collettiva (previsione peraltro dichiarata più volte incostituzionale, e in particolare censurata da Corte cost. n. 96/1987 sotto il profilo dell'inapplicabilità diretta dell'art. 18 dello Statuto).

Conseguentemente, i contratti collettivi, nel corso del tempo, hanno introdotto una serie di misure che garantiscono forme di stabilità dell'occupazione anche ai lavoratori marittimi e che si trovano raccolte in un apposito «regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro», inizialmente collocato in appendice ai testi contrattuali e poi inserito nel corpo degli stessi

### Fasi del rapporto

(v., ad es., artt. 80-94, Ccnl per i marittimi imbarcati sulle navi superiori a 151 tsl rinnovato il 1° luglio 2015).

Per i dipendenti rientranti in siffatta disciplina, il rapporto di lavoro si articola in 3 fasi:

- un'attiva di imbarco (generalmente della durata di 4 mesi);
- una di inattività predeterminata di riposo a terra, corrispondente al numero delle ferie e dei riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco;
- una di inattività eventuale di disponibilità retribuita, successiva al periodo di riposo, durante la quale il marittimo è obbligato a tenersi a disposizione dell'armatore per rispondere alla chiamata d'imbarco, per svolgere lavori di comandata o per frequentare corsi di addestramento, prevedendosi che, qualora non venga impiegato in tali attività, pur essendo disponibile, egli debba ricevere un'indennità giornaliera (comunque inferiore al compenso che percepirebbe durante la fase di attività).

### Contribuzione

La contribuzione relativa ai marittimi sbarcati in continuità di rapporto di lavoro deve essere assolta sulla posizione di terra (con la precisazione che deve costituirsi un'apposita posizione con codice di autorizzazione «2S» per il personale il quale dopo lo sbarco continua a fruire delle agevolazioni di cui alla legge n. 30/1998).

#### **Adempimenti per i piloti**

Oltre ad attivare le posizioni contributive per il personale dipendente secondo le regole previste per le imprese armatoriali, i piloti, siano essi riuniti in una corporazione o singoli pratici locali, devono attivare una distinta e specifica posizione relativa all'attività di pilotaggio, sottoposta alla legge n. 413/1984 e contraddistinta dai codici di autorizzazione «1B», «1C», «8F» e «7P».

#### **Termini per le denunce e i versamenti contributivi**

Per i dipendenti soggetti al regime previdenziale marittimo, i termini per gli adempimenti contributivi sono differiti di 60 giorni (art. 11, legge n. 413/1984). Ne consegue che il versamento dei contributi dovuti e la trasmissione delle denunce contributive mensili vanno effettuati, rispettivamente, entro il giorno 16 ed entro l'ultimo giorno del terzo mese successivo a quello in cui è scaduto il periodo di paga.

Per i dipendenti non sottoposti alla legge n. 413/1984, le imprese armatoriali devono provvedere ordinariamente, senza differimento temporale, agli adempimenti contributivi.

#### **Istituti a tutela della riscossione contributiva**

La legge n. 413/1984 contempla una serie di istituti finalizzati a garantire l'assolvimento dell'obbligo contributivo da parte delle imprese armatoriali.

#### **Riscontro contributivo**

### Controllo di congruità

Il c.d. riscontro contributivo si sostanzia in un controllo di congruità tra i dati comunicati dall'azienda armatoriale mediante le denunce contributive periodiche e quelli registrati sui documenti di bordo della nave (ruolo di equipaggio, ruolino di equipaggio, seconda parte del passavanti provvisorio).

L'istituto, che affonda le proprie radici nella decontazione definitiva dei contributi da parte della soppressa Cassa nazionale per la previdenza marinara, è stato conservato dall'attuale ordinamento previdenziale marittimo, sia pure adattandolo al nuovo contesto normativo (Inps, circ. n. 193/1997).

