

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3652

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SINESIO, SCALIA, ISGRÒ, BALDELLI, GAGLIARDI, AZIMONTI, FRUNZIO, ZANIBELLI, BIAGGI NULLO

Presentata il 3 marzo 1962

Modificazioni alle leggi sulla previdenza marinara

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 12 ottobre 1960, n. 1183, sui «Miglioramenti alle pensioni della Cassa per la previdenza marinara» ha lasciato insoluti problemi di fondo da tempo ritenuti indispensabili per adeguare la previdenza marinara, in molti punti statica alle posizioni istituzionali del 1919, a più aggiornati concetti sociali.

È ben vero che l'articolo 13 dell'accennata legge n. 1183 ha concesso al Governo la delega a riunire in testo unico e coordinare le disposizioni di tale legge con le altre concernenti la Cassa nazionale per la previdenza marinara, le assicurazioni sociali gestite dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, le Casse marittime per l'assicurazione contro le malattie e gli infortuni e le altre leggi dello Stato riproducendo l'articolo 27 — rimasto inoperante — della legge 25 luglio 1952 ed altre analoghe norme di precedenti leggi, ma poichè tale delega, non potrà estendersi oltre la compilazione aggiornata della materia, è da ritenersi indispensabile che, prima dei lavori redazionali del testo unico, vengano aggiornate e modificate posizioni che più volte ed autorevolmente, vennero esaminate dagli Enti assicurativi e dalle Organizzazioni e particolarmente venga fatta luce legislativa su voti e raccomandazioni di particolari aspetti previdenziali evidenziati dai Ministeri della marina mercantile, del lavoro e della previdenza sociale e dal Consiglio

nazionale dell'economia e del lavoro, nel parere emesso nel febbraio 1959 sul disegno di legge 12 dicembre 1958, diventato poi, la legge n. 1183 del 12 ottobre 1960.

Nell'applicazione letterale dell'articolo 1 della legge n. 1183 riguardante la riliquidazione delle pensioni che dovevano essere riportate alle competenze medie indicate dalla legge 25 luglio 1952, n. 915, quindi aumentate del 12 per cento, si è constatato che circa 2.500 pensioni di reversibilità (vedove ed orfani) in godimento prima della legge n. 915 del 1952 e superanti di poco la pensione minima di lire 10.000, riliquidate secondo i disposti dell'articolo 1 della legge n. 1183 del 1960, non hanno avuto alcun miglioramento. Ciò perchè queste pensioni vennero liquidate a seguito di un trattamento particolare dovuto ai provvedimenti di emergenza del dopoguerra e che causarono, anche nel campo previdenziale, noti appiattimenti.

Detto, se pur modestissimo trattamento, è stato conservato come assegno ad *Personam*.

Migliorando, come giustamente sarebbe doveroso, queste modeste pensioni liquidate da oltre 15 anni, è ovvio che occorrerebbe intervenire anche su quei trattamenti di reversibilità liquidati dopo il 1952, che pur aumentati del 12 per cento — secondo comma dell'articolo 1 della legge n. 1183 del 1960 — risultano essere uguali e talvolta inferiori, a parità di anni di contribuzione e di grado,

a quei trattamenti liquidati prima della legge 25 luglio 1952, come prima accennato.

Ciò riguarda altre 2.500 pensioni modestissime, di reversibilità.

Per procedere secondo equità e comprensione e trattandosi di un gruppo di ben individuate posizioni (totale 5.000) oscillanti sui valori delle pensioni minime (lire 10.000 mensili) si ravvisa la necessità di elevare, per tutte le pensioni reversibili, tale minimo.

È necessario inoltre che vengano esaminate alcune posizioni rivelatesi statiche e assurde come la seguente: *Comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi da 150 a 500 tonnellate di stazza lorda.*

La tabella delle competenze medie valide ai fini della misura dei contributi e della pensione, in vigore dal 1° aprile 1937 al 31 luglio 1952, interessante, secondo le diverse qualifiche di bordo, gli equipaggi delle navi a propulsione meccanica, assegnava, per i comandi ed i direttori di macchina due distinti valori, a secondo che l'imbarco era effettuato su navi inferiori a 150 tonnellate od oltre 150 tonnellate.

