

Relazione sui riflessi applicativi della dichiarazione di inidoneità temporanea o permanente alla navigazione

ETTORE ROMAGNOLI*

INQUADRAMENTO STORICO DELL'ARGOMENTO E CARATTERE ANTESIGNANO DELLA NORMATIVA

Quando si tratta di personale marittimo, e quindi di lavoratori che svolgono un'attività rilevante ai fini della navigazione, è utile, se non necessario, operare una breve analisi storica al fine di meglio inquadrare l'evoluzione degli istituti che ci interessano.

Gli equipaggi sono limitati nel numero ed ognuno occupa un posto chiave per la salvezza della spedizione: da qui la necessità di una adeguata scelta ed istruzione di base corroborata da accurata attività addestrativa per mantenere il livello considerato utile per le mansioni da svolgere. Di ciò fa fede il fatto che proprio il comparto marittimo fu tributario di una prima organizzazione per il personale imbarcato come testimoniato dall'*Ordonnance de la marine dell'agosto 1681 di Louis XIV* voluta dal ministro per il commercio Colbert, in cui si disegnano i principali istituti che saranno trasfusi ed aggiornati nell'odierno diritto marittimo. A titolo informativo, rammentiamo la suddivisione del testo in 5 libri che trattano rispettivamente:

- degli Ufficiali dell'Ammiragliato e della loro giurisdizione;
- della gente di mare e delle navi;
- dei contratti marittimi;

* CF (CP), già Avvocato, Collaboratore Cattedra diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

- della polizia di porti, lido, coste rade;
- della pesca marittima.

È noto che prima dell'*ordonnance* l'arruolamento veniva praticato a mezzo della *Presse de matelots* ossia l'ingaggio a viva forza dei marittimi, operata bloccando le vie di fuga da porti e locali del porto in considerazione del fatto che, sia pur semplicisticamente, con ogni evidenza, le persone che ivi si trovavano dovevano essere quanto meno "dell'ambiente".

In seguito, nel 1720, un'altra *Ordonnance*, sempre per la marina, concedeva una pensione ai congiunti dei marittimi deceduti sul lavoro. In pratica, si dava nella legislazione di una grande nazione l'avvio ufficiale alla previdenza marinara che si presentava pertanto antesignana nel genere. Peraltro, rileviamo doverosamente e con malcelato orgoglio che la Repubblica Veneta provvide, fin dal secolo XV, ad istituire la *Cassa per gli Invalidi della Marina Mercantile* che testimonia la cura della società per questo delicato comparto. L'eco di queste istituzioni si trova nella principale legislazione preunitaria tra cui l'*Editto di Marina e di Navigazione Marittima di Toscana* (1748), il *Codice del Regno di Napoli* detto *Ferdinando* (1781), il *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, gli *Ordinamenti dello Stato della Chiesa* e l'*Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaco di Maria Teresa* (1774), redatto in italiano e con vigore sulle province adriatiche dell'impero.

Questo coacervo normativo fu per molti aspetti riassunto e rivisto nel *Codice di Commercio Napoleonico* del 1808 fedele per molti tratti all'*Ordonnance*, su cui si sarebbe modellata la prima codificazione unitaria italiana nei *Codici della Marina Mercantile* ottocenteschi (1865 e 1877) da correlare, naturalmente a quelli di commercio (1865 e 1882). L'art. 18 del *Codice della Marina Mercantile* del 1877 contemplava per il personale marittimo due fondamentali categorie: l'una di *viaggiante* di *Lungo corso* iscritta nelle *matricole*, e l'altra di *sedentario* iscritta in registri quali gli addetti alle costruzioni navali, i piloti, i pescatori locali e gli uomini di rinforzo alla pesca d'altura. Le persone addette ai servizi complementari sulle navi d'altura, oggi compresi nella II categoria, erano iscritte *tout court* nella I categoria. Il testo originale del codice – art. 20 – non prevedeva tra i requisiti preliminari all'iscrizione né l'idoneità fisica né la prova di saper nuotare e vogare.