L'art. 18, c. 1, legge n. 413/1984 rinvia alle disposizioni vigenti in tema di trasmissione all'Inps del ruolo di equipaggio (art. 354 reg. nav. mar.) e del ruolino di equipaggio (art. 20,

D.M. 6 luglio 1974), cui deve ora aggiungersi la nuova disciplina dei documenti di bordo delle unità da diporto (art. 23, D.M. 29 luglio 2008).

Tali norme prevedono che i documenti di bordo, dopo essere stati ritirati alla scadenza della loro validità, siano trasmessi dall'autorità marittima all'Istituto per le operazioni di riscontro contributivo (sulle quali v. Inps, circ. n. 56/1988, punto 19).

Alla medesima finalità risponde, nelle ipotesi di dispersione o distruzione del ruolo di equipaggio, la previsione dell'obbligo per l'autorità marittima o consolare di inviare il ruolo ricostituito o ritrovato all'Inps, affinché anche in tali eventualità si proceda al riscontro contributivo (artt. 359 e 360 reg. nav. mar.).

### **Prescrizione dei contributi**

Anche nel settore marittimo la prescrizione dei contributi è quinquennale, ma la sua decorrenza si ricollega all'illustrata disciplina dei documenti di bordo e del riscontro contributivo: il termine prescrizione, per i contributi dovuti nel periodo in cui il documento di bordo è stato in carico alla nave, decorre dalla data di ricezione del documento stesso da parte dell'Inps (art. 18, c. 2, legge n. 413/1984).

### **Responsabilità solidale tra armatore e proprietario della nave**

Il proprietario e l'armatore sono personalmente e solidalmente responsabili verso l'Inps del versamento dei contributi afferenti all'equipaggio della nave (art. 8, c. 1, legge n. 413/1984). Sui predetti soggetti grava un'obbligazione di carattere personale (in quanto il debito fa direttamente, e non in via accessoria o mediata, carico ad essi) e solidale (poiché entrambi sono chiamati a risponderne per l'intero).

Tale responsabilità è espressamente prevista anche nelle ipotesi di naufragio o di abbandono della nave, nonché nel caso di alienazione volontaria della stessa sino alla data di trascrizione dell'atto di trasferimento della proprietà (art. 8, c. 2, legge n. 413/1984).

### **Privilegi**

I crediti contributivi dell'Inps nei confronti delle imprese armatoriali sono altresì assistiti da privilegi (art. 14, legge n. 413/1984).

Specificamente, a garanzia della contribuzione dovuta operano i seguenti privilegi:

- privilegio generale sui beni mobili del datore di lavoro di cui all'art. 2753 c.c.;
- privilegio speciale sulla nave, sulle pertinenze della nave, sul nolo (ossia sul corrispettivo del contratto di noleggio o di trasporto) del viaggio durante il quale è sorto il credito e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio di cui all'art. 552, n. 3, c. nav.

Ai fini della conservazione del predetto privilegio speciale (il quale, ai sensi dell'art. 557, c. 1, c. nav., segue la nave presso il terzo proprietario), è previsto che i contributi dovuti fino alla data di trascrizione dell'atto di alienazione della nave (ovvero di naufragio o abbandono della medesima) debbano essere calcolati immediatamente, facendo riferimento, in difetto di una denuncia contributiva aggiornata che copra il periodo sino a tale data, alle precedenti denunce che risultino presentate (art. 8, c. 3, legge n. 413/1984).

### **Nulla-osta alla dismissione di bandiera e alla demolizione della nave**

Sempre a garanzia del privilegio speciale che assiste il credito contributivo, il rilascio dell'autorizzazione alla dismissione di bandiera per alienazione della nave e dell'autorizzazione alla demolizione della stessa è subordinato al pagamento di tutti i contributi relativi all'equipaggio ovvero alla costituzione, in favore dell'Inps, di un congruo deposito cauzionale o di altra idonea garanzia nella misura e con le modalità determinate dall'Istituto medesimo (art. 15, legge n. 413/1984).

