



La tutela della “gente di mare” tra codici e assicurazione obbligatoria contro gli infortuni nel T.U. 31 gennaio 1904, n. 51**

di Maria Morello*

SOMMARIO: 1. I precedenti. – 2. La “particolare” tutela del lavoratore marittimo nell’evoluzione della disciplina: i Codici. – 3. La “gente di mare” beneficiaria dell’assicurazione nella disciplina del T.U. n. 51/1904 – 4. Causa violenta e occasione di lavoro: l’interpretazione riguardo alla gente di mare. – 5. L’art. 22, T.U. n. 51/1904 e il Codice di commercio del 1882.

1. I precedenti

Per il fine che questo studio si propone, si cercherà, concentrando l’attenzione esclusivamente sulla “gente di mare”, di tracciare sia pure per cenni sintetici un profilo delle fasi iniziali di sviluppo della disciplina assicurativa per gli infortuni sul lavoro nella navigazione marittima, così come stabilita nel nostro ordinamento dal T.U. approvato con r.d. 31 gennaio 1904, n. 51, che possa garantirci, da una parte, l’individuazione dell’esistenza o meno di caratteristiche fondamentali e costanti nel tempo, dall’altra, l’instaurarsi di rapporti, sotto il profilo assicurativo, tra le regole di tutela del lavoro marittimo e quelle create per il “lavoro comune”, vale a dire, tutto il lavoro diverso (“lavoro a terra” o “lavoro industriale”) da quello svolto dal personale navigante.

Per un’indagine storica, punto di partenza pressoché obbligatorio, secondo la dottrina¹ di gran lunga preminente, è l’*Ordonnance de la marine* emanata nel 1681 da Luigi XIV, che, per l’organicità e la compiutezza della sistemazione, costituisce il prototipo delle moderne codificazioni di diritto marittimo. Legata al nome e al disegno mercantile di Colbert, non limitata alla pura e semplice raccolta delle norme in vigore ed alla loro semplificazione, ma rivolta ad introdurre profonde innovazioni, questa compilazione, coordinando precedenti ordinanze (del 1517,

* Maria Morello è professore a contratto in Storia del diritto italiano, all’Università degli Studi di Urbino Carlo Bo. maria.morello@uniurb.it

** Il saggio è stato preventivamente assoggettato alla procedura di referaggio prevista dalle regole editoriali della Rivista.

¹ Tra i tanti v. A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1929, p. 93; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, Giuffrè, 1965, p. 81 ss.

1543, 1555, 1584 e 1629) e utilizzando molte consuetudini², specie quelle dei porti occidentali e del Nord, ha raccolto in un'unica legge dello Stato³ sia le disposizioni sull'amministrazione della marina sia le consuetudini mercantili, che comprendevano svariate regole sull'arruolamento marittimo. Precedentemente, infatti, tutta la disciplina privatistica si basava proprio su tali consuetudini che, oltre al tema dell'arruolamento, prendevano in esame quello dei salari, delle mansioni dell'equipaggio, della disciplina di bordo, del trattamento in caso di malattia, di infortunio e di morte del marinaio.

Con l'*Ordonnance* sulla marina, in definitiva, si perseguiva l'intento di unificare una materia di portata sovranazionale, destinata ad avere un successo duraturo, sia come fonte del diritto comune marittimo europeo, sia come fonte del secondo libro del Codice di commercio napoleonico, dedicato appunto al commercio marittimo⁴.

L'affermarsi delle grandi monarchie, degli Stati centralizzati e la formazione delle grandi potenze contribuirono allo sviluppo dei diritti nazionali, ridimensionando le consuetudini che, se pur inizialmente conservate, con il tempo subirono le modifiche necessarie, in risposta alle emergenti esigenze di ogni singola realtà⁵.

Sull'esempio dell'*Ordonnance de la marine*, altri Stati si dotarono di una legislazione marittima nazionale, finché si giunse al Codice di commercio napoleonico, emanato il 25 settembre 1807 ed entrato in vigore il 1° gennaio 1808, con il quale si è, nuovamente, operata la separazione legislativa tra la

² Un cospicuo contributo alla formazione dell'*Ordonnance* è stato apportato dalle consuetudini di Marsiglia del sec. XVII. Non va dimenticato inoltre che la Francia si affacciava su due bacini tra loro diversi per norme marittimistiche applicate, il Mediterraneo – con la tradizione del *Consolato del mare* – e quello del Mar del Nord, con diverse tradizioni e compilazioni di regole.

³ L'*Ordonnance* tiene ampiamente conto della legislazione allora vigente in Francia, compreso il *Guidon de la mer*, compilazione forse redatta a Rouen alla fine del XVI secolo. Questa comprende venti capitoli, quasi tutti suddivisi in articoli di varia estensione, in cui sono trattati, anche se senza sistematicità, molti argomenti fondamentali, come le avarie, le soste nei porti, le confische delle navi, il prestito marittimo, ecc.; ma la parte più interessante si trova nei capitoli XII-XVII ed è quella dedicata alla materia assicurativa. Sulle tracce del *Guidon*, l'*Ordonnance*, unificando le norme pubblicistiche e quelle privatistiche, perviene ad una vera e propria codificazione d'impronta nazionalistica. Cfr. M. CHAUDANO, voce *Guidon de la mer*, in "Novissimo digesto italiano", vol. VIII, Torino, UTET, 1962, p. 78 ss.; G.S. PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione nell'età moderna*, Estratto da: *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di E. Artom*, Milano, Giuffrè, 1975, p. 311; A. LA TORRE, *Cinquant'anni col diritto (Saggi)*, vol. II, *Diritto delle assicurazioni*, Milano, Giuffrè, 2008, p. 80; E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione. Una vicenda giuridica speciale*, Pisa, Edizioni Il Campano, 2014, p. 27; A. XERRI SALAMONE, *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in "Trasporti: diritto economia politica", n. 108/2009, p. 39.

⁴ Per approfondimenti, v. I. BIROCCHI, *Alla ricerca dell'ordine. Fonti e cultura giuridica nell'età moderna*, Torino, Giappichelli, 2002, p. 123 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, Giuffrè, 2019, p. 20.

⁵ Per tutti vedi M. CARAVALE, *Storia del diritto nell'Europa moderna e contemporanea*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2012, p. 236 ss.; R. FERRANTE, *Giusnaturalismo, illuminismi, codificazioni*, in AA.VV., *Tempi del diritto. Età medievale, moderna, contemporanea*, Torino, Giappichelli, 2018, p. 249 ss.; A. PADOA SCHIOPPA, *Storia del diritto in Europa. Dal medioevo all'età contemporanea*, Bologna, il Mulino, 2007, p. 489 ss.

materia pubblicistica della navigazione (stralciandone la parte ricompresa nell’*Ordonnance*) e quella privatistica: in effetti, il secondo libro del Codice napoleonico riproduce in modo quasi testuale le sole norme di diritto privato contenute nell’*Ordonnance*⁶ (cui furono aggiunte in seguito le leggi del 1841 sulla responsabilità degli armatori e del 1874 sull’ipoteca navale)⁷.

Questo Codice rappresentava una sistemazione assai pregevole della materia ed era destinato a fungere da modello per quasi tutte le legislazioni europee⁸, che procedettero, quindi, ad uno smembramento della normativa in materia, contenendo tutta una serie rilevante di regole sull’arruolamento dei marittimi, destinate a mantenere una notevole stabilità nel tempo⁹. In proposito si ricordano, tra le altre, le specifiche tutele in materia salariale per il caso d’infortunio o malattia, o quelle in tema di congedo anticipato senza legittima causa, rinvenibili nel suddetto Codice di commercio, introdotto in Italia, per ragioni storiche ben note, da Napoleone in base al decreto di Bajona del 17 luglio

⁶ L’*Ordonnance* aveva avuto un peso notevole, tanto da avvicinare il *code* – quantomeno in alcune sue parti, e in specie nel suo libro secondo – al modello “consolidazione”. In altri termini la componente “nuovo diritto” non era presente in modo uniforme, e in alcune parti di questo codice mancava proprio. Così R. FERRANTE, *Codificazione e Lex mercatoria: il diritto marittimo del secondo libro del Code de commerce (1808)*, in *Tra diritto e storia. Studi in onore di Luigi Berlinguer promossi dalle Università di Siena e di Sassari*, t. I, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008, p. 1100. In realtà – come ha rilevato Desjardins – tra l’*Ordonnance* ed il libro II del codice di commercio il divario era enorme: i compilatori della prima riuscirono a realizzare un capolavoro da una congerie di regolamenti mediocri, di testi già superati e contraddittori; quelli del codice che avevano tra le mani un capolavoro, pur eliminando alcune disposizioni ritenute superflue, lo trascrissero in maniera grossolana e lo mutilarono. Vedi per questo A. DESJARDINS, *Introduction historique a l’étude du droit commercial maritime*, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel Éditeurs, 1890, pp. 250-251.

⁷ Per tutti vedi L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, Milano, Giuffrè, 1996, p. 5; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, t. I, Milano, Giuffrè, 1987, p. 97 ss.

⁸ Il ruolo svolto da Codice di commercio napoleonico è stato enorme, in Francia e in Europa, per almeno due terzi del XIX secolo. Non soltanto la Francia lo ha conservato dopo la caduta di Napoleone, ma anche molti paesi che erano stati parte dell’impero francese lo hanno mantenuto dopo il 1815: è il caso della Lombardia e della Venezia austriache, dove il codice di commercio è rimasto in vigore, così come in Toscana e a Genova. Gli Stati italiani che dopo il 1815 hanno codificato il loro diritto commerciale hanno seguito da vicino il modello napoleonico: il Codice commerciale di Napoli del 1819, ad esempio, non è che la riproduzione del Codice francese, fatta eccezione per pochissimi articoli; e la stessa cosa vale per il Regolamento del commercio dello Stato Pontificio del 1821 e per il Codice di commercio piemontese del 1842. Così, A. CAVANNA, *Storia del diritto moderno in Europa*, II, *Le fonti e il pensiero giuridico*, Milano, Giuffrè, 2005, p. 616.

⁹ L. MENGHINI, *I contratti*, cit., p. 5.

1808, riprese poi sia dal Codice di commercio sardo del 1842¹⁰ sia dai Codici di commercio italiani del 1865¹¹ e del 1882 (d'ora in poi c. com. 1882)¹².

La disciplina relativa alla parte pubblicistica del settore marittimo nel nostro Paese fu, invece, introdotta con il Codice della marina mercantile del 1865¹³, che

¹⁰ Il Codice di commercio per gli stati del re di Sardegna, emanato nel 1842 da re Carlo Alberto (Codice albertino), entrato in vigore il 1° luglio 1843, è in genere considerato poco interessante e scarsamente originale, legato com'è al Codice francese; aveva una struttura formale sistematica identica a quella del Codice di commercio napoleonico: uguale la ripartizione in quattro libri e sostanzialmente conforme il loro contenuto. Cfr. M. CASANOVA, *Osservazioni in margine al codice di commercio del 1882, in 1882-1982. Cento anni dal Codice di commercio*, Atti del convegno internazionale di studi, Taormina 4-6 novembre 1982, Milano, Giuffrè, 1984, p. 60; G.S. PENE VIDARI, *Tribunali di commercio e codificazione commerciale carloalbertina*, in "Rivista di storia del diritto italiano", vol. XLIII-XLIV (1971-1972), p. 9.

¹¹ Con il r.d. 25 giugno 1865, n. 2364, il Governo approvò e pubblicò il Codice di commercio, il cui progetto era stato compilato in tutta fretta da un'apposita Sottocommissione. Il Codice, in 732 articoli, entrò in vigore dal 1° gennaio 1866. La sistematica era quella tradizionale di derivazione napoleonica: lib. I del commercio in generale; lib. II del commercio marittimo; lib. III del fallimento e della bancarotta; lib. IV della competenza e dell'arresto personale in materia commerciale. Una relazione del guardasigilli Vacca, premessa al Codice, informava sulle innovazioni introdotte rispetto al Codice albertino. Il libro II fu il meno ritoccato; i suoi titoli, ridotti da quattordici a dodici, in quanto quelli relativi alla polizza di carico ed al nolo furono fusi con quello relativo al noleggio, non erano che la riproduzione quasi letterale dei titoli del Codice di commercio sardo del 1842, con l'aggiunta di un capo dedicato al trasporto dei passeggeri delle navi a vela. Per approfondimenti cfr. A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano, Giuffrè, 1960, pp. 430-436; D. GAETA, *Il nuovo codice della navigazione. I precedenti legislativi*, in "Diritto e pratica commerciale", 1941, pp. 201-222; A. PADOA SCHIOPPA, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Milano, LED, 1992, p. 156.