A tali mancanze fu posto rimedio solo negli anni trenta del secolo scorso con il RDL 19 maggio 1930 n. 744 e con il RD 25 maggio 1931 n. 835 che introdussero la lettera c) dell'art. 20 cit. «Aver subito una visita sanitaria effettuata *dal medico di porto* dalla quale il richiedente risulti idoneo ai servizi di navigazione» e l'obbligo della certificazione di saper adeguatamente nuotare e vogare, rilasciata dopo prove applicative sotto controllo dell'ufficio di porto presso cui era richiesta l'iscrizione. Evidentemente, a seguito di numerosi disastri marittimi tra i quali emerge il mitico del *Titanic*, ci si è resi conto del fatto che la sicurezza

delle spedizioni era strettamente legata alla professionalità dei marittimi non disgiunta da adeguata idoneità fisica all'impiego, poiché in situazioni di emergenza bisogna avere mente e braccia adeguate per salvare compagni e passeggeri. Non è pensabile che chiunque potesse essere un valido marinaio anche se munito di scarsa salute o incapace di nuotare e vogare. Lo stato di salute incerto del singolo, oltre a poter compromettere la salute del resto dell'equipaggio può dar luogo a problematiche connesse con carenze di personale in servizi chiave nel corso di navigazione e scarsa efficienza/efficacia nelle operazioni di emergenza sicurezza in cui come noto occorre la piena capacità fisica e psichica del gruppo per un esito favorevole. La filosofia di impianto ora espressa permeò il vigente Codice della navigazione ed il relativo regolamento.

Logicamente, il rilascio del certificato non poteva dipendere dal mero arbitrio del singolo medico di porto, per la qual cosa il "materiale" delle visite di idoneità e le affezioni, infermità ed imperfezioni fisiche che rendono impossibile l'iscrizione nelle matricole e ne causano, se insorte in epoca successiva, la cancellazione, è contenuta nel RDL 14 dicembre 1933 n. 1773, conv. in l. 244/34, integrato dalla l. 28 ottobre 1962 n. 1602 e tuttora in vigore. Alla legge fece sponda apposita circolare n. 66 del 3 marzo 1934, in cui si raccomandava ai Presidi degli istituti nautici di far sottoporre a visita i propri allievi per accertare il proficuo impiego degli studi effettuati, ai sensi dell'art. 11 del RD in parola.

L'accertamento sanitario deve essere compiuto sulla base degli elenchi delle infermità annessi al decreto stesso e seguendo il criterio della idoneità od inidoneità specifica ai servizi della navigazione, tenuto conto delle funzioni esplicate da marittimo a bordo e della sua età. Viene pertanto preso in considerazione il fatto che con il trascorrere degli anni le condizioni fisiche possono peggiorare, ma poiché l'idoneità è funzionale alla sicurezza della spedizione ed alla salute del marittimo si è reputato che l'esperienza debba e possa sopperire ad altre carenze. Pertanto gli elenchi sono due e riguardano:

- Il primo, i marittimi che devono iscriversi la prima volta;
- Il secondo, i marittimi già iscritti in matricola e che abbiano navigato.

La legge del 62', che rappresenta l'unico mutamento sostanziale alla disciplina degli anni 30' del secolo scorso, non ha recato sostanziali modifiche al quadro d'insieme ma ha reso obbligatorie le visite con cadenza biennale al fine di monitorare costantemente l'idoneità dei marittimi. Esse sono svolte presso la sanità marittima ed hanno un diretto influsso sulla visita preventiva d'imbarco di cui all'art. 323 del Codice della Navigazione, poiché per il marittimo in possesso della *biennale* sarà sufficiente accertare che non sia interessato da malattie contagiose o acute in atto. Come in ogni cosa affida-

ta all'uomo vi è un margine di tolleranza e discrezionalità, ponendo mente alla necessità da parte del medico di adeguare le prescrizioni di legge, ormai indiscutibilmente vetuste, alle moderne scoperte della scienza medica. Il testo del 1933 riesce pertanto a sopravvivere proprio grazie alla professionalità dei medici chiamati agli accertamenti, i quali avranno cura di privilegiare il criterio di seguire nella sostanza le prescrizioni di legge, adottando però un criterio funzionale alle attuali problematiche della navigazione piuttosto che aggrapparsi pedissequamente al dato formale. In nessun caso, e nemmeno per i marittimi anziani, potranno comunque tollerarsi infermità che possono costituire pericolo per la salute dell'equipaggio o che siano tali da venir aggravate dal servizio e, in generale, dalla vita di bordo. Un tanto trova specifico riscontro anche nella normativa sulla sicurezza nei posti di lavoro di derivazione comunitaria, e segnatamente nel D. Leg. vo 271/99, che dovrà essere emendato a breve alla luce del D. Leg. vo 81/08, sostitutivo di quello 626/94, il cui art. 8 pone tra gli specifici obblighi del lavoratore quello di sottoporsi ad adeguate visite mediche per testare il suo stato di salute in relazione alle mansioni ricoperte a bordo.