La competenza media per il comandante e il direttore di macchina imbarcati su navi fino a 150 tonnellate era di lire 500 mensili; per gli imbarcati su navi di oltre 150 tonnellate, era di lire 1.000 mensili.

A norma dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1952, n. 915, sulla « Sistemazione della

previdenza marinara » i marittimi dei gradi sopraindicati, e pensionati prima di tale data, per aver compiuto 30 anni di navigazione, di cui tre anni in tal grado, su navi al di sotto di 150 tonnellate, ebbero riliquidata la pensione da lire 500 a lire 30.000 (60 volte) e da lire 1.000 a lire 60.000 (60 volte) se imbarcati su navi superiori a 150 tonnellate.

La tabella delle competenze medie, in vigore dal 1° agosto 1952, che sostituì la precedente del 1937, unificò per il tonnellaggio fino a 500 tonnellate, le due precedenti competenze, e così, per i gradi di comandante e direttore di macchina, non si ebbe più, una competenza per le navi inferiori alle 150 tonnellate e una per quelle superiori alle 150 tonnellate come in precedenza, ma una unica fino alle 500 tonnellate assegnando, sempre per una navigazione di 30 anni, compiuta per almeno 3 anni nei gradi sopraindicati dopo il 1° agosto 1952, il valore di lire 35.000.

A causa come detto della diversa suddivisione delle competenze medie andate in vigore il 1° agosto 1952 (unica, e di lire 35.000 per le navi fino a 500 tonnellate) rispetto alla precedente tabella del 1° aprile 1937 (la quale stabiliva due competenze, di lire 500 per le navi fino a 150 tonnellate e di lire 1.000 per le navi di oltre 500) ed in conseguenza delle intervenute riliquidazioni — 1952 e 1960 — la posizione pensionistica dei nominati ufficiali è la seguente:

Navi fino a 500 tonnellate — Comandante e direttore di macchina

	Competenze media 1° aprile 1937	Pensione mensile rivalutata 1° agosto 1952 (a)	Competenze medie e pensione mensile dal 1° agosto 1952 al 1° giugno 1957 (c)	Pensione riliquidata (b)
Fino a 150 tonnellate	L. 500	60 = 30.000	} L. 35.000	L. 39.400
Da 150 a 500 tonnellate	L. 1.000	60 = 60.000		

(a) Questa rivalutazione per le pensioni in godimento alla data del 1° agosto 1952 è avvenuta per il primo comma dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1952.

(b) Questa riliquidazione è conseguenziale all'applicazione del primo comma dell'articolo primo della legge n. 1183 del 1960 per il quale le pensioni liquidate e da liquidarsi (cioè le lire 30.000 e le lire 60.000 rivalutate e riguardanti il periodo fino al 1° agosto 1952 e le pensioni liquidate con le competenze valide dopo il 1° agosto 1952, lire 35.000) andavano rapportate a quelle in vigore dopo il 1° agosto (c) ed aumentate del 12 per cento.

Dal prospetto e dalla precedente illustrazione si rileva che i comandanti ed i direttori di macchina imbarcati fino al 1° agosto 1952 su navi da 150 a 500 tonnellate non hanno percepito alcun aumento per la legge n. 1183 del 1960 perché fruanti di una pensione di lire 60.000, rimasta statica perché... si sarebbe dovuta raggugliare alla competenza stabilita il 1° agosto 1952 di lire 35.000 che aumentata del 12 per cento avrebbe raggiunto lire 39.400 (!).

Anche i pensionati dopo il 1° agosto 1952 — e già imbarcati su navi da 150 a 500 tonnellate — a causa della unificazione delle competenze (unica fino a 500 tonnellate) pur con trattamento rivalutato dalla legge n. 1183 (lire 39.400) sono lontani da percepire la pensione liquidata dai pari grado in epoca anteriore.