La procedura di dismissione di bandiera per alienazione trova applicazione, a tutela dei creditori, qualora il proprietario intenda alienare la nave in ambito extracomunitario o, man-

Trascrizione  
dell'alienazione

Scopo della procedura

### Controlli Inps

tenendone la proprietà, cancellarla dal registro nazionale per iscriverla in un registro non comunitario (art. 156 c. nav., come sostituito dalla legge n. 30/1998). Una procedura analoga è prevista nel caso di demolizione volontaria della nave (art. 160 c. nav.).

In tali eventualità, l'autorità marittima che cura la procedura deve darne comunicazione all'Inps, il quale effettua i propri accertamenti nelle forme del riscontro contributivo e concede, in caso di esito positivo del controllo, il proprio nulla-osta alla dismissione di bandiera o alla demolizione. In alternativa, come si è detto, al proprietario della nave è data la facoltà di avvalersi del deposito cauzionale o di altra idonea garanzia (normalmente un'apposita fideiussione bancaria) in favore dell'Istituto (Inps, circ. n. 56/1988, punto 6).

### Diniego delle spedizioni

A garanzia del proprio credito, qualora non sia stato eseguito il versamento dei contributi dovuti, l'Inps può altresì chiedere all'ufficio marittimo di iscrizione della nave il c.d. diniego delle spedizioni o fermo della nave, ossia un provvedimento di carattere cautelare che impedisce alla nave medesima di lasciare il porto nel quale al momento essa è dislocata (art. 16, legge n. 413/1984).

### Anagrafe delle navi

Al fine di permettere all'Inps di avvalersi tempestivamente delle illustrate misure poste a tutela delle contribuzioni dovute, a carico di talune pubbliche amministrazioni (uffici marittimi, giudiziari, consolari) sono posti specifici obblighi di comunicazione, aventi ad oggetto le notizie concernenti l'armamento e la proprietà delle navi e i procedimenti giudiziari instaurati avverso gli armatori e i proprietari delle stesse (art. 17, legge n. 413/1984).

### Assicurazioni Inail - Settore navigazione

Il personale marittimo è soggetto all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali ai sensi del D.P.R. n. 1124/1965, la quale, in seguito alla soppressione dell'Ipsema, dal 31 maggio 2010 viene esercitata dall'Inail - Settore navigazione.

I datori di lavoro obbligati al versamento dei premi sono:

- gli armatori delle navi e dei galleggianti adibiti alla navigazione e alla pesca marittima;
- i concessionari dei servizi radiotelegrafici di bordo e i concessionari di altri servizi di bordo appositamente autorizzati.

### Lavoratori assicurati

Sono assicurati i lavoratori marittimi componenti gli equipaggi delle navi battenti bandiera italiana e i lavoratori comunque imbarcati a servizio della nave, nonché i dipendenti dei concessionari di bordo.

### Temporanea inidoneità alla navigazione

L'Inail gestisce inoltre l'assicurazione obbligatoria per le prestazioni erogate ai marittimi dichiarati temporaneamente non idonei alla navigazione di cui alla legge n. 1486/1962 (c.d. Legge Focaccia).

### Palombari e sommozzatori

Sono altresì previsti un'aliquota di premio aggiuntiva del 5% per l'assicurazione obbligatoria dei maggiori rischi di palombari e sommozzatori e un premio supplementare, calcolato nella medesima misura, per la copertura assicurativa del personale adibito alle attività di manutenzione dei pozzi di estrazione di fonti di energia, su qualsiasi tipo di naviglio imbarcati.

### Adempimenti per le imprese

Gli adempimenti per le imprese armatoriali consistono nell'autoliquidazione del premio, da effettuarsi mediante la trasmissione telematica della dichiarazione annuale delle retribuzioni e mediante il pagamento del relativo importo, ripartito in un versamento provvisorio (anticipo per l'anno in corso) e in un versamento definitivo (saldo per l'anno precedente), alle scadenze previste (sulle quali v. Inail, nota prot. n. 8137/2014 e circ. n. 33/2015).