L'obiettivo cardine cui è finalizzato il sistema è, come già detto, il conseguimento di un ragionevole livello di sicurezza a bordo delle navi. Purtroppo le prime normative sulla sicurezza riguardavano la ricerca della salvezza della nave e del carico e non consideravano adeguatamente l'elemento umano. Il principio informatore era grosso modo il seguente: *i marinai venuti meno si ritrovano ad ogni porto, le navi e le merci perse no.*

Questo assunto appare oggi intollerabile e pertanto, oltre che all'interesse armatoriale e della spedizione in generale, la sicurezza sull'idoneità fisica del marittimo è valutata a presidio della salute del medesimo quale bene irrinunciabile. Peraltro quello che rimane chiaro è che la specificità del comparto marittimo rimane evidente e rispettato fedelmente nei secoli, in virtù della specialità della materia tributaria di apposita codificazione e *diritto speciale* per eccellenza. Per tale motivo, il RDL 23 settembre 1937 n. 1918, conv. in l. 24 aprile 1938 n. 831 ha reso obbligatoria l'assicurazione per le malattie per «tutte le persone componenti l'equipaggio» di navi munite di carte di bordo. Ai sensi dell'art. 3 di tale legge sono considerate componenti l'equipaggio di una nave le persone regolarmente iscritte a ruolo d'equipaggio o *comunque* imbarcate per il servizio della nave. L'assicurazione in parola ex art. 4 è esercitata dalle Casse di cui all'art. 48 del RD 17 agosto 1935 n. 1765 che, all'uopo assumono la denominazione di Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie.

Per gli aspetti strettamente previdenziali rammentiamo che con la legge n. 30 del 28 luglio 1861, furono costituite cinque Casse Regionali per i marittimi invalidi con sede a Genova, Livorno, Napoli, Palermo e Ancona. A decorrere dal 01 gennaio del 1914, dopo la loro fusione insieme al *Fondo Invalidi della Veneta Marina* concorsero, in base alla legge n. 767 del 22 giu-

gno 1913, alla formazione della *Cassa Nazionale per la Previdenza della Gente di Mare* che si sarebbe successivamente trasformata, in applicazione del RDL 19 agosto 1938, n. 1560, in *Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara*.

Il sistema così congegnato sopravvisse sino all'emanazione della legge n. 27 del 22 febbraio 1973 che apportò modifiche di rilevante portata. Tale normativa doveva adeguare alcuni criteri e istituti, caratteristici del regime marittimo, a quelli generali dell'assicurazione obbligatoria per i lavoratori la quale, era stata innovata dalla legge n. 153/69 che rappresentò un importante approdo normativo di una grande stagione di leggi a favore dei lavoratori. La legge 27/73 tentò di realizzare un collegamento fra le diverse discipline previdenziali creando un maggiore collegamento tra forme assicurative. Si rese comunque necessario un costante coordinamento normativo per evitare lo squilibrio fra i diversi trattamenti pensionistici.

In realtà il processo di avvicinamento aveva quale obiettivo la progressiva riduzione delle differenziazioni tra regimi e tendeva alla soppressione della Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara con il conseguente inserimento dei lavoratori marittimi nel regime generale pur conservando alcuni istituti previdenziali peculiari dell'attività marittima. Questo assunto, pur essendo comprensibile per molti aspetti, osta al carattere di specialità del mondo marittimo già evidenziato.

Contemporaneamente si andava sviluppando anche la previdenza per i marittimi che effettuavano la navigazione sulle grandi navi di interesse nazionale. Venne istituita con RD del 02 settembre 1912, n. 1058, la *Cassa Pensioni del Personale delle Aziende Esercenti i Servizi Marittimi Sovvenzionati*. Ma anche questa cassa si fuse con le altre nel 1938, costituendo, nella Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara, la *Gestione Speciale*, distinta dalla *Gestione Marittimi*, cui, invece, facevano capo tutti gli altri naviganti. Le successive vicende legislative hanno rappresentato il naturale evolversi dell'intero sistema di previdenza marinara.

La legge del 27.7.1967 n.658, rappresenterà una tappa fondamentale di questo sviluppo. Con tale legge la forma di previdenza gestita dalla Cassa si trasformerà da sostitutiva a integrativa dell'assicurazione generale obbligatoria creando un rapporto nuovo e diretto, in materia di assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, tra il regime generale e quello complementare.