¹² Il Codice di commercio del 1882 venne approvato con il r.d. 31 ottobre 1882, n. 1062, che abrogava quello del 1865, ed entrò in vigore il 1° gennaio successivo. Il libro II, relativo al commercio marittimo ed alla navigazione, è quello che si discosta meno dal corrispondente libro del Codice napoleonico, essendo stata scarsa, diversamente che in altre parti del testo, l'influenza dell'*Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch* del 1861: esso è perciò il riflesso di codificazioni di parecchio anteriori, che regolavano uno stato di cose già tramontato da un pezzo. L'unica innovazione di rilievo, in confronto al modello francese ed al precedente Codice italiano, fu l'estensione della sua efficacia, come si rileva dalla stessa intitolazione del libro, anche alla navigazione interna. Sull'*iter* formativo, la struttura normativa e i contenuti del Codice di commercio del 1882, si veda A. PADOA SCHIOPPA, *La genesi del Codice di commercio del 1882, in 1882-1982. Cento anni dal Codice*, cit., pp. 1-51; ID., *Italia ed Europa nella storia del diritto*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 544-551; ID., *Saggi di storia*, cit., pp. 157-203; A. GRILLI, *L'Italia dal 1865 al 1942. Dal mito al declino della codificazione*, in *Costituzioni e codici moderni*, raccolti da M. ASCHERI, Torino, Giappichelli, 2007, pp. 230-238; C. GHISALBERTI, *La codificazione del diritto in Italia 1865-1942*, Bari, Editori Laterza, 2000, pp. 154-162; D. GAETA, *Le fonti del diritto*, cit., pp. 99-100; ID., *Il nuovo codice*, cit., p. 213.

¹³ Il testo del Codice venne approvato con il r.d. 25 giugno 1865, n. 2360, ed entrò in vigore il 1° gennaio 1866. Esso, che nella sua intelaiatura risulta dalla fusione dei 290 articoli del Regolamento per la marina mercantile sardo, approvato da Carlo Felice con regie patenti del 13 gennaio 1827, con i 135 articoli della Legge penale della marina mercantile, approvata con regie patenti della stessa data, riuscì a dare un assetto completo e sistematico a tutte le norme di diritto amministrativo, internazionale, penale e processuale, riguardanti la navigazione marittima. Nella sostanza, però, il nuovo Codice, che risentiva chiaramente della fretta con la quale si discussero i codici sotto l'incalzare del processo unitario, non poteva considerarsi adeguato alle condizioni ed alle necessità della marina mercantile: esso conteneva, infatti, "disposizioni troppo severe in ordine all'esercizio dell'arte nautica" ed era troppo strettamente "informato al principio della tutela governativa sulle cose della marineria mercantile". V. D. GAETA, *Le fonti del diritto*, cit., pp. 108-109; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*, Torino, Giappichelli, 1988, p. 43; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Manuale di diritto*, cit., p. 22; E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in "Trasporti: diritto economia politica", n.

riprendeva la normativa emanata nel 1827 nel Regno di Sardegna, non tenendo nella giusta considerazione quella degli altri stati pre-unitari; nel 1877 fu promulgato un “nuovo” Codice per la marina mercantile (d’ora in poi c.m.m. 1877)¹⁴, in riforma del testo pubblicistico del 1865, a cui seguì il regolamento per la sua esecuzione, entrato in vigore nel novembre del 1879. Sui “nuovi contenuti” del Codice del 1877 si mostrerà drasticamente critico Cesare Bruno che, contrariamente a quanto sostenuto dalla prevalente dottrina del tempo, affermerà: «Nessun soffio nuovo penetrò nel codice; identico il sistema del 1865 a quello della riforma; lo stesso ingombro di disposizioni antiquate o discordanti con altre leggi; norme di diritto privato fra altre di diritto pubblico; non determinato il campo dell’azione delle Autorità, [...]»¹⁵.

Potrà sembrare singolare, ma la mole considerevole di norme non prova, tuttavia, che il Codice, con il regolamento, abbia eliminato ogni incertezza sulla sistemazione della materia. Le carenze della disciplina venivano evidenziate dai continui e rapidi progressi, non esclusivamente tecnologici, nel campo delle attività marittime, che portarono, agli inizi del XX secolo, ad una serie di pressioni affinché si procedesse ancora ad un’ulteriore codificazione. Non mancarono, così nuovi interventi legislativi volti ad integrare o correggere l’apparato normativo in relazione al continuo evolversi delle esigenze connesse con i traffici marittimi. Ma, come già anticipato, saranno, se non altro, due i tratti essenziali a rimanere costanti nel tempo, e precisamente una disciplina della vita di bordo molto severa, quasi di impronta militaresca, basata sul dovere assoluto di obbedienza e di dedizione al servizio della nave¹⁶, con forti vincoli, che però si attenueranno nel tempo, per poter lasciare il servizio stesso; e, in secondo, una significativa serie di tutele del lavoratore marittimo sul piano del rapporto di lavoro.

2. La “particolare” tutela del lavoratore marittimo nell’evoluzione della disciplina: i Codici

Negli ultimi decenni dell’Ottocento, mentre si sviluppa il dibattito dottrinale e giurisprudenziale sul tema degli infortuni sul lavoro, legati al decollo industriale, ed inizia il travagliato dibattito parlamentare che condurrà alla legge sugli infortuni

108/2009, p. 10. Sul progetto di Codice per la marina mercantile, servito di base al Codice del 1865, cfr. D. GAETA, *Il progetto di codice marittimo del 1861*, in “Diritto dei trasporti”, II, 1989, p. 1 ss.

¹⁴ Il Codice venne emanato con r.d. 24 ottobre 1877, n. 4146; il relativo regolamento, costituito da ben 1079 articoli, con r.d. 20 novembre 1879, n. 5166. Sul punto e, più in generale, sulle vicende sistematiche che hanno condotto alla formazione e alla promulgazione del Codice della marina mercantile del 1877, vedi C. GHISALBERTI, *La codificazione del diritto*, cit., p. 153.

¹⁵ C. BRUNO, voce *Codice per la marina mercantile*, in “Il Digesto italiano”, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1896, pp. 529-548, in part. p. 539.

¹⁶ M.S. ROLLANDI, *Persistenze e mutamenti. L’organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)*, in “Storia e problemi contemporanei”, n. 63/2013, p. 18 ss.; EAD., *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova, Brigati, 2003.

sul lavoro¹⁷, che recepiva in pieno il principio dell'assicurazione obbligatoria (l. 17 marzo 1898, n. 80)¹⁸, continua a persistere la tradizione di assimilare il lavoro marittimo alle categorie commerciali e di comprendere la “gente di mare”¹⁹, ovvero “coloro che del lavoro marittimo fanno la loro unica occupazione”, nel settore del commercio, anziché in quello dell'industria²⁰. La presenza di una disciplina separata del contratto di arruolamento costituisce infatti un tratto caratteristico e costante del nostro ordinamento giuridico.

¹⁷ La legge sugli infortuni – sostiene Cazzetta – è circondata, solo in quanto espressione di spicco della legislazione sociale, da tutta una retorica che tende a sottolineare in vario modo i suoi tratti specifici contrastanti con il diritto comune. Così G. CAZZETTA, *Responsabilità aquiliana e frammentazione del diritto comune civilistico (1865-1914)*, Milano, Giuffrè, 1991, p. 410.

¹⁸ La l. 17 marzo 1898, n. 80 ed il relativo regolamento di attuazione, emanato con r.d. 25 settembre 1898, n. 411, costituiscono la prima regolamentazione degli infortuni sul lavoro, che fino a tale data non avevano avuto una propria disciplina giuridica speciale, introducendo legislativamente l'obbligatorietà dell'assicurazione, anche se con la libertà di scelta dell'istituto assicuratore, e stabilendo, contestualmente, il principio dell'obbligatorietà dell'adozione di determinate misure tecniche atte a prevenire gli infortuni. V. A. DE MATTEIS, *Infortuni sul lavoro e malattie professionali*, Milano, Giuffrè, 2016, p. 5; P. MASCIOCCHI, *Sicurezza sul lavoro: profili di responsabilità*, Milano Assago, Ipsoa, 2010, p. 10; A. CARNEVALE, A. IOANNONI, A. COLAGRECO, *Analisi storico-critica della nascita e dello sviluppo della assicurazione infortuni e malattie professionali*, in “Rivista italiana di medicina legale”, XXII, 2000, p. 979; L. MONTUSCHI, *La tutela contro gli infortuni dal 1898 ad oggi: cent'anni di storia*, in “Rivista degli infortuni e delle malattie professionali”, 1998, II, p. 709; L. GAETA, *Infortuni sul lavoro e responsabilità civile. Alle origini del diritto del lavoro*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1986, p. 139 ss.; M. MORELLO, *Diritto, lavoro, sicurezza. Le assicurazioni per gli infortuni tra Ottocento e Novecento*, Fano, Aras Edizioni, 2015, p. 86 ss.

¹⁹ Sotto l'erronea denominazione di “gente di mare” sono comprese tutte le persone, le quali, per la natura della professione marittima che esercitano, sono assoggettate alle discipline dettate dal Codice per la marina mercantile (art. 17, c.m.m. 1877). Ma l'indicazione di tali persone all'articolo successivo serve a dare un concetto sufficiente di ciò che deve intendersi per “professione marittima”, ossia la prestazione diretta di “lavoro marittimo”, escludendo in questo modo tutti coloro che non abbiano la veste del “lavoratore marittimo” e, in primo luogo, i proprietari e gli armatori, considerati invece imprenditori o speculatori sul lavoro altrui. Sempre lo stesso art. 18, facendo riferimento al principio della professionalità – proprio della legislazione francese – tenuto conto del mestiere che ogni iscritto esercita, suddivide la gente di mare in due categorie: nella prima sono comprese le persone addette alla navigazione (personale viaggiante), nella seconda quelle addette alle arti o alle industrie marittime (personale sedentario). Al personale navigante della prima categoria appartengono coloro che esercitano la navigazione, cioè: i capitani e padroni; i marinai e i mozzi; i macchinisti, fuochisti ed in generale tutte le persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima, nonché i pescatori addetti alla pesca, in alto mare o all'estero. Rientrano invece nella seconda categoria: i costruttori navali; i maestri d'ascia e calafati; i piloti pratici locali; i barcaioi; i pescatori del litorale, e gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca in alto mare ed all'estero. Questa enumerazione non indica i vari gradi e le qualifiche della gente di mare, ma è tassativa, nel senso che non si può appartenere alla gente di mare se non si è iscritti in una delle suddette categorie indicate dal Codice. A sua volta l'art. 19, c.m.m. 1877, elenca le sottocategorie inquadrate rispettivamente nella prima e nella seconda categoria. V. Artt. 18-22 c.m.m. 1877; artt. 101-134, r.d. 20 novembre 1879, n. 5166. Cfr. A. DE SIMONE, *Condizione della gente di mare e l'odierna legislazione*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1912, pp. 217-218; L. PAPI, voce *Ripartizione del personale della navigazione (Personale marittimo)*, in “Novissimo digesto italiano”, vol. XV, Torino, UTET, 1968, pp. 1201-1202; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, II, *Delle persone*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1930, pp. 380-382.

²⁰ Cfr. C. DE ROSA, *L'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali dei lavoratori marittimi: i nuovi compiti dell'Inail, l'eredità dell'Ipsema*, in “Rivista degli infortuni e delle malattie professionali”, n. 1/2011, p. 225; A. ROTASPERTI, S. ANCHISE, G. DEHO, C. DE ROSA, G. BONIFACI, M.A. RIVA, *I lavoratori del mare: rischio infortunistico, malattie professionali e sistema previdenziale tra storia e letteratura*, in “Rivista degli infortuni e delle malattie professionali”, n. 1/2014, I, p. 462.

Una prima dettagliata normativa, relativa all'arruolamento ed ai salari spettanti alle persone dell'equipaggio, caratterizza la materia già nel Codice di commercio del 1882 (libro II, tit. III, artt. 521-546), e cioè prima ancora che la legislazione civilistica riconosca la rilevanza e la tipicità del contratto di lavoro subordinato comune. È nota, a riguardo, la scarsa attenzione dedicata dai codici dell'Ottocento al lavoro dipendente²¹, ed il mancato riconoscimento di una connessione tra impresa e lavoro, che solo in un secondo momento sarà collocata alla base della specifica regolamentazione del lavoro nel libro V del nostro Codice civile del 1942²².

Il lavoro subordinato veniva definito dal legislatore del 1865 con la generica espressione contenuta al n. 1 dell'art. 1627 c.c. che, tra le specie di locazione d'opera e di industria, ricomprendeva «quella per cui le persone obbligano la propria opera all'altrui servizio», secondo il criterio, del resto, già adottato nel *Code Napoléon* del 1804 che, appunto, comprendeva le prestazioni di lavoro nello schema più generale della locazione²³. L'art. 521 c. com. 1882 individuava, invece, con puntuale chiarezza, nel contratto di arruolamento la prestazione di servizi o di lavoro stipulata fra il capitano o padrone e gli altri componenti l'equipaggio, quali gli ufficiali, i marinai, i mozzi e gli operai ricompresi nel ruolo dell'equipaggio, come stabilito dai regolamenti²⁴, ed inoltre, i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine delle navi a vapore²⁵.