Queste posizioni sono state rilevate in sede di bilancio del Ministero della marina mercantile dal relatore senatore Genco (Atti parlamentari n. 1705-A) Relazione VII Commissione, 5 ottobre 1961, pag. 40) che, per essere stato relatore anche della legge n. 1183 del 12 ottobre 1960 sui « Miglioramenti delle pensioni della previdenza marinara » era il parlamentare più qualificato per richiamare il Governo ad eliminarle.

Soffermandosi sulla parte riguardante la previdenza ed assistenza della gente di mare e in particolare sulla legge n. 1183 del 12 ottobre 1960 il relatore così si è espresso:

« Ovviamente la legge non è stata trovata da tutti soddisfacente in quanto, per alcuni è rimasto immutato il trattamento goduto all'atto della sua emanazione e per altri — invero pochi — il trattamento di pensione che potrà essere liquidato sarà inferiore a quello che si sarebbe ottenuto senza la legge predetta.

Trattasi precisamente di coloro che avevano navigato al comando di piccole unità anteriormente al 1° agosto 1952 quando le competenze medie, prese a base di calcolo per la determinazione delle pensioni, acquistavano la massima misura a partire dalle navi di stazza lorda superiori alle 150 tonnellate e non alle 500 tonnellate come è previsto dalla legge 25 luglio 1952, n. 915. E poiché la nuova legge, stabilisce che le pensioni debbono essere liquidate sulle competenze previste dalla citata legge n. 915, vien meno, in alcuni casi, la possibilità di far valere competenze superiori a quelle previste da quest'ultima legge sebbene sulle stesse sia stata effettuata, per più anni, la regolare contribuzione.

Il vostro relatore, al riguardo, deve necessariamente raccomandare una sollecita eliminazione degli inconvenienti ».

Le posizioni relative ai trattamenti rimasti statici, con la entrata in vigore della legge n. 1183 del 1960 e quella relativa al miglioramento ed all'adeguamento delle pensioni di reversibilità sono corrette dagli annessi articoli 1 e 2.

Con l'articolo 3 si intende di aggiornare la materia previdenziale dei marittimi *imbarcati su navi battenti bandiera estera*.

Il quesito se la navigazione compiuta su navi estere da marittimi italiani, e la relativa contribuzione di riscatto, debba avere:

a) carattere di « complementarità » per i periodi di navigazione su navi italiane come disposto dall'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 e dall'articolo 44 del regolamento 6 luglio 1922;

b) efficacia nelle disposizioni contenute negli articoli 9 e 10 della legge 25 luglio 1952 (passaggio dei contributi alla assicurazione generale obbligatoria agli effetti del conseguimento del diritto a pensione ed agli effetti della prosecuzione volontaria nell'assicurazione stessa);

c) efficacia della contribuzione di riscatto al conseguimento del diritto a pensione, diretta e di reversibilità, ha avuto ampia e privilegiata trattazione presso gli organi esecutivi e collegiali della Cassa. La Direzione della Cassa, con argomentazioni di carattere prettamente giuridico, insiste nella tesi di dare ai contributi previdenziali dei marittimi imbarcati su navi estere — *se non possono valer alcun contributo su navi nazionali* — un carattere di complementarità negando non solo ad essi la possibilità di maturare una pensione nell'ambito dell'ordinamento della Cassa, ma anche di trasferire i contributi nella assicurazione generale obbligatoria. La tesi della Cassa non è stata condivisa per ragioni sociali, e di indirizzo con le convenzioni internazionali, orientate nel senso di far concorrere per il conseguimento del diritto a pensione, tutti i contributi relativi, dai Ministeri della marina mercantile e del lavoro e della previdenza sociale.