In virtù di questa normativa, era prevista per i lavoratori marittimi la contemporanea iscrizione a contributi previdenziali, la tenuta delle posizioni assicurative per le unità navali e la conservazione degli speciali privilegi e delle garanzie sulla nave previste a tutela dei crediti per i contributi dovuti.

Una sola considerazione in merito alla scelta della soppressione del regime assicurativo integrativo, gestito dall'INPS e istituito con la precedente normativa, avvenuta con il completo inserimento dei marittimi nel regime generale. Decisa per giuste ragioni di omogeneizzazione, è avve-

nuta in un momento in cui si andava affermando l'orientamento di istituire forme di previdenza complementare.

La scelta ha comportato l'eliminazione di un fondo che dava prestazioni integrative corrispondenti al valore dei contributi realmente versati, il quale, peraltro, non registrava conti in disordine. Nell'ultimo rinnovo del contratto di lavoro riguardante 30.000 lavoratori marittimi, è stato previsto, fra le altre cose, l'impegno per la costituzione di una nuova previdenza complementare non gestita dall'INPS, peraltro sollecitato da una politica previdenziale voluta dalle forze sociali ed economiche, volte alla omogeneizzazione dei trattamenti di pensione dei lavoratori dipendenti.

IL REGIME DELLA GENTE DI MARE NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E NEL SUO REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE. DIFFERENTI REQUISITI DI ACCESSO. CONSEGUENZE DELLA MALATTIA A BORDO. CANCELLAZIONE DALLE MATRICOLE PER PERDITA DELL'IDONEITÀ FISICA

Il vigente ordinamento riprende la disciplina storica precisando singoli aspetti e provvedendo ad una più organica sistemazione della materia nel codice della navigazione cui deve essere necessariamente correlato il regolamento di attuazione. È confermato l'obbligo di iscrizione in appositi registri o matricole tenuti dall'autorità marittima incardinata nell'Amministrazione marittima che ex art. 113 del CN provvede all'organizzazione amministrativa del personale marittimo attraverso i suoi organi centrali e periferici. Il successivo art. 114 opera una tripartizione in personale:

- a) addetto al servizio dei porti;
- b) gente di mare;
- c) tecnico delle costruzioni navali.

La gente di mare, ovverosia i naviganti, oggetto principe della nostra indagine, è a sua volta suddivisa in tre categorie di personale – art. 115 CN – e nello specifico:

- 1) Stato maggiore e bassa forza addetto ai servizi di coperta;
- 2) addetto ai servizi complementari di bordo camera, cucina etc.;
- 3) addetto al traffico locale ed alla pesca costiera.

La distinzione tra prima e seconda categoria si basa sulla diversità delle mansioni rivestite nell'abito della stessa navigazione, generalmente d'altura, mentre la terza attiene a navigazione normalmente costiera.

Altra e fondamentale differenza riguarda l'accesso disegnato dall'art. 119 del CN che rimanda al regolamento di attuazione. Quest'ultimo prevede per la I e II categoria ex art. 238 *in primis* il riconoscimento dell'idoneità alla

navigazione, a termini delle leggi speciali in materia, in particolare: saper nuotare e vogare, essere domiciliato nel territorio dello stato (ma tale disposizione non può essere applicata alla luce del trattato UE) ed essere in possesso di specifici requisiti morali risultanti dal non aver commesso una serie di delitti salvo che sia intervenuta la riabilitazione. L'iscrizione alla III categoria richiede minori requisiti, ex art. 244 del regolamento, in quanto rimangono solo i requisiti del saper nuotare e vogare ed essere domiciliato nell'ambito della giurisdizione del circondario marittimo d'iscrizione. A *contraris* la cancellazione dalle matricole verrà operata ex art. 120 del CN nel caso di perdita permanente dei requisiti fisici richiesti per l'iscrizione.

La prova dell'idoneità fisica all'impiego è fornita ex art. 239 del RCN da apposito certificato rilasciato dal medico di porto che deve essere annotato in matricola e sul libretto di navigazione. L'equipaggio, oggetto degli artt. 316 e segg. CN, è l'insieme delle persone *arruolate* per il servizio della nave. Non possono essere arruolati per i servizi di macchina soggetti di età inferiore agli anni 18 (art. 320 CN). L'arruolamento, ex art. 323 CN, deve essere preceduto da «visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita» che del resto risulta prefissato ex art. 334 CN, con alcune eccezioni e massime per i casi di necessità per la sicurezza della spedizione. Nel corso di tale visita deve comunque tenersi conto dei particolari rischi e disagi soprattutto climatici inerenti alla specifica destinazione della nave sulla quale il marittimo dovrebbe imbarcare.