²¹ Cfr. L. GAETA, *Il lavoro e il diritto. Un percorso storico*, Bari, Cacucci, 2013, p. 13.

²² F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il cinquantenario del codice della navigazione* (Cagliari, 28-30 marzo 1992), Cagliari, I.S.DI.T., 1993, p. 305.

²³ Cfr. G. CAZZETTA, *Scienza giuridica e trasformazioni sociali: diritto e lavoro tra Otto e Novecento*, Milano, Giuffrè, 2007, pp. 132-133; ID., *Codice civile e identità giuridica nazionale. Percorsi e appunti per una storia delle codificazioni moderne*, Torino, Giappichelli, 2011.

²⁴ V. ad esempio, art. 323, r.d. 24 ottobre 1877, n. 4146, «Regolamento per la esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile»: «Il ruolo d'equipaggio deve contenere: la data dell'arruolamento e quella del disarmamento; l'elenco dell'equipaggio nell'ordine seguente: capitano o padrone, ufficiali e sottufficiali di bordo, marinari, mozzi, fuochisti ed uomini di rinforzo, e quelle altre persone che in qualsiasi qualità fossero addette al servizio del bastimento e dei passeggeri; la indicazione numerica dei passeggeri; la descrizione delle armi e delle munizioni di cui fosse provvisto il bastimento, coi successivi aumenti o diminuzioni. Le persone componenti l'equipaggio non devono iscriversi sul ruolo con qualificazioni diverse da quelle stabilite dal Codice per la marina mercantile. Le persone poi non appartenenti all'equipaggio, ed imbarcate come addette al servizio del bastimento e dei passeggeri, s'iscrivono sul ruolo colla qualità con cui s'imbarcano».

²⁵ Il ruolo di equipaggio è lo stato autentico ed inoppugnabile, che costituisce la prova più solenne del servizio prestato dagli arruolati e dei loro diritti; serve anche ad accertare principalmente che gli iscritti abbiano i requisiti voluti dalla legge, per essere chiamati a far parte di un equipaggio. La Corte d'Appello di Genova con sentenza 26 agosto 1911 stabilì che per far parte dell'equipaggio non basta essere iscritti nel ruolo, ma occorre appartenere ad alcuna delle categorie indicate nell'art. 521, c.com. 1882. V. App. Genova, 26 agosto 1911, in "Temi generali", 1911, p. 662. Conformemente la sentenza del 1° maggio 1916 della Corte d'Appello di Genova escluse dal novero dei membri dell'equipaggio il cameriere di bordo, sebbene iscritto nel ruolo. Per analogia l'esclusione si estende a tutto il personale civile quali cuochi, infermieri, ecc. Cfr. App. Genova, 1° maggio 1916, in "Il Diritto marittimo", 1916, p. 211. *Contra*: Cass. Sez. unite, 5 aprile 1916, in "Rivista di diritto commerciale", II, 1916, p. 279, con nota di Brunetti; Cass. Torino, 24 aprile 1917, in "Il Diritto marittimo", 1917, p. 403.

Di conseguenza, le caratteristiche proprie di tali attività lavorative influenzarono notevolmente la disciplina giuridica del rapporto, rafforzando i diritti e gli obblighi reciproci dei contraenti, profondamente condizionati dalle esigenze della navigazione, e individuando il sorgere di tutta una serie di garanzie degli stessi soggetti arruolati, nelle quali è possibile intravedere forme sia pure “embrionali” di tutela del lavoratore. Una serie di disposizioni del Codice di commercio del 1882 regolavano, pertanto, la conclusione e lo svolgimento del contratto di arruolamento, le ipotesi di malattia e di morte del marinaio, il suo congedo. Un particolare rilievo assumevano, inoltre, le disposizioni poste a tutela del salario, fra le quali il diritto del marittimo di essere mantenuto a bordo fino all’ottenimento delle somme che gli spettavano e l’incedibilità e l’insequestrabilità della retribuzione. Ipotesi, queste, ammesse solo per soddisfare gli alimenti dovuti per legge o per saldare debiti verso la nave dipendenti dal servizio²⁶.

Prescindendo dalle norme sulla costituzione²⁷ e la risoluzione del contratto di arruolamento²⁸, peraltro già previste anche dal Codice di commercio del 1865²⁹, la disciplina riguardante la tutela dell’infortunio, se rapportata ai livelli di tutela

²⁶ Nell’art. 545 c. com. 1882, si precisava che nel primo caso, la ritenzione per sequestro sui salari non potesse eccedere il terzo del loro ammontare. F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro*, cit., p. 306.

²⁷ Il contratto di arruolamento è quello con il quale un iscritto nelle matricole della gente di mare è assunto da un armatore per prestare servizio su di una nave. Il contratto di arruolamento è dunque una sottospecie del contratto di lavoro subordinato: si tratta di un contratto di lavoro qualificato da un requisito di carattere formale (può essere arruolato unicamente un iscritto nelle matricole della gente di mare, né il capitano può fare diversamente perché la legge glielo vieta) e da un requisito di carattere sostanziale (la prestazione di lavoro, oggetto del contratto, deve essere destinata al servizio di una nave. Sull’iscrizione della gente di mare, v. C.M. IACCARINO, *La «iscrizione» della gente di mare*, in “Rivista del diritto della navigazione”, vol. VI, p. I, 1940, pp. 329-347.

²⁸ Si tratta di norme contrattuali che delineano un rapporto completamente distante dalla locazione d’opera “terrestre”. Innanzitutto, va detto che, per il contratto di arruolamento è richiesta la forma scritta (art. 522); il contratto deve contenere le indicazioni circa la durata e la navigazione prevista (art. 523); l’arruolato è tenuto a continuare il servizio anche dopo la scadenza del contratto, per tutto il tempo necessario per il ritorno della nave al luogo di destinazione, mantenendo il diritto ad una retribuzione proporzionale al salario (art. 524). In caso di mancata previsione della durata, il marinaio può chiedere il congedo dopo due anni dall’entrata in servizio, e in questo caso, qualora la nave si trovi all’estero il marinaio ha diritto alle spese per il ritorno in patria (art. 525). L’equipaggio ha diritto ad essere mantenuto a bordo sino al completo pagamento delle retribuzioni (art. 543). Del tutto innovativa appare la norma ex art. 542: il capitano può licenziare in ogni momento il marinaio, ma deve consegnargli il congedo e procurargli i mezzi per il ritorno, anche facendolo imbarcare su un’altra nave diretta in patria. Tuttavia in caso di congedo senza giusto motivo, il marinaio ha diritto ad una indennità. Se il congedo è dato nello stesso porto d’imbarco e prima della partenza, l’indennità è pari ad un mese di salario; aumenta a quaranta giorni nel caso di congedo intimato dopo la partenza o in un porto del Regno. L’indennità è di due mesi per congedo dato nelle coste d’Europa o in quelle di Asia e Africa, purché bagnate dal mar Mediterraneo, dal mar Nero, dal canale di Suez o dal mar Rosso; l’indennità massima di quattro mesi è stabilita per il congedo intimato in qualsiasi altro luogo. Così P. PASSANITI, *Storia del diritto del lavoro. I. La questione del contratto di lavoro nell’Italia liberale (1865-1920)*, Milano, Giuffrè, 2006, p. 70.

²⁹ Il Codice di commercio del 1865 non costituiva altro se non la pubblicazione del Codice albertino del 1842 che, a sua volta, appariva fortemente ispirato al *Code de commerce* del 1807. Le norme del Codice di commercio del 1882 ricostruiscono fondamentalmente la tradizione giuridica riconducibile al Codice di commercio napoleonico, passando per le leggi napoletane di eccezione, il Codice albertino e il Codice di commercio del 1865. Cfr. P. PASSANITI, *Storia del diritto*, cit., p. 69. Sull’insufficienza del Codice di commercio del 1865, vedi A. AQUARONE, *L’unificazione legislativa*, cit., p. 64 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto*, cit., pp. 94-95.

vigenti alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento, e confrontata con il lavoro industriale, appare assolutamente insolita, quasi un'anomalia.

Nel Codice per la marina mercantile del 1877³⁰ non troviamo alcuna norma che provveda a regolare le conseguenze degli infortuni, e a questo scopo dunque bisognerà fare riferimento al Codice di commercio del 1882³¹ in cui, secondo gli artt. 537³² e 539³³, il marinaio ammalato o infortunato “durante il viaggio” ha diritto alle cure a carico della nave.

L'espressione “durante il viaggio”, contenuta nell'art. 537, deve essere intesa in un senso più ampio di quello che dimostrerebbero le parole usate prese in sé stesse: forse sarebbe più esatto dire “durante l'arruolamento”, comprendendo tutto il tempo intercorrente dalla conclusione del contratto di arruolamento (art. 523, c. com. 1882) per quel determinato viaggio, e quindi anche gli intervalli prima dell'imbarco effettivo, fino al momento in cui la nave raggiunge la sua destinazione, viene scaricata ed ammessa a libera pratica (art. 544, c. com. 1882). Anche il tempo occorso per il rimpatrio, sia pure a bordo di un'altra nave, viene computato nel “viaggio”, in quanto il rimpatrio è considerato come un prolungamento necessario dell'arruolamento³⁴.

Sono sempre gli artt. 537 e 539, c. com. 1882 a precisare le diverse tutele relative ai casi di malattia o di eventuali ferite riportate dal personale navigante. I marinai hanno diritto alle cure nel caso in cui siano stati feriti “per il servizio della nave”, tanto prima della partenza e durante l'allestimento, quanto, dopo il viaggio, durante il disarmamento. Al contrario il marinaio malato ha diritto alla cura solo se

³⁰ Il Codice per la marina mercantile del 1877 era figlio, se così possiamo dire, del primo tentativo di raccolta sistematica delle disposizioni di diritto amministrativo, penale e processuale ed internazionale attuato subito dopo l'unificazione con l'emanazione dell'omonimo Codice del 1865, peraltro unanimemente giudicato, fin dalla sua emanazione, inadeguato a far fronte alle esigenze della marina mercantile. Cfr. A. SERRA, *Dal Codice di commercio al Codice della navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il cinquantenario del codice*, cit., pp. 6-7.

³¹ Il Vivante sosteneva che il Codice di commercio non era molto, non era che una legge di classe che lasciava senza una sufficiente tutela giuridica chi trattava con i commercianti. Così C. VIVANTE, *I difetti sociali del Codice di commercio, Prolusione*, in “Riforma sociale”, 15 gennaio 1899, p. 25 ss., ora in “Rivista italiana per le scienze giuridiche”, diretta da M. CARVALE, nuova serie, n. 3/2012, p. 14.

³² Art. 537, c. com. 1882: «Il marinaio che contrae malattia durante il viaggio o che è ferito per servizio della nave è pagato dei salarii ed è curato e medicato a spese della nave. Se è ferito nell'eseguire un servizio comandato nell'interesse della nave e del carico, è curato a spese della nave e del carico. Allorché la cura richieda che il marinaio sia sbarcato, il capitano deve depositare nelle mani dell'ufficiale consolare la somma giudicata necessaria per la cura ed il ritorno in patria. Dove non trovasi ufficiale consolare, il capitano deve far ricoverare il marinaio in un ospedale od altro luogo in cui possa essere curato, depositando anche la somma indicata di sopra. In ogni caso il marinaio sbarcato non ha diritto alle spese di cura ed ai salari per più di quattro mesi dallo sbarco».

³³ Art. 539, c. com. 1882: «Nel caso di morte del marinaio durante il viaggio: 1°. se era arruolato a mese, il salario è dovuto ai suoi eredi sino al giorno della sua morte; 2°. se era arruolato a viaggio, è dovuta la metà del salario, quando muoia nell'andata o nel porto di arrivo: il salario è dovuto per intero, se muore nel ritorno; 3°. se il marinaio era arruolato con partecipazione al profitto od al nolo, è dovuta la parte intera, quando muoia dopo cominciato il viaggio. Al marinaio morto in difesa della nave è dovuto l'intero salario per tutto il viaggio, se la nave arriva a buon porto». Cfr. inoltre, V. MAGALDI, *Per gli infortuni sul lavoro. L'evoluzione legislativa*, in “Rassegna della previdenza sociale”, XII, n. 5/1925, p. 36.

³⁴ Cfr. A. BRUNETTI, *Diritto marittimo*, II, cit., pp. 499-500.

si è ammalato durante il viaggio o, per essere più precisi, dopo la partenza, perché è solo con l'imbarco che opera la tutela prevista, ossia il corrispondente trattamento curativo. Il viaggio però abbraccia tutte le fasi di navigazione, di stazione nei porti e anche di discesa a terra durante le stazioni, ma non si presumono contratte durante il viaggio le malattie che il marinaio si procura o le manifestazioni di malattia precedente al viaggio e da lui causata (ad es. se ha contratto la sifilide)³⁵.