Nel particolare merito della efficacia del riscatto da far valere, sia dall'interessato, sia dai superstiti entro i tre anni dal termine dell'imbarco su navi estere (articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 e articoli 44 e 45 del regio decreto 6 luglio 1922), il Ministero del lavoro e della previdenza sociale si è espresso « che ove trattasi di morte per infortunio avvenuto a bordo di

nave estera appartenente a Stato che non pratica le assicurazioni sociali obbligatorie per la gente di mare debba essere consentito ai familiari del marittimo, che ha al suo attivo *anche* navigazione su navi italiane, di sostituirsi al *dante causa* nell'esercizio della facoltà di riscatto». Ove invece si tratti di invalidità permanente alla navigazione o di morte di un marittimo — *mai iscritto alle matricole della gente di mare* — il Ministero stesso ha espresso il parere «che il trattamento pensionistico debba essere concesso dall'assicurazione generale obbligatoria».

* * *

La Cassa per la previdenza marinara e gli accennati Ministeri nell'esaminare in sede amministrativa la questione hanno rilevato la delicatezza di essa e la necessità di perfezionare e disciplinare la materia e renderla più aderente alle situazioni che possono verificarsi. In realtà, l'imbarco di marittimi italiani su navi estere, all'emanazione della legge istitutiva sulla previdenza marinara del 26 ottobre 1919, non poteva che essere considerato come uno sporadico fenomeno e perciò la cautelativa dizione dell'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919. A distanza di quaranta anni il fenomeno è una realtà contingente e diverse migliaia di marittimi prestano il loro lavoro su navi straniere versando i prescritti contributi previsti dal nostro ordinamento. Tale realtà rende necessario aggiornare la disciplina.

Il C. N. E. L. esaminò questo argomento nell'esprimere il richiesto parere, nel febbraio 1958, sul disegno di legge riguardante i miglioramenti sulla previdenza marinara (diventato poi la legge n. 1183 del 12 ottobre 1960) e ne trasse la conclusione che:

«*Occorrerebbe, quindi aggiornare la disciplina modificando l'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, nel senso di prevedere che i marittimi possano essere ammessi a far valere tra i periodi di navigazione richiesti per il conseguimento a pensione dalla Cassa, anche quelli compiuti tra gli equipaggi di navi mercantili straniere*», ma... ritenne che «il problema troverà la sua più idonea sede di risoluzione nel riordinamento generale di tutta la previdenza marinara, riordinamento già previsto in progetto».

A parte che il disegno di legge accennato, non prevedeva alcun riordinamento (*necessario, urgente e prefissato*, come riteneva il C. N. E. L. nel parere conclusivo) ma solo un «coordinamento» da esercitarsi entro un

certo periodo di tempo, si osserva che la stretta osservanza dell'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 — un dispositivo che ha 40 anni e per cui la navigazione effettuata da marittimi *italiani* su navi battenti bandiera estera pagata o riscattata ai fini previdenziali, ha solo un limitato valore — è contraria ad ogni principio sociale, non è in armonia alle Convenzioni internazionali e provoca, specialmente nel caso di infortuni mortali, che non vengono riconosciuti ai fini del trattamento previdenziale, penose e dolorose conseguenze.

Con il riordinamento della materia si rende anche indispensabile regolarizzare le norme di tale riscatto.

Con l'articolo 4 si è provveduto a correggere la ingiustificata norma che fa dipendere il riconoscimento dei periodi di richiamo, nell'ultima guerra, all'esistenza di una contribuzione alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, nell'anno precedente al richiamo stesso.

Per l'articolo 12 del decreto-legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, i periodi di servizio militare degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara per il richiamo alle armi fra il 10 giugno 1940 e l'8 novembre 1945 sono considerati coperti di contribuzione alla Cassa stessa, purché risulti «*nell'anno precedente al richiamo alle armi*», un periodo di iscrizione alla predetta Cassa.

Per tale limitazione, marittimi con lunga navigazione ma che nell'anno precedente al 10 giugno 1940 non effettuarono imbarchi, o per disoccupazione o per destinazioni militari o civili, si trovano nelle condizioni di non poter considerare utile il periodo di richiamo dal 10 giugno 1940 all'8 novembre 1945.