In caso di malattia o lesioni a bordo (art. 336 CN) l'arruolato continua a percepire la retribuzione ed ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della nave. L'articolo prevede alcuni temperamenti alla regola qualora l'interessato si sia procurato la malattia/lesione intenzionalmente o per sua colpa grave. La malattia comporta la risoluzione del contratto, secondo le previsioni dell'art. 343 n. 5 del CN, quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo. La risoluzione di diritto del contratto di arruolamento per malattia prevista nel CN è pedissequamente riproposta nei contratti collettivi di lavoro per i marittimi di ogni categoria (naviglio sino alle 151 Tsl, naviglio maggiore, diporto).

Le indennità spettanti in caso di risoluzione del contratto per malattia/infornio sono trattate all'art. 356 CN, che prevede, *fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicurazione dell'equipaggio contro le malattie*, che l'armatore sia obbligato a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato ed a corrispondere un'indennità giornaliera pari alla retribuzione per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data di risoluzione del contratto. Agli effetti del CN i diritti dell'arruolato si prescrivono in anni due dalla risoluzione del contratto (art. 373). Il successivo art. 374 enumera le norme inderogabili al primo comma e le derogabili al secondo stabilendo un regime di guarentigie invalicabili dell'arruolato.

In modo simmetrico con l'iscrizione, la cancellazione dalle matricole interviene di diritto una volta dichiarata la definitiva inidoneità alla navigazione del marittimo. L'art. 120 CN lett. D) è al proposito lapidario, poiché prevede che alla cancellazione degli iscritti si procede per perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, accertata nei termini delle leggi speciali e quindi, dal menzionato RDL 1773/33.

LA LEGGE 1602/62 - IL D.LGS. 271/99 - LA DIRETTIVA 1999/63/CE - IL D.LGS. 108/05

La legge 28 ottobre 1962 n. 1602 ha posto in essere la prima rilevante modifica alla situazione relativa al quadro di riferimento sull'idoneità fisica per i marittimi cristallizzata al 1933. Innanzitutto, ha stabilito che la visita di idoneità avesse cadenza biennale, facendo diventare la visita preliminare d'imbarco una mera *ricognizione*. Inoltre, cosa di non secondario rilievo se letta attentamente, l'art. 2, ha precisato *quali malattie debbono essere considerate pericolose per il rimanente personale di bordo*. Esse sono:

- le malattie infettive nel periodo di contagiosità;
- le malattie mentali che abbiano dato luogo a ricoveri in casa di cura, fintanto che non siano trascorsi almeno sei mesi dalla data di incondizionata guarigione, dichiarata da un ospedale o istituto specializzato;
- gli stati depressivi gravi e recidivanti;
- la sindrome schizofrenica;
- le manifestazioni imputabili ad intossicazioni da alcoolismo cronico e stupefacenti.

Agli stessi effetti sono da considerare malattie soggette ad aggravio con l'imbarco ed in generale il servizio di bordo:

- le malattie che abbiano causato più volte lo sbarco del marittimo;
- le malattie che siano motivo di *servizio discontinuo* o che, per non aggravarsi, abbiano necessità di costante regime dietetico e trattamento curativo, *incompatibile col regolare servizio di bordo*;
- le malattie e le disfunzioni che abbiano avuto manifestazioni di gravità tale da rendere probabile il pericolo di vita nel corso di ripresa dell'attività lavorativa a bordo.

Come si vede, la legge è improntata a criteri di salvaguardia dei componenti dell'equipaggio e dei lavoratori stessi e, in definitiva della spedizione, poiché solo persone in buono stato di salute fisica e mentale possono assicurare il buon esito della spedizione e la corretta esecuzione degli ordini impartiti dai superiori sulla scorta della buona prassi di navigazio-

ne. Si evidenzia altresì che è raccomandata ai medici, oltre la rilevazione dell'efficienza visiva, l'esame volto ad escludere ernie o punte d'ernia, malattie infettive (TBC etc.) e contagiose.

I principi sono ampiamente ripresi sia nella legislazione antinfortunistica di cui al D.Leg.vo 271/99, che nelle direttive comunitarie sugli equipaggi marittimi e loro formazione. Così la Direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999, relativa all'orario di lavoro a bordo delle navi, attuata con D.Leg.vo 27 maggio 2005 n. 108, prevede esplicitamente all'art. 7 che i marittimi siano sottoposti alle visite preventive d'imbarco con il fine di ottenere adeguata sicurezza sulla salute degli equipaggi tale da garantire lo svolgimento dei turni di servizio.