Nel caso in cui si tratti di male di lieve entità o qualora sia impossibile eseguire lo sbarco a causa di circostanze speciali relative allo stato della malattia, il marinaio è curato sulla nave; è sbarcato, se il male sia grave e richieda cure particolari, impossibili da praticarsi a bordo³⁶.

Quando la cura richieda che il marinaio sia sbarcato è previsto il deposito da parte del capitano³⁷ all'ufficiale consolare della somma necessaria per la cura ed il ritorno in patria. Nell'impossibilità di effettuare tale deposito sarà onere del capitano far ricoverare il marinaio presso un ospedale o in altro luogo in cui possa essere curato, depositando la somma indicata (la violazione di questo obbligo costituisce reato ai sensi dell'art. 373 c.m.m. 1877)³⁸. Le spese di cura non possono però eccedere la durata di quattro mesi dallo sbarco³⁹.

Le disposizioni di legge che assicurano al marinaio i salari, le cure e le medicine durante la malattia sono – sostiene Ascoli – disposizioni di ordine pubblico, a deroga dei principi di diritto comune, secondo i quali nelle locazioni d'opere, in generale, ognuno che si obbliga a prestare i propri servizi viene ad assumere a suo carico i rischi e i pericoli inerenti all'opera promessa; la malattia di

³⁵ A. BRUNETTI, *Diritto marittimo*, II, cit., p. 500.

³⁶ App. Genova, 9 agosto 1918, in "Temi genovese", 1918, p. 295.

³⁷ Anche un terzo, però, in mancanza del capitano, potrebbe anticipare il danaro occorrente per le spese di cura, giustificandole in un secondo momento, mediante un certificato rilasciato dal console locale. A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 592.

³⁸ Queste norme erano già state previste nel Codice di commercio del 1865, quando si stabiliva che il marinaio era pagato dei salari ed era curato e medicato a spese della nave se si ammalava durante il viaggio, o se ferito per il servizio della nave (art. 363). L'articolo successivo attribuiva il diritto alle cure al marinaio ferito per combattere i nemici ed i pirati. L'art. 365 prevedeva che se per esigenze di cure il marinaio dovesse essere sbarcato, il capitano avrebbe dovuto consegnare la somma necessaria per le cure all'ufficiale consolare, oppure in sua assenza provvedere direttamente al ricovero in ospedale. È opportuno precisare che questa disposizione non si riscontra nel Codice francese, ma può essere desunta dagli artt. 252 e 257 delle Leggi napoletane di eccezione del 1819, e dall'art. 287 del Codice Albertino. Infatti, già l'art. 252 delle Leggi napoletane stabiliva: «i marinai ammalati o feriti che si sbarcano da un bastimento durante il suo viaggio in un porto, saranno provveduti dal capitano di quanto potrà loro occorrere per le spese della guarigione, e pel loro mantenimento dopo guariti, sino a che potranno essere dai proprii consoli rimandati nel regno». L'art. 287 del Codice di commercio piemontese sanciva, nel caso di malattia o infortunio: «se il marinaio debbe essere sbarcato il capitano o patrone rimette nelle mani del proprio console la somma giudicata necessaria per la cura e pel ritorno in patria del marinaio ammalato. Dove non sia ufficiale consolare, il capitano o patrone fa ricoverare il marinaio in uno spedale od altro luogo, in cui possa avere la dovuta cura, rimettendo anche la somma necessaria perché possa essere rimandato in patria».

³⁹ Sul deposito per le spese di cura e dei salari da effettuarsi allo sbarco del marinaio malato o ferito (ai sensi degli artt. 537 e 538 c. com. 1882) v. anche gli artt. 477, 478 e 479 r.d. n. 5166/1879 che dettano norme esecutive in materia. Va detto inoltre che tale deposito non è necessario quando lo sbarco per malattia avvenga a viaggio ultimato o nel porto di armamento o di arruolamento. Cfr. A. BRUNETTI, *Diritto marittimo*, II, cit., p. 501.

chi loca la propria opera, e che interrompe il servizio, non solo non obbliga il conduttore a sostenerne le spese, ma gli conferisce il diritto di sospendere il pagamento del corrispettivo in proporzione della durata dell'interruzione del servizio⁴⁰.

L'obbligo di prestare le cure, invece, non sussiste in caso di evento dannoso causato da una condotta colposa del marinaio, o nel caso in cui questo si trovi a terra senza autorizzazione. In quest'ultimo caso, il marinaio, per il semplice fatto di aver abbandonato la nave senza autorizzazione è considerato disertore⁴¹ e pertanto non può invocare i benefici previsti dalla legge, che spettano esclusivamente ai marinai che rimangono fedeli al loro impegno: le spese della cura saranno per intero a suo carico, anche se, ciononostante, ai sensi dell'art. 538 c. com. 1882, il capitano è tenuto ad anticiparle⁴².

Tutto ciò, come afferma il Bensa, consegue da una delle tante singolarità del diritto marittimo, ovvero dall'aspetto che in esso prende il contratto di locazione d'opera nella sua applicazione alla spedizione marittima. Infatti, ciò che in ogni altra forma di contrattazione, sia civile che commerciale, non dà luogo se non a relazioni d'indole privata, alla promessa della prestazione di un servizio da una parte, alla retribuzione di un salario dall'altra, assume in questo caso le sembianze di un pubblico servizio, disciplinato e sanzionato dalla legge. Il locatore d'opera che abbandona l'impresa risponde dei danni, ma il marinaio che abbandona la nave è arrestato e punito come disertore⁴³.

3. La "gente di mare" beneficiaria dell'assicurazione nella disciplina del T.U. n. 51/1904

Un approfondito esame degli Atti parlamentari ci conferma che l'esclusione dei marinai dalla categoria degli operai indicati dalla l. 17 marzo 1898, n. 80, non è certo dovuta ad una dimenticanza; anzi tutt'altro, si è trattato proprio di una scelta del legislatore, dal momento che ha ritenuto che includendo i rischi marittimi fra quelli previsti dalle nuove norme, si sarebbe andati al di là della *ratio* della legge

⁴⁰ V. P. ASCOLI, *Il codice di commercio commentato. VIII. Del commercio marittimo e della navigazione (artt. 480 a 682)*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1923, p. 401.

⁴¹ Art. 264, c.m.m. 1877. Ai sensi dell'art. 265, comma 1 c.m.m. 1877, il disertore sarà punito con il carcere, da tre a sei mesi, se la diserzione sarà avvenuta nello Stato, da sei mesi ad un anno, se all'estero.

⁴² Nel caso in cui il marinaio non abbia il diritto di essere curato a spese della nave, le spese di cura possono essere prelevate dai salari eventualmente ancora dovutigli e, qualora questi non fossero sufficienti, devono essere anticipate dal capitano, salva l'azione contro il marinaio per il rimborso delle spese anticipate. Cass. Torino, 19 novembre 1885, in "Giurisprudenza penale Torinese", 1886, p. 7. La legge commina la pena della multa (non minore di lire trecento estensibile a lire mille) al capitano o padrone che abbia sbarcato durante il viaggio membri dell'equipaggio feriti senza provvedere ai mezzi per la loro cura e per il loro ritorno in patria (art. 373 c.m.m. 1877) oltre la sospensione del grado (art. 373, comma 3 c.m.m. 1877), anche quando il marinaio abbia i mezzi propri per curarsi e rimpatriare, e sia stato ferito per propria colpa.

⁴³ Cfr. E. BENSA, *Il diritto marittimo e le sue fonti. Cenni*, Genova, Stabilimento tipografico di A. Grandis, 1889, p. 91.

stessa, in quanto a tali rischi già si provvedeva nel Codice di commercio ed in quello per la marina mercantile, mentre a tutela delle garanzie contro gli infortuni era previsto il contributo degli armatori alla Cassa degli invalidi della marina mercantile. Secondo il Bruno, le ragioni addotte per escludere i marinai dai benefici della legge sembravano tutt'altro che convincenti; se l'esercizio della marina mercantile era un'industria, non si comprendeva perché i rischi dell'industria marittima non dovessero essere considerati come rischi industriali; se poi il Codice di commercio e quello per la marina mercantile già prevedevano i rischi stessi, sarebbe stato il caso di esaminare se le previsioni fossero in armonia con i principi della legge in discussione⁴⁴.

Già prima ancora della promulgazione della l. n. 80/1898 era stata avanzata la richiesta che anche alla gente di mare fosse estesa l'obbligatorietà dell'assicurazione: nei Congressi operai tenuti a Milano nel marzo 1895 e a Torino nel gennaio 1896 ci si era espressi in tal senso⁴⁵, invocando i precedenti di altre legislazioni straniere e in specie di quella tedesca⁴⁶ che, come sottolinea Gaeta ha esercitato un fortissimo imprinting sugli "atti fondativi" del diritto del lavoro italiano⁴⁷.

Si imponeva, dunque, un nuovo intervento legislativo in materia⁴⁸, e l'opportunità di una riforma si sarebbe presentata molto presto, con il disegno di legge dal titolo «Modificazioni alla legge 17 marzo 1898, n. 80, sugli infortuni degli operai sul lavoro»⁴⁹, proposto alla Camera dei deputati, l'8 giugno 1901, dal presidente del consiglio Giuseppe Zanardelli, allora ministro *ad interim*

⁴⁴ Così C. BRUNO, *La gente di mare e la legge degli infortuni sul lavoro*, in "Vita e Pensiero. Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie", vol. 19, fasc. 76 (aprile 1899), pp. 509-510.

⁴⁵ Cfr. *L'assicurazione degli Equipaggi*, in "Rivista Nautica", XI, n. 1/1902, p. 3; A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 347.

⁴⁶ Va detto che in Germania l'assicurazione e il risarcimento dei danni dipendenti da infortuni toccati alla gente di mare erano regolati dalla «Legge sull'assicurazione contro gli infortuni della gente di mare e delle altre persone che sono occupate nell'industria della navigazione marittima», approvata il 13 luglio 1887. Ma già dal 1871, diversamente da come accadeva nei sistemi giuridici "napoleonici" come il nostro, la Germania è intervenuta con leggi speciali anche per risolvere le problematiche relative alla responsabilità del padrone per gli infortuni causati da colpa non sua, ma di un suo dipendente. L. GAETA, *Scene da un infortunio*, in "Lavoro e diritto", n. 3/2020, p. 568. Per una ricostruzione dell'influenza tedesca sul sistema previdenziale italiano si rimanda a L. GAETA, *L'influenza tedesca sulla formazione del sistema previdenziale italiano*, in "Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali", 53/1992; L. SPAGNUOLO VIGORITA, *Studi sul diritto tedesco del lavoro*, Milano, Giuffrè, 1961.

⁴⁷ L. GAETA, *La subordinazione del diritto del lavoro italiano nei confronti della Germania*, in "Lavoro e diritto", n. 4/2016, p. 696.

⁴⁸ Fra le numerose manifestazioni parlamentari non possiamo non considerare quella promossa dall'onorevole Pantano, che il 15 marzo 1901, presentava un ordine del giorno firmato da numerosi deputati e che, accettato dal ministro dell'agricoltura Picardi, venne approvato: «La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge che estenda la istituzione dei probiviri e la legge sugli infortuni del lavoro agli operai della marina mercantile e ai lavoratori dei porti». Cfr. G. BORTOLOTTI, *Commento al Testo Unico di legge per gli infortuni degli operai sul lavoro (R.D. 31 gennaio 1904, n. 51)*, Napoli, Casa Editrice E. Pietroluca, 1904, p. 178.

⁴⁹ S. COLOMBO, *Per la riforma della legge sugli infortuni del lavoro*, in "Critica sociale", XI, 1901, p. 286; F. INVREA, *Il progetto ministeriale per la riforma della legge 17 marzo 1898 sugli infortuni del lavoro*, in "Rivista degli infortuni", 1901, p. 481; ID., *La riforma della legge sugli infortuni del lavoro*, in "Critica sociale", XI, 1901, p. 216.

dell'agricoltura, industria e commercio, che mirava a fugare ogni dubbio circa l'applicazione della legge del 1898 a certi settori industriali e ad estenderla ad operai che prima non vi erano inclusi, senza però comprendervi le conseguenze delle malattie professionali⁵⁰.

Questo progetto di legge avrà una gestazione molto più rapida anche se non meno contrastata dei precedenti⁵¹, dal momento che si tradurrà nella l. 29 giugno 1903, n. 243, che – seguita dal r.d. 13 dicembre 1903, n. 524, dal r.d. 24 dicembre 1903, n. 550 e dal r.d. 10 gennaio 1904, n. 4 – porterà – in forza della facoltà data al Governo di coordinare le disposizioni di detto decreto con quelle della l. n. 80/1898 – al T.U. approvato con r.d. 31 gennaio 1904, n. 51⁵².