Anche il C. N. E. L. nel parere emesso sull'ultima legge riguardante la previdenza marinara esaminando la richiesta, così si è espresso:

«*Si stabilisca che per il computo del periodo militare sia valido qualsiasi precedente periodo di contribuzione fatta alla Gestione marittimi*».

Contemporaneamente però, il C. N. E. L. ravvisò l'opportunità di «rinviare la soluzione del problema al riordinamento di tutta la previdenza marinara, a causa della necessità di rivederne i calcoli finanziari, indicandola però «sin da adesso».

Il problema da risolvere è maturo da più di 15 anni; ogni ulteriore ritardo al suo accoglimento sarebbe penoso e grottesco: esso

riguarda una limitata pattuglia di marittimi che ha servito la Patria in guerra ed il riconoscimento di questo servizio è semplicemente doveroso.

L'articolo 5 tende a sanare pietosi casi ed ammettere le figlie nubili maggiorenni inabili o nullatenenti al beneficio della pensione di reversibilità marinara ancorché il padre assicurato risulti deceduto in epoca precedente all'entrata in vigore dell'articolo 14 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, che determinò il beneficio in questione ai figli maggiorenni ed inabili. Ciò per eliminare, almeno nei casi più dolorosi, che le figlie nubili maggiorenni, nullatenenti ed inabili vengano abbandonate solo perché il padre assicurato decedè prima del 19 giugno 1946, data di entrata in vigore del citato decreto legislativo luogotenenziale. Per aggiornare questo istituto si è fatto riferimento all'articolo 18 della legge 15 febbraio 1958, n. 40, riguardanti « Nuove norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato ».

Con l'articolo 6 del progetto di legge si è inteso porre riparo alla ingiustificata esclusione delle quote di maggiorazione dovute ai figli minori o inabili a carico del pensionato allorché la pensione raggiunga i trenta trentesimi della competenza media.

Se i contributi versati oltre tale massimo si intendono utilizzati in favore della generalità degli assicurati, in base al concetto della mutualità, non vedesi perché in questo caso non debbasi tener conto delle quote di maggiorazione dovute per i figli minori o inabili a carico del pensionato.

Con l'articolo 7 si tende ad eliminare una situazione particolarmente ingiusta — e più volte rilevata dal Comitato amministratore della Cassa per la previdenza marinara — che si riscontra nell'articolo 36 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, per il quale, alla morte dell'iscritto che non lascia vedova, né orfani, ma il padre di oltre 65 anni o inabile al lavoro e di cui l'iscritto ne era il principale sostegno, spetta a questi una pensione uguale al terzo di quella che sarebbe o che era corrisposta all'iscritto. Tale pensione (per il 3° comma del citato articolo) spetta alla madre solo se, alla data di morte dell'iscritto, era vedova o separata dal marito per colpa di lui o nubile se il figlio fosse stato riconosciuto e risulti che l'iscritto era l'unico o il principale e necessario sostegno.

Per applicazione che viene data al citato 3° comma dell'articolo 36 del regio decreto

legge 26 ottobre 1919, n. 1996, alcuna pensione spetta alla madre, quando muore il padre dell'iscritto, che fruiva della pensione di reversibilità del figlio.

Nell'assicurazione generale obbligatoria (articolo 13 della legge 4 aprile 1952, n. 218) nel caso di morte dell'iscritto che non lasci né moglie né figli, la pensione è reversibile ai genitori superstiti di età superiore ai 65 anni che non siano già titolari di pensione diretta, nella misura del 15 per cento per ciascuno.

Con l'articolo 8 si tende a dare una più consistente entità alla pensione di invalidità privilegiata che è liquidabile a qualunque età e con qualunque periodo di navigazione quando il marittimo sia divenuto invalido per infortunio occorso durante l'imbarco o per causa di servizio e per malattia contratta per causa di servizio durante l'imbarco.

Si chiama privilegiata perché nel caso indicato, la misura della pensione non può essere inferiore a 