LE COMMISSIONI MEDICHE. I RICORSI E RIMEDI

Il RDL 1773/33 prevede all'art. 4 che la visita sanitaria per l'accertamento dell'idoneità alla navigazione marittima sia effettuata da una *Commissione permanente di I grado* costituita presso ogni Capitaneria di porto, sede di Compartimento marittimo. Essa è composta da:

- Il medico di porto, Presidente;
- Un medico designato dalla Cassa degli invalidi della Marina Mercantile;
- Un medico designato dal competente istituto per l'assicurazione degli infortuni e delle malattie della gente di mare.

La forma collegiale assicura certamente un più approfondito accertamento sanitario della situazione obiettiva del marittimo e, grazie al confronto di opinioni, una più tranquilla ed autorevole deliberazione.

Il giudizio della commissione non è insindacabile. L'art. 5 del decreto prevede infatti la possibilità di ricorso avverso il giudizio della Commissione di primo grado entro 60 giorni da quello della comunicazione dell'esito della visita. L'organo preposto è la Commissione di II grado istituita presso il Ministero delle II. E Trasporti che ha la seguente composizione:

- 1) Direttore generale della Direzione del personale marittimo;
- 2) Ufficiale Ammiraglio della marina Militare;
- 3) funzionario medico di grado non inferiore al sesto appartenente al ministero della Salute;
- 4) medico designato dalla Cassa per gli Invalidi della Marina Mercantile;
- 6) medico designato dalla Confitarma;
- 7) medico designato dalla Confederazione Nazionale della Gente di Mare.

Nessuno dei membri può aver fatto parte della Commissione di I grado.

Le Capitanerie di Porto e l'IPSEMA possono chiedere comunque il rinvio alla Commissione di I grado dei marittimi che, in seguito ad accertamenti, non ritengano idonei al servizio di bordo assegnato o al titolo professionale/qualifica e specialità.

A norma dell'art. 14 del RD, il giudizio espresso dalla Commissione di II grado e quello della Commissione di I grado, ove non sia stato avanzato ricorso nei termini di legge, sono definitivi a tutti gli effetti sia riguardo alla continuazione dell'attività professionale sia a quelli del conseguimento delle previdenze di invalidità e vecchiaia ove l'interessato si trovi nelle altre condizioni richieste dalle leggi speciali su tali materie. Le leggi suddette regolano eventuali controversie di altra natura sorgenti dall'applicazione delle norme per l'assicurazione degli infortuni sul lavoro, delle malattie, invalidità e vecchiaia della gente di mare.

Con legge 28 ottobre 1963 n. 1662, art. 9, è stata ammessa la revisione da parte delle Commissioni mediche di un giudizio definitivo di inidoneità permanente nel caso in cui sia causato da imperfezione fisica emendabile con atto operatorio e quando lo stesso abbia avuto esito positivo. All'atto operatorio classico deve essere parificata opportuna cura.

Per i criteri da seguire da parte delle Commissioni, a parte quanto già richiamato, rammentiamo che l'art. 15 del RD prevede che il giudizio medico sia basato sul criterio della validità od invalidità specifica ai servizi della navigazione tenuto conto delle funzioni esplicitate dal marittimo a bordo e della sua età.

In caso di inidoneità accertata dalle Commissioni la Capitaneria di porto trattiene la matricola del marittimo sino a giudizio definitivo per interdire la navigazione.

Per ciò che attiene alla temporanea inidoneità alla navigazione e sua disciplina assistenziale richiamiamo la l. 16 ottobre 1962 n. 1486 che reca «Disposizioni sull'assistenza ai marittimi dichiarati temporaneamente inidonei alla navigazione». Tale legge, formata da un unico articolo ha fatto scaturire plurima giurisprudenza, che ci si riserva di richiamare ed illustrare in altra occasione e prevede che i marittimi, i quali all'atto della cessazione dell'assistenza per malattia o infortunio siano sottoposti, anche a loro richiesta, a visita medica da parte della Commissione di I grado di cui al RD 1773/33 e dichiarati temporaneamente inidonei, hanno diritto per tutto il periodo della suddetta inidoneità, e fino ad un massimo di un anno dalla dichiarazione, ad un'indennità giornaliera pari al 75% della retribuzione goduta alla data dell'annotazione dello sbarco sul ruolo con esclusione degli straordinari. La Commissione di I grado deve pronunciarsi entro 10 gg.