Il T.U. estende l'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni, già previsto per le altre categorie dell'industria⁵³, anche agli operai addetti alle imprese di navigazione marittima⁵⁴ (art. 1, n. 2, del T.U. n. 51/1904), purché occupino complessivamente ciascuna più di cinque operai⁵⁵ e dichiara espressamente che

⁵⁰ Nella Relazione che lo precede si afferma: «La legge del 17 marzo ha risolto nel nostro paese il problema del risarcimento del danno, nel caso di infortuni sul lavoro, col sistema dell'assicurazione obbligatoria sposato all'altro della libera scelta dell'istituto assicuratore. Non lo ha risolto però completamente, poiché ad alcune industrie, e pensatamente, non fu esteso l'obbligo dell'assicurazione, volendosi procedere per gradi, come si è praticato in Germania e come sembra vogliasi praticare nella Gran Bretagna e in altri paesi. [...]». Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei deputati, legisl. XXI, sess. 1900-1901, doc. n. 298, p. 1.

⁵¹ Va rilevato che l'assicurazione della gente di mare non passò alla Camera dei deputati senza opposizione. Per l'onorevole Frascara, che aveva presentato un emendamento agli articoli riguardanti questa speciale assicurazione, la gente di mare non poteva essere confusa con gli altri operai ed industriali, in quanto era una categoria del tutto separata al punto che il legislatore ha creduto necessario dedicarle tutta una parte del Codice di commercio, quella relativa al commercio marittimo ed alla navigazione, ed ha fatto un Codice speciale, il Codice della marina mercantile, in cui viene esattamente indicato quali lavoratori ed industriali siano compresi nella “gente di mare”. Cfr. F. COCITO, *Commento alla legge degli infortuni sul lavoro. Testo unico 31 gennaio 1904, n. 51 e Regolamento 13 marzo 1904, n. 141*, Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1918, p. 526.

⁵² Vedi M. MORELLO, *Diritto, lavoro, sicurezza*, cit., p. 107 ss.; EAD, *Alle origini della tutela degli infortuni sul lavoro*, in “DSL”, n. 2/2016, p. 38.

⁵³ Così recita l'art. 1, l. n. 80/1898: «La presente legge si applica agli operai addetti: 1° all'esercizio delle miniere, cave e torbiere; alle imprese di costruzioni edilizie; alle imprese per produzione di gas o di forza elettrica e alle imprese telefoniche; alle industrie che trattano od applicano materie esplodenti; agli arsenali o cantieri di costruzioni marittime; 2° alle costruzioni ed imprese seguenti, qualora vi siano impiegati più di cinque operai: costruzione o esercizio di strade ferrate, di mezzi di trasporto per fiumi, canali e laghi, di tramvie a trazione meccanica; lavori di bonificazione idraulico; costruzioni e restauri di porti, canali ed argini; costruzioni e restauri di ponti, gallerie e strade ordinarie, nazionali e provinciali; 3° agli opifici industriali nei quali si fa uso di macchine mosse da agenti inanimati o da animali, qualora vi siano occupati più di cinque operai».

⁵⁴ Essa comprende non solo le imprese di navigazione marittima, cioè quelle che esercitano il trasporto di merci o di persone, comprese le imprese *lagunari*, ma anche quelle esercenti la *pesca illimitata*, perché si è pensato che le navi esercenti la grande pesca al largo sono soggette agli stessi e forse anche maggiori pericoli delle altre navi e rappresentano imprese di una certa entità economica cui riuscirà sopportabile il carico dell'assicurazione.

⁵⁵ Come risulta dalla legge, non si deve considerare separatamente l'equipaggio di ognuna delle navi dell'impresa per escludere l'obbligo dell'assicurazione per quelle il cui equipaggio sia composto di meno di sei persone, ma si deve tener conto complessivamente del personale imbarcato su tutte le navi che dipendono dall'impresa, e se questo personale sia costituito da più di cinque individui, anche nel caso in cui questi siano distribuiti su barche montate ciascuna da tre o quattro di loro, sussiste l'obbligo dell'assicurazione. Cfr. *Circolare 5 maggio 1904, n. 1, del Ministero di agricoltura, industria e commercio ai signori Prefetti del Regno, con la quale si danno istruzioni per l'esecuzione della*

sono considerate come tali tutte le persone componenti l'equipaggio di una nave battente bandiera italiana⁵⁶, che siano retribuite con salario o con stipendio, a eccezione del pilota pratico e di coloro il cui salario o stipendio annuale superi 2100 lire (art. 21 del T.U. n. 51/1904)⁵⁷. Vi sono così comprese, come disposto all'art. 124 del r.d. 13 marzo 1904, n. 141, che approva il regolamento per l'esecuzione della legge sugli infortuni degli operai sul lavoro, tutte le persone indicate nell'art. 521 c. com. 1882 e nell'art. 66 c.m.m. 1877, ovvero, come detto precedentemente, il capitano⁵⁸ o padrone, gli ufficiali (compresi tra essi lo scrivano e il medico di bordo)⁵⁹, i marinai, i mozzi⁶⁰ e gli operai indicati nel ruolo dell'equipaggio, i

legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, e del relativo regolamento; G. PATERI, Gli infortuni sul lavoro. Studio teorico-pratico della legge 31 gennaio 1904, n. 51 (Testo Unico) e del relativo regolamento 13 marzo 1904, n. 141, Milano-Torino-Roma, Fratelli Bocca Editori, 1910, pp. 363-364; S. RAMERI, Infortuni del lavoro, Torino, S. Lattes & C., Librai Editori, 1912, pp. 375-376.

⁵⁶ Il beneficio dell'assicurazione obbligatoria non può pertanto essere esteso ai componenti l'equipaggio di una nave che porti il nome di una persona straniera ed alzi bandiera straniera, anche se usata da un vettore italiano con equipaggio italiano; essa è da ritenersi straniera e i componenti l'equipaggio non possono pretendere di essere compresi tra le persone per cui la legge impone all'armatore l'obbligo dell'assicurazione. Stando così le cose, gli operai imbarcati su navi straniere non hanno diritto all'indennizzo nel caso di infortuni, sebbene siano stati assunti in servizio in Italia, da vettore italiano, e sotto la disciplina della legge italiana. *Contra*: La Corte d'Appello di Napoli e la Cassazione di Napoli hanno ritenuto che la legge italiana sugli infortuni fosse applicabile anche all'equipaggio italiano, arruolato nel Regno da una Società estera e imbarcato su nave con bandiera straniera e che a tale applicazione della legge non era d'ostacolo il fatto che l'infortunio fosse avvenuto all'estero. V. App. Napoli, 20 marzo 1907, in "Il contratto di lavoro", 1907, p. 346; Cass. Napoli, 24 marzo 1908, in "Il contratto di lavoro", 1908, p. 278; Trib. Napoli, 24 luglio 1905, in "Annali del credito e della previdenza", 1905, p. 274. Cfr. G. PATERI, *Gli infortuni sul lavoro*, cit., p. 365; A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 678; F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., p. 528.

⁵⁷ Il disegno di legge Zanardelli non conteneva questo limite di salario, che fu però aggiunto dalla Commissione parlamentare per coordinare il trattamento della gente di mare a quello degli altri operai, prescritto appunto all'art. 2, n. 2, del T.U. Cfr. G.B. CERESETO, *La legislazione sanitaria in Italia*, parte IV, capo V, *Infortuni della gente di mare*, Torino, Unione tipografico-editrice, 1910, p. 1122. Il limite venne giustificato osservando che la gente di mare durante la navigazione non ha spese di vitto, e quindi risulta più facile risparmiare per provvedere ad eventuali futuri bisogni. Cfr. A. AGNELLI, *Commento alla legge sugli infortuni del lavoro*, Milano, Società Editrice Libreria, 1905, p. 734. Il T.U. n. 51/1904, riguardo agli equipaggi marittimi, sarà modificato dai decreti luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1825, e 27 marzo 1919, n. 638, convertiti in l. 17 aprile 1925, n. 473. Il d.lgt. n. 1825/1918, modificando il T.U., relativamente ai trasporti marittimi, ha sostituito un nuovo testo a quello dell'art. 21, ed ha disposto che «sono considerati come operai per gli effetti della presente legge tutte le persone componenti l'equipaggio di una nave sotto bandiera italiana che siano retribuite con salario o stipendio o con una quota di partecipazione. Coloro però che appartengono allo stato maggiore della nave e percepiscono una retribuzione annua superiore alle lire 3600 non fruiscono delle disposizioni della presente legge». Questa disposizione ha fatto venire meno l'art. 124, del r.d. 13 marzo 1904, n. 141, il quale restringeva l'assicurazione ai componenti dell'equipaggio, secondo l'enumerazione dell'art. 521 c. com. 1882. Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, vol. I, Roma, Società Editrice del «Foro Italiano», 1933, pp. 371-372.

⁵⁸ Anche il capitano che navighi a profitto comune sul nolo o sul carico ha diritto all'assicurazione. Egli è un locatore d'opera, anche quando partecipi agli utili della spedizione, non potendo considerarsi né come un socio né come un associato in partecipazione: in questa forma di arruolamento esula con maggiore evidenza il carattere di preposto dell'armatore, così come sostiene buona parte della dottrina, ed invece rimane ancora più provato che egli è un locatore di opera, sia pure *sui generis*. Vedi *ex multis*, A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 682.

⁵⁹ Cfr. A. AGNELLI, *Commento alla legge*, cit., p. 735.

⁶⁰ Cfr. M. ROBERTI, *La gente di mare e la legge per gli infortuni del lavoro*, Napoli, Pierro ed., 1905, p. 78, che argomenta dall'art. 2, 3° cpv, e art. 9, pen. cpv., del T.U. n. 51/1904; A. AGNELLI, *Commento alla legge*, cit., p. 737; App. Genova, 1° maggio 1908, in "Rivista infortuni", 1908, p. 719.

macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine nelle navi a vapore, senza distinzione o eccezione, purché appunto percepiscano un salario o uno stipendio, sulla cui forma la legge non applica alcuna limitazione.

Sembrerebbe che il dato da considerare per dare la tutela prevista fosse il termine "salario", che comunque comprendeva anche le panatiche, vale a dire il valore del vitto durante l'arruolamento, che doveva essere specificato dall'autorità marittima competente sul ruolo di equipaggio per ogni individuo, secondo le rispettive condizioni di arruolamento e secondo le consuetudini locali⁶¹. Se dal solo salario, secondo i criteri fissati dalla legge, per quanto insolito possa sembrare, non derivava il carattere di operaio, ma bensì da un complesso di elementi diversi, quali la natura dell'impresa, l'occupazione permanente o avventizia, il lavoro svolto fuori della propria abitazione, ecc., elementi che si riscontrano anche nella specie di *arruolamento alla parte*, o per essere più precisi nell'arruolamento *con partecipazione ai profitti e a nolo*, non può negarsi al marinaio il diritto di essere considerato operaio cui spetta un'indennità in caso d'infortunio, solo perché il salario riveste un'altra forma, e non è fisso o determinato *a priori*.

Perciò, qualunque sia il tipo di arruolamento, *a viaggio*⁶², *a mese*⁶³, *con partecipazione dei profitti*⁶⁴ o *a nolo*⁶⁵, il marinaio deve essere sempre assicurato⁶⁶ e ha

⁶¹ V. anche artt. 125-126, r.d. 13 marzo 1904, n. 141.

⁶² L'*arruolamento a viaggio* si ha quando il marinaio si obbliga a prestare la propria opera per tutto il viaggio ricevendo in corrispettivo una determinata somma, indipendentemente dalla durata del viaggio stesso.

⁶³ Si tratta di *arruolamento a mese* quando il marinaio si obbliga a prestare la propria opera percependo un salario fisso per ciascun mese che dura il viaggio, con l'obbligo però di rimanere in servizio sino al termine del viaggio anche nel caso in cui questo duri più mesi.

⁶⁴ L'*arruolamento con partecipazione ai profitti o utili* rende l'arruolato associato agli utili generali della spedizione, che acquista il carattere di un'impresa commerciale, non essendo limitata semplicemente al trasporto, ma anche agli altri coefficienti di guadagno.

⁶⁵ L'*arruolamento con partecipazione al nolo* associa il marinaio all'esito dell'impresa. Il salario sarà proporzionale all'entità dei noli riscossi, e comprenderà una quota preventivamente stabilita sulla totalità dei noli guadagnati nei viaggi.

⁶⁶ A prima vista può sembrare che entrambe le forme (*con partecipazione ai profitti e a nolo*), dette anche *alla parte*, non rivestano il carattere di locazione d'opera, ma costituiscano invece contratti di società o di associazione in partecipazione; ma se si considerano gli obblighi e i diritti delle parti che ne derivano, deve riconoscersi che si tratta di un vero contratto di locazione d'opera, in cui il salario, invece di essere preventivamente fissato, è variabile a seconda degli eventi dei viaggi, per i quali il contratto è stipulato. Non può parlarsi, quindi, di società, perché un socio, anche quando non conferisca che la propria industria, partecipa però ai guadagni come alle perdite (art. 1717 c.c. 1865); mentre il marinaio in tali casi non è tenuto a sostenere le perdite della spedizione. Ma nemmeno può parlarsi di associazione in partecipazione, perché anche questa comprende gli utili e le perdite di una o più operazioni commerciali, o anche dell'intero commercio (art. 233 e art. 236 c. com. 1882), ed i vincoli di dipendenza che legano l'arruolato all'armatore, e quelli di disciplina al capitano o padrone, sarebbero incompatibili con la qualifica di associato nel marinaio. Quindi i marinai arruolati con partecipazione al nolo ed al profitto possono ritenersi come salariati al pari degli altri; con la differenza che il loro salario, invece di essere preventivamente stabilito, è determinato alla fine del contratto di arruolamento in proporzione degli utili verificatisi. V. Trib. Napoli, 21 dicembre 1906, in "Il Foro italiano", a. XXXII, parte I, cc. 402-405, con nota di L. Ordine; Trib. Napoli, 12 settembre 1906, in "Rivista infortuni", vol. III, n. 5, p. 629; Trib. Napoli, 1° ottobre 1906, in "Il contratto di lavoro", 1907, p. 275; Trib. Napoli, 28 maggio 1906, in "Il Foro italiano", I, c. 247. Cfr. inoltre, A. AGNELLI, *Commento alla legge*, cit., p. 736; F. DI DONNA, *La gente*

diritto all'indennità anche se ha avuto l'infortunio mentre si trovava a terra, purché per servizio della nave.

Ne rimane invece escluso il pilota pratico⁶⁷, che rispetto all'armatore è un *locator operis*, che presta la sua opera in date occasioni e per un periodo di tempo molto limitato, sicché non può essere ritenuto componente dell'equipaggio propriamente detto, in quanto non fa parte in modo stabile del personale della nave⁶⁸.

Nell'ambito dell'attività di navigazione nei suoi risvolti economici era ricompresa naturalmente l'industria della pesca, purché avesse il carattere d'impresa di una certa entità economica, con grandi navi e rischi più frequenti e dunque più numerosi di quelli che si verificano nella piccola pesca praticata lungo le coste, che utilizzava personale insufficiente e imbarcazioni di scarsa portata. I marinai addetti alla pesca non meritavano, di sicuro, un trattamento diverso da quello riservato agli operai addetti ai trasporti, sempre però che si trattasse di pesca di importanza tale da costituire un'industria. Così il progetto ministeriale, ispirato a questo concetto, assoggettava all'assicurazione i marinai addetti alla *pesca illimitata*, in conformità alla

di mare e il disegno di legge, in "Giurisprudenza italiana", 1902, pt. IV, p. 21; F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., pp. 532-533; A. SCIALOJA, *Sistema del diritto*, cit., p. 408. La questione, citata poco sopra, venne però risolta in senso contrario dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, con la Circolare 8 marzo 1904, n. 5920, diretta alle Capitanerie di porto e riguardante l'applicazione della legge infortuni alla gente di mare, che si è rivelata del tutto contraria a quanto stabilito durante i lavori preparatori del Regolamento e più specificatamente nella Relazione Magaldi. Cfr. G. PATERI, *Gli infortuni sul lavoro*, cit., pp. 369-370; S. RAMERI, *Infortuni*, cit., pp. 381-382.

⁶⁷ Ciò, ben inteso, è valido solo per i trasporti marittimi, essendo l'articolo in esame sotto il titolo «Disposizioni speciali per i trasporti marittimi», cosicché nel caso in cui si tratti di pilota addetto alla navigazione fluviale, l'esclusione dovrebbe cessare e correre per quest'ultimo il diritto all'assicurazione, essendo l'industria dei trasporti in genere contemplata dall'art. 1, n. 2, del T.U. n. 51/1904. Cfr. F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., p. 534; S. RAMERI, *Infortuni*, cit., p. 377; App. Roma 9 dicembre 1905, in "Il contratto di lavoro", 1906, III, p. 123.

⁶⁸ Relazione della Commissione Parlamentare (rel. Gianolio) al disegno di legge Zanardelli, in Atti Parlamentari, Camera dei deputati, legisl. XXI, sess. 1900-1901, doc.: dis. di legge e relazione n. 298, A, p. 13. Il pilota pratico, secondo il concetto della legge, è colui che, a richiesta, presta momentaneamente servizio su navi, negli stretti, nei porti, nei canali o in altri siti di ancoraggio. Essendo addetto a diverse imprese o corporazioni, disciplinate dal Codice della marina mercantile, che servono a tutte le navi, dovrà essere assicurato e in caso d'infortunio indennizzato dalle imprese o corporazioni cui appartiene. Per approfondimenti su questa figura, vedi L. ORDINE, *Il pilota pratico e l'assicurazione contro gli infortuni del lavoro*, Estratto da "Il Foro italiano", a. XXXI, fasc. XII, Città di Castello 1906, p. 4 ss. In giurisprudenza, App. Roma, 9 dicembre 1905, in "Diritto marittimo", 1906, p. 134. *Contra*, App. Napoli, 2 marzo 1906, in "Il Foro italiano", 1906, I, c. 208, in cui si afferma che il corpo dei piloti non è un'impresa né di trasporti o di carico e scarico, né di navigazione marittima, ma ha funzioni tecniche d'interesse pubblico per il pilotaggio delle navi all'entrata e all'uscita dei porti: i piloti non fanno parte dell'equipaggio di bordo e non hanno diritto all'assicurazione contro gli infortuni. Ai sensi dell'art. 66, parte II, n. 2, c.m.m. 1877, il pilota pratico fa parte dell'equipaggio per tutto il tempo in cui gli è affidata la direzione della nave, ed è considerato sottufficiale alla dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo. In questo senso, non è dalla natura delle funzioni che compie il pilota pratico che deriva la sua esclusione dal personale compreso nell'equipaggio di una nave: ma è perché quelle funzioni non stabili e normali per una determinata nave, non possono rendere permanente il rapporto giuridico necessario verso l'armatore, obbligato ad assicurare il personale stabile della nave. Facendo, però, parte di una corporazione, di un'impresa che rientra tra quelle previste dalla legge sugli infortuni, trova nel rapporto di dipendenza con questa il *vinculum iuris* e nei pericoli del suo lavoro la base giuridica del suo diritto all'indennizzo. Cfr. F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., pp. 537-538; G. BORTOLOTTO, *Commento al Testo Unico*, cit., p. 184.

terminologia usata dal Codice della marina mercantile (art. 139 c.m.m. 1877)⁶⁹: ma, su proposta della Commissione incaricata di studiare il disegno di legge, si decise di modificare la formula, e si parlò invece di pesca oltre i dieci chilometri dal lido. In ogni caso si è poi assoggettata all'assicurazione la pesca delle spugne e del corallo.

L'obbligo relativo sorge dal contratto di arruolamento e incombe sull'armatore, parificato all'imprenditore contemplato nell'art. 1 del T.U. Imprenditori sono, di conseguenza, gli armatori delle navi, o coloro che la legge reputa tali (art. 21 del T.U. n. 51/1904; artt. 52 e 53 c.m.m. 1877), e costoro debbono provvedere all'assicurazione, senza che ciò li dispensi, come vedremo a breve, dall'obbligo di prestare le cure e di pagare i salari⁷⁰, nei casi previsti dagli artt. 537 e 539 c. com. 1882⁷¹.

⁶⁹ Ai sensi dell'art. 139 c.m.m. 1877, *pesca limitata* è quella che si fa nelle acque dello Stato entro i limiti del distretto di pesca cui appartiene il battello che la esercita, *pesca illimitata* quella che si fa all'estero o fuori del distretto cui appartiene il battello. Ma la *pesca illimitata* cui fa riferimento la nuova legge non è quella di cui parla il Codice della marina mercantile e, proprio per non generare equivoci si scelse la dicitura "pesca oltre i dieci chilometri dal lido" adottando la distinzione fatta dalla Cassazione di Torino che, con sentenza 17 giugno 1874 (rel. Matteo Pescatore), aveva stabilito che la *pesca limitata* era quella che andava fino ai dieci chilometri dal lido. Giustamente poi vi furono contemplate anche le imprese per la pesca delle spugne e dei coralli, le quali sebbene non esercitate oltre i dieci chilometri dal lido, presentano pericoli tali da meritare di essere contemplate nella legge. Cfr. S. RAMERI, *Infortuni*, cit., p. 375; G. BORTOLOTTI, *Commento al Testo Unico*, cit., p. 55; G.B. CERESETO, *La legislazione sanitaria*, cit., p. 1123. La locuzione *acque dello Stato*, per quanto concerne il mare, può essere confusa con quella di *mare territoriale*. Lo Stato non può e non deve regolare che la pesca esercitata nelle sue acque, e la legge speciale sulla materia dichiara appunto che essa regola la pesca nelle acque del demanio pubblico e del mare territoriale (art. 1, della l. 4 marzo 1897, n. 3706). Pertanto *pesca illimitata* è quella che si esercita fuori del limite del mare territoriale. [...]. Ma si è proposto, e la Commissione ha ammesso, che anche la pesca entro le acque dello Stato potesse essere assoggettata alla legge sugli infortuni, quando non ha per oggetto il pesce, ma costituisce il primo atto di un diverso esercizio industriale. Ciò succede per la pesca del corallo e delle spugne che si esercita in condizioni diverse e presenta pericoli maggiori. Cfr. Relazione Gianolio, in Atti Parlamentari, Camera dei deputati, legisl. XXI, 1902, doc. 298, 1, p. 4.

⁷⁰ Le disposizioni relative ai salari e alle spese di cura si applicano indistintamente a tutti i marinai, in qualunque modo essi siano arruolati o salariati; la legge infatti non distingue e ciò vale indistintamente tanto per i salariati a mese o a viaggio, quanto per quelli che partecipano ai profitti e ai noli. V. App. Messina, 4 marzo 1879, in "Eco", 1879, p. 202. Ai sensi dell'art. 546 c. com. 1882, le suddette disposizioni si applicano anche al capitano o padrone, agli ufficiali e a qualunque altra persona dell'equipaggio.

⁷¹ Art. 22, T.U. n. 51/1904: «L'obbligo dell'assicurazione imposto dalla presente legge non dispensa dalla prestazione delle cure e dal pagamento dei salari nei casi e modi stabiliti dagli articoli 537 e 539 del Codice di commercio. L'indennità giornaliera nella misura stabilita dall'articolo 9, nn. 3 e 4, decorre, nei casi in cui all'articolo 537 del Codice di commercio, dal giorno in cui cessa il pagamento dei salari dovuti a norma di quest'ultimo articolo. Nei casi di cui ai nn. 1, 2 e 5 dell'articolo 9, la misura delle indennità per la gente di mare è ridotta nelle proporzioni seguenti: 1° nel caso d'inabilità permanente assoluta, l'indennità sarà uguale a quattro salari annui, e non mai minore di lire 2000; 2° nel caso d'inabilità permanente parziale, sarà uguale a quattro volte la parte di cui è stato o può essere ridotto il salario annuo, che agli effetti del presente capoverso non potrà mai essere considerato inferiore alle L. 500; 3° nel caso di morte l'indennità sarà uguale a tre salari annui.

A partire dal giorno in cui andrà in esecuzione la presente legge, i contributi per la Cassa invalidi della marina mercantile saranno a carico esclusivo degli armatori, ai quali si applica pure l'ultimo capoverso dell'articolo 7».

4. *Causa violenta e occasione di lavoro: l'interpretazione riguardo alla gente di mare*

Il T.U. n. 51/1904 garantisce i lavoratori del mare per tutti i casi di morte o di lesioni personali prodotti da causa violenta⁷² in occasione del lavoro⁷³, dando loro diritto a un'indennità nella misura determinata dal T.U. stesso in proporzione del salario, il cui ammontare viene valutato computando non solo il corrispettivo in moneta, assegnato al marinaio per l'opera che presta, ma anche il costo del vitto, e altri diritti accessori stabiliti con il contratto di arruolamento, anche se si tratti d'indennità. Ne sono escluse solo le gratificazioni, che costituiscono una liberalità dell'armatore, e pertanto sarebbe erroneo comprenderle nel salario⁷⁴.

Negli infortuni della gente di mare, la causa violenta⁷⁵ deve essere intesa in senso lato: anche quando l'effetto si manifesti in un momento relativamente successivo all'evento infortunistico, in quanto sia le cause sopravvenute, sia l'incidenza di cause preesistenti debbono essere valutate in corrispondenza

⁷² In argomento, vedi F. CARNELUTTI, *Infortuni sul lavoro (Studi)*, vol. I, Roma, 1913-1914, p. 129; ID., *Causa violenta*, in "Rivista del diritto commerciale", 1906, I, p. 413; 1907, I, p. 126; ID., *Causa violenta in occasione di lavoro*, in "Temì", 1906, p. 519; G. BENETTINI, *La nozione della causa violenta quale requisito degli infortuni sul lavoro*, in "Il diritto del lavoro" 1942, II, p. 186; A. PERONACI, *Il concetto di causa violenta nella sua interpretazione più aderente allo spirito della legislazione infortunistica*, in "Il Foro italiano", 1941, I, c. 1029; C. TOESCA DI CASTELLAZZO, *Sulla causa violenta in infortunistica*, in "Massimario della giurisprudenza del lavoro", 1937, p. 452; A. GRECHI, *Occasione di lavoro e causa violenta nella teoria dell'infortunio sul lavoro*, Firenze, Casa Editrice Poligrafica Universitaria, 1935.

⁷³ Tra gli altri, F. CARNELUTTI, *Ancora sull'occasione di lavoro*, in "Rivista del diritto commerciale", 1905, p. 113; U. CHIAPPELLI, *L'occasione di lavoro e il cosiddetto «comportamento del lavoratore»*, in "Il diritto del lavoro", 1948, II, p. 43; E. CATALDI, *Il concetto d'occasione di lavoro nei suoi limiti soggettivi e oggettivi*, in "Il diritto del lavoro", 1962, I, p. 463; U. CHIAPPELLI, *Le finalità di lavoro considerate come fattore influente nella determinazione dell'occasione di lavoro*, in "Giurisprudenza italiana", 1949, I, p. 141; E. CABIBBO, *Infortunio sul lavoro, occasione di lavoro, ambiente di lavoro*, in "Rivista del lavoro", 1941, p. 556; G. NERVI, *Ancora sull'occasione di lavoro*, in "Massimario della giurisprudenza del lavoro", 1929, p. 48; L. LENZI, *Valutazione medico-legale della causa violenta e dell'occasione di lavoro (contributo casistico)*, in "Rivista degli infortuni e delle malattie professionali", 1945, I, p. 173.

⁷⁴ *Contra*: App. Genova, 14 aprile 1903, in "Rivista infortuni", vol. V, 1903, p. 223; Trib. Roma, 2 luglio 1902, in "Rivista infortuni", vol. IV, 1902, p. 647. L'indennità per infortunio ha carattere di assegno alimentare, e non è compensabile con un credito proveniente da altra causa, salvo per obbligazione in ragione di alimenti dovuti per legge nella misura di un terzo, e per debiti verso la nave: l'art. 545, c. com. 1882 conferma la verità della regola e dell'eccezione. Cfr. Trib. Napoli, 19 luglio 1907, in "Rivista Infortuni", 1907, p. 852. *Contra*, Cass. Roma, 17 maggio 1907, in "Il Foro italiano", 1907, c. 1368; App. Roma, 12 dicembre 1905, in "Il contratto di lavoro", 1906; Trib. Spoleto, 13 maggio 1907, in "Il contratto di lavoro", 1907, p. 237. V. G. BORTOLOTTO, *Commento al Testo Unico*, cit., p. 149; A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 687.

⁷⁵ «[...] Causa violenta, secondo l'espressione della legge, è quella che abbia prodotto con forza un effetto dannoso alla personale altrui integrità. E se avviene in occasione del lavoro, costituisce l'infortunio, cioè quel triste accidente, indipendente dalla volontà e nascente dal lavoro stesso col nesso di causa ad effetto. Le modalità di una causa violenta possono essere diverse, ma tutte debbono avere la virtù operativa del subitaneo pregiudizio sull'organismo umano, sia per fatto meccanico arrecante lesioni traumatiche, sia per fatti esterni, percettibili o meno dai nostri sensi, ma tutti ugualmente perturbatori delle funzioni organiche». Cfr. Cass. Napoli, 26 aprile 1905, in "Il Foro italiano", 1905, cc. 611-619; L. BORRI, *Causa violenta in occasione del lavoro*, in "Rivista infortuni", 1901, p. 166.

dell'infortunio, quali prodotti da causa violenta⁷⁶. Per causa violenta⁷⁷ deve intendersi non solo una causa traumatica, ma qualunque fatto che colpisca improvvisamente l'individuo, e produca effetti dannosi in poco tempo e non a seguito di un processo lento e progressivo, come avviene, ad esempio, nelle malattie “ordinarie”.

Anche l'occasione del lavoro, ossia il rischio professionale⁷⁸ deve intendersi in senso lato, e non limitato al tempo ed al luogo dell'avvenimento: basta un semplice rapporto occasionale, mediato di causalità tra lavoro ed infortunio. L'ambiente di lavoro mutevole (il mare), il luogo di lavoro (le attrezzature e i locali della nave), la durata dell'esposizione a diversi agenti, che di norma si protrae per tutta la durata dell'imbarco, costituiscono peculiari fattori di rischio per la salute dei marittimi, al punto che non è possibile affermare che il lavoro debba essere assolutamente ed esclusivamente la causa dell'infortunio, potendo agire anche solo come concausa. La Corte d'Appello di Napoli osservava che «la legge non richiede che il male derivi per rapporto assoluto dalla specie del lavoro che si compie, ma basta che si svolga in occasione del lavoro»⁷⁹; quindi, se un marinaio per domare un incendio sviluppatosi a bordo resti ferito, ha diritto all'indennizzo, a norma di legge, sebbene il sinistro non sia occasionato direttamente ed esclusivamente dal lavoro.

In senso più ristretto, la Cassazione di Torino nel comprendere nell'infortunio marittimo tutti i sinistri che accadano ad occasione del lavoro, ne eccettua soltanto quelli che avvengono per forza maggiore, e che siano assolutamente estranei al lavoro, ossia quelli che non hanno alcun rapporto con l'esercizio marittimo⁸⁰.

Anche il termine “lavoro” va inteso in senso lato, e comprende tutto ciò che è inerente all'industria; anzi se durante la navigazione un marinaio riporti un

⁷⁶ Trib. Roma, 31 dicembre 1901, in “Monitore dei Tribunali”, 1902, p. 534.

⁷⁷ A proposito dell'espressione “causa violenta”, l'onorevole Chimirri, relatore dell'ultimo progetto alla Camera dei deputati, rispondeva nella tornata del 13 maggio 1890 al collega Fusinato, il quale proponeva che si utilizzasse il termine “improvvisa” invece di “violenta”, osservando che la caratteristica del fatto improvviso è insita nel concetto dell'infortunio, così: «l'evento dannoso dev'essere in relazione all'impresa industriale per ragione di causa, di tempo e di luogo, per cui l'operaio ha diritto all'indennità, se sia colpito nel tempo e nel luogo del lavoro, e per causa diretta od indiretta inerente all'organizzazione dell'industria cui è addetto». Cfr. A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 689.

⁷⁸ Il rischio inerente alla persona del marinaio è “rischio industriale”, ovvero rischio a carico dell'armatore, quando si tratti di malattia contratta durante il viaggio, cioè in servizio, oppure di ferite riportate per il servizio. Il rischio è a carico del lavoratore solo se la malattia sia derivata da sua colpa. Così A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato*, II, cit., p. 498. Sulla teoria del “rischio professionale” prospettata dalla corrente del “socialismo giuridico”, la quale sosteneva che il padrone, in pratica, come ritraeva degli utili dall'attività d'impresa, così doveva sopportarne al tempo stesso tutte le conseguenze: *ubi commoda, ibi incommoda*, v. L. GAETA, *Infortuni sul lavoro*, cit., p. 125 ss. Circa la rivisitazione dottrinale operata da Carnelutti nei confronti del rischio professionale quale principio in grado di spiegare sia la responsabilità civile che l'assicurazione contro gli infortuni, v. G. CAZZETTA, *Responsabilità aquiliana*, cit., p. 415.

⁷⁹ App. Napoli, 29 luglio 1904, in “Il Foro italiano”, 1905, cc. 187-189.

⁸⁰ Cass. Torino 8 luglio 1905, in “Il Foro italiano”, 1905, c. 1356.

infortunio, di cui rimanga sconosciuta la causa, bisogna ritenere che si tratti di un infortunio sul lavoro compreso nell'assicurazione⁸¹.

Si considera come luogo del lavoro non solo la nave, ma qualsiasi posto in cui il marinaio sia costretto a recarsi per servizio della nave, o per ordine dei superiori, anche quando si avvalga di mezzi di sua iniziativa, e non suggeritigli dal capitano. L'art. 24 del T.U. n. 51/1904 indica che il rischio professionale marittimo deve essere interpretato largamente, quando dispone che l'indennità è dovuta anche se l'infortunio sia avvenuto durante il viaggio di ritorno, o per via di terra o su di una nave diversa da quella sulla quale il marinaio era arruolato. Questa classificazione, voluta dal legislatore a solo titolo dimostrativo, chiarisce che lo stesso principio deve essere applicato in tutti i casi in cui la causa originaria dell'infortunio possa essere fatta risalire a quel lavoro. Si può così prendere ad esempio il caso di un marinaio, a terra, che a seguito di un rimprovero durante l'esecuzione del lavoro, riguardante qualsiasi fatto inerente alla nave, colpisse e ferisse il capitano; quest'ultimo avrà diritto all'indennizzo considerandosi il fatto come infortunio, pur non essendo avvenuto sulla nave⁸².

Va aggiunto inoltre che, anche il tempo di durata del rischio professionale non va interpretato restrittivamente: il marinaio, infatti, come si è già sostenuto, corre il rischio professionale dal momento che prende servizio fino al congedo, dopo che la nave sia stata scaricata, disarmata ed "ammessa a libera pratica": avrà perciò diritto all'indennizzo per ogni sinistro che gli possa capitare entro questo lasso di tempo⁸³.

5. L'art. 22, T.U. n. 51/1904 e il Codice di commercio del 1882

Stabilito l'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro della gente di mare, per dissipare eventuali dubbi in merito alla sopravvivenza delle tutele *ex artt.* 537 e 539 c. com. 1882, si rivelò indispensabile l'introduzione della dichiarazione contenuta al comma 1, dell'art. 22, del T.U. n. 51/1904, intesa a mantenere l'efficacia (integrale) di tali norme. Infatti il legislatore, coordinando le

⁸¹ App. Napoli, 2 luglio 1902, in "Il Foro italiano", 1902, 1, c. 1274. *Contra*: Cass. Firenze 18 gennaio 1904, in "Il Foro italiano", 1904, c. 290, la quale osserva che anche a voler seguire l'interpretazione grammaticale e logica, è evidente che il legislatore ha voluto garantire dal rischio professionale solo gli operai che siano colpiti da infortunio durante e a causa del lavoro. Osserva la Corte, infatti, che occasione significa *congiuntura di tempo e di luogo*, e perciò, perché l'infortunio sia risarcibile deve essere avvenuto nel tempo e nel luogo del lavoro, e per causa sia pure indiretta del lavoro. A dire della Corte è necessario un nesso causale, ossia un rapporto di causa ed effetto fra lavoro ed infortunio: *il lavoro deve aver causato l'infortunio nel luogo e nel tempo del lavoro stesso*.

⁸² *Contra*, App. Milano 18 novembre 1901, in "Monitore dei Tribunali", 1902, p. 213.

⁸³ Se per non essere stato pagato del salario, alla fine del viaggio, rimanga ancora sulla nave, come la legge gliene dà facoltà, avrebbe diritto all'indennizzo per un infortunio che gli capitasse entro questo termine. Ed anche quando nel contratto di arruolamento l'armatore si sia obbligato a curare il trasporto dell'arruolato sino al suo paese, ammesso che questo sia diverso da quello del luogo di armamento della nave, gli eventuali sinistri che capitino al marinaio sono considerati infortuni, indennizzabili a norma di legge. A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 693.

disposizioni di legge con quelle del Codice di commercio, dispose all'art. 22 che l'obbligo dell'assicurazione imposto dalla legge stessa non dispensa dalla prestazione delle cure e dal pagamento dei salari nei casi e nei modi stabiliti dagli artt. 537 e 539 c. com. 1882.

Secondo la disposizione del primo di questi due articoli, che riguarda il trattamento dell'operaio in caso di malattia o d'infortunio durante il viaggio o per ragioni di servizio, il marinaio, ferito relativamente ad uno di questi casi, è curato e medicato a spese della nave o della nave e del carico⁸⁴; e qualora la cura lo richieda dovrà essere sbarcato, ed avrà diritto alle spese di cura e ai salari per la durata massima di quattro mesi dallo sbarco⁸⁵. Si tratta di una disposizione nuova, propria del Codice di commercio del 1882, in quanto il Codice precedente non assegnava alcun termine, quindi si riteneva che il marinaio avesse diritto alle spese di cura per tutto il tempo che durava la malattia, ed al salario fino al ritorno della nave nel porto di armamento, o fino a quando fosse scaduto il termine dell'arruolamento.

È chiaro che finché ricorra l'applicazione di questo articolo, viene meno ogni fondamento al diritto di indennità in conseguenza della legge per gli infortuni; l'art. 22 del T.U. n. 51/1904 dispone, infatti, al comma 2, che l'indennità giornaliera nella misura stabilita dall'art. 9, nn. 3 e 4, decorre, nei casi di cui all'art. 537 c. com. 1882, dal giorno in cui cessa il pagamento dei salari dovuti a norma di quest'ultimo articolo. Ai termini dell'art. 9, n. 3, nel caso di inabilità temporanea assoluta, l'indennità, così come nei casi relativi alle "industrie terrestri", è giornaliera ed è uguale alla metà del salario percepito dal marinaio al momento dell'infortunio, e deve pagarsi per tutta la durata dell'inabilità. Ed a termini dello stesso articolo, n. 4, nel caso di inabilità temporanea parziale, l'indennità è giornaliera ed è uguale alla metà della riduzione che, per effetto dell'inabilità stessa, deve subire il salario che l'operaio percepiva al momento dell'infortunio, e deve pagarsi per tutta la durata dell'inabilità.

Pertanto, l'indennità giornaliera spettante alla gente di mare, sarà, a sua volta, uguale alla metà del salario percepito dal marittimo al momento dell'infortunio, se si tratti di inabilità temporanea assoluta, e sarà della metà della riduzione subita dal salariato, al momento dell'infortunio, se si tratti di infermità temporanea parziale, e l'indennità stessa deve, in entrambi i casi, durare per tutta la durata dell'inabilità, non senza però sottolineare, che la stessa, comincia solo a decorrere dal giorno in cui cessa il pagamento del salario, ovvero quando trovi applicazione l'art. 537 c. com. 1882.

⁸⁴ Il diritto del marinaio di essere medicato e curato si pone, nella disciplina del codice, come obbligazione nascente e facente parte del complesso rapporto di lavoro, del contratto di arruolamento; non è un diritto a prestazioni, in caso di malattia, spettante al lavoratore, sia pure disciplinato dal codice, a carico di una gestione assicurativa a carattere mutualistico o comunque di un soggetto estraneo al rapporto di lavoro. Così, G. CANNELLA, *La tutela previdenziale dei marittimi contro le malattie*, Milano, Giuffrè, 1965, p. 8.

⁸⁵ Atti Parlamentari, Camera dei deputati, legisl. XX, I sess. 1902-1903, documenti, n. 65 C, p. 7; A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 590.

Nei casi invece di cui ai nn. 1, 2 e 5 dell'art. 9 del T.U., e secondo quanto dispone l'art. 22, in esame, «la misura dell'indennità per la gente di mare è ridotta nelle proporzioni seguenti: 1) nel caso di inabilità permanente assoluta, l'indennità sarà uguale a quattro salari annui, e non potrà mai essere inferiore a L. 2000; 2) nel caso di inabilità permanente parziale, sarà uguale a quattro volte la parte di cui è stato, o può essere ridotto il salario annuo del sinistrato, e mai inferiore alle L. 500; 3) nel caso di morte l'indennità sarà uguale a tre salari annui». Le motivazioni della riduzione in questi tre casi dell'indennità per la gente di mare in confronto di quella attribuita alla gente di terra, si trovano spiegate nella Circolare ministeriale del 5 maggio 1904, contenente le istruzioni per l'esecuzione della legge sugli infortuni e del relativo regolamento. «Questa riduzione – si legge nella predetta circolare – delle indennità dovute a termine della legge, trova compenso nella indennità molto maggiore che gli operai ricevono nei primi mesi di infermità a termini del citato art. 537 del Codice di commercio e nell'esenzione degli operai stessi da ogni contributo alla Cassa invalidi per la marina mercantile⁸⁶, questo contributo essendo stato dalla legge (art. 22) posto interamente a carico degli armatori»⁸⁷.

A dire il vero, anche così coordinate le due disposizioni legislative, il cumulo non si evita in ogni caso, ed è certo che la condizione dei marinai in caso d'inabilità permanente è notevolmente migliore di quella degli operai terrestri: per questi ultimi, va ricordato, il capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione è obbligato a sostenere soltanto le spese per le prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica (art. 9, ult. cpv. T.U.), mentre l'armatore è obbligato a corrispondere ai marinai le cure mediche ed il salario intero, con un limite di quattro mesi dallo sbarco, nel caso in cui il marinaio sia sbarcato. È fuori dubbio quindi che in caso d'inabilità permanente il marittimo infortunato riceva oltre l'indennità dall'assicuratore, e quest'ultima quasi nella stessa misura corrisposta ad un operaio terrestre, anche il salario e le cure mediche che gli deve l'armatore fino ad un limite massimo di quattro mesi: il cumulo è evidente, ma è inevitabile secondo il sistema della legge nazionale.

L'infortunio marittimo che apporti incapacità o malattia solamente temporanea è regolato diversamente dagli infortuni terrestri che apportino le stesse conseguenze. Per l'infortunio marittimo l'obbligo dell'istituto assicuratore

⁸⁶ L'istituto della Cassa invalidi è di origine francese; le casse furono originariamente istituite per la gente di mare appartenente alla marina militare, con ordinanza del 19 aprile 1670 di Luigi XIV. Con l'editto del 17 maggio 1709 furono ammessi al beneficio accordato agli invalidi della marina militare anche gli ufficiali, i marinai ed i soldati feriti a servizio dei naviganti ed armatori del Regno. In Italia, nel marzo del 1861, Cavour sottopose alla Camera dei deputati un progetto per l'istituzione della Cassa invalidi della marina mercantile, che fu approvato e divenne la l. 28 luglio 1861, n. 360. Le casse invalidi della marina mercantile hanno per obiettivo accordare pensioni o sussidi ai marinai regolarmente iscritti nelle matricole, e che siano in regola con le contribuzioni, nel caso in cui siano divenuti invalidi; alle vedove e agli orfani di quest'ultimi; di accordare soccorsi alla gente di mare, navigante sotto bandiera nazionale, che sia priva di risorse a causa di avvenimenti gravi ed imprevisti. Scartata la proposta di una cassa unica, sono state istituite sedi a Genova, Livorno, Napoli, Palermo ed Ancona, ciascuna con una personalità ed un'amministrazione propria e distinta. Cfr. A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., pp. 311-334.

⁸⁷ G. PATERI, *Gli infortuni sul lavoro*, cit., p. 377. Art. 7, ult. cpv. e art. 22, del T.U. n. 51/1904.

comincia dal giorno in cui cessa l'obbligo per l'armatore di corrispondere l'indennità, ossia non prima di quattro mesi dal fatto, mentre per gli infortuni terrestri l'assicuratore risponde di tutti quei fatti che apportino incapacità o malattia non inferiore ai cinque giorni.

Ora, se alle conseguenze di una ferita, e fino al limite di quattro mesi provvede l'armatore, perché la legge glielo impone, mentre l'istituto assicuratore è tenuto a pagare le indennità solo da quando cessi l'obbligo nell'armatore, ossia al minimo, dopo quattro mesi dall'infortunio, ne derivano queste conseguenze: che non può considerarsi quale infortunio ai sensi della legge speciale la lesione toccata al marinaio, che apporti un'incapacità o una malattia infra i quattro mesi, contrariamente a quanto dispone l'art. 7 del T.U. per gli infortuni terrestri che impone all'imprenditore l'obbligo dell'assicurazione per tutti i casi di lesioni personali, prodotte da cause violente ad occasione del lavoro, le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni, senza differente valutazione per gli infortuni o malattia entro i quattro mesi.

E se così è, si sarebbe potuto – almeno per maggiore praticità – considerare quali anticipazioni sulla futura indennità per l'infortunio i salari che l'armatore abbia corrisposto al sinistrato, e regolare quindi su queste basi i rapporti tra istituto assicuratore ed armatore⁸⁸.

A commento dell'ultimo cpv. dell'art. 11 del T.U., a proposito delle anticipazioni che l'imprenditore o l'esercente di un'industria terrestre faccia all'operaio infortunato, e della statuizione per cui si stabilisce che queste anticipazioni sono compensate con le somme che l'istituto assicuratore sarà obbligato a corrispondergli a liquidazione definitiva, la dottrina obiettava subito che sarebbe stato giusto disporre ugualmente per l'industria marittima, senza vessare troppo l'armatore, costringendolo a pagare il contributo alla Cassa invalidi, il premio di assicurazione in ogni caso, ed il salario, a norma dell'art. 537 c. com. 1882⁸⁹.

Dal punto di vista degli estremi del sinistro indennizzabile, rilevante è l'art. 24 del T.U., per il quale l'equipaggio aveva diritto di essere risarcito del danno subito per sinistro sopravvenuto durante il viaggio di andata o di ritorno tra il porto d'imbarco e la località di residenza. L'assicurazione dei rischi per la gente di mare non si limita pertanto al solo viaggio di andata ma si estende anche a quello di ritorno fino a scioglimento definitivo del contratto d'arruolamento: scioglimento che non potrà avvenire se non nel luogo dove il marinaio è entrato al servizio dell'armatore.

L'indennità pertanto è garantita anche nel caso d'infortunio durante il viaggio di ritorno fatto per via terrestre o sopra una nave diversa da quella sulla quale

⁸⁸ Cfr. P. ASCOLI, *Il codice di commercio*, cit., pp. 407-408; A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., p. 695.

⁸⁹ A. DE SIMONE, *Condizione della gente*, cit., pp. 695-696.

L'operaio era arruolato (art. 24 T.U.)⁹⁰. Bisogna però che il ritorno avvenga in queste modalità per cause indipendenti dalla volontà dell'operaio, e cioè in caso di avarie subite dalla nave, di interruzione del viaggio, di malattie contratte dal marinaio senza sua colpa e per le quali debba essere sbarcato e rimpatriato.

Il marittimo infortunato non avrà diritto all'indennità solo se l'infortunio sia cagionato da una sua violazione determinata o volontaria dei regolamenti interni, che servono a prevenire appunto gli infortuni: essi hanno il valore quasi di un patto contrattuale, la cui violazione toglie il diritto al contravventore di avvalersi delle conseguenze del contratto, salvo la prova che quella disposizione regolamentare sia caduta in disuso al punto che colui che la violava poteva a giusta ragione ritenerla abrogata⁹¹. Di parere contrario la Corte di Cassazione di Roma, la quale, in una sua sentenza del 1908, sostenne che: «Negli infortuni avvenuti in esecuzione o in occasione del lavoro, la colpa dell'infortunato, qualunque essa sia, purché non raggiunga il dolo, non gli fa perdere il diritto all'indennità, né elimina la responsabilità dell'imprenditore per mancata assicurazione, e solo può costituire un elemento da tenersi a calcolo nella valutazione dell'indennità»⁹², ovvero può costituire solo un elemento produttivo di una minorazione dell'indennità.

Infine, sempre dalle disposizioni del T.U. n. 51/1904 si evince che, la sua applicazione è prevista altresì durante il periodo di tempo in cui la nave si trovi in disarmo, in quanto, lo stesso, riflette l'assicurazione della gente di mare ed il conseguente diritto di questa di avere l'indennizzo in caso di infortunio.

Abstract

Il contributo riflette sulle tutele apprestate in favore del personale navigante dai Codici (Codice per la marina mercantile del 1877 e Codice di commercio del 1882) e il T.U. n. 51/1904 sull'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni.

This essay presents the protections established in favor of seafaring personnel by the Codes (Code for the merchant marine of 1877 and Commercial Code of 1882) and the T.U. n. 51/1904 on compulsory insurance against accidents at work.

⁹⁰ Conviene osservare che il fatto dell'imbarco per il viaggio di ritorno deve risultare da motivi affatto indipendenti dalla volontà del marinaio imbarcato, e che il principio sancito dall'art. 24 trova conforto nella disposizione dell'art. 529 del Codice di commercio, per la quale, nel caso di rottura del viaggio dopo la partenza della nave, i marinai arruolati a viaggio o a mese, oltre al salario convenuto, hanno diritto alle spese di ritorno sino al luogo di partenza della nave, qualora il capitano, o altro interessato, o l'Autorità competente non procuri ad essi un imbarco sopra altra nave diretta al detto luogo. Cfr. F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., p. 550; G. PATERI, *Gli infortuni sul lavoro*, cit., p. 384.

⁹¹ In dottrina, M. ROBERTI, *La gente di mare*, cit., pp. 73-74; A. AGNELLI, *Commento alla legge*, cit., pp. 179-183; F. COCITO, *Commento alla legge*, cit., pp. 199-200. In giurisprudenza, App. Milano, 26 gennaio 1904, in "Il Foro italiano", 1904, c. 379; App. Firenze, 14 maggio 1903, in "Il Foro italiano", Repertorio, voce *Infortuni sul lavoro*, 1906, n. 64; App. Palermo, 6 maggio 1901, in "Il Foro italiano", Repertorio, voce *Infortunio*, n. 65. Trib. Ancona, 22 maggio 1906, in "Il Foro italiano", Repertorio, voce *Infortuni sul lavoro*, 1906, n. 65.

⁹² Cass. Roma, 9 marzo 1908, in "Il Foro italiano", 1908, c. 339.

Parole chiave

Sicurezza, tutela, infortunio, codice di commercio, assicurazione obbligatoria

Keywords

Safety, protection, accident, commercial code, compulsory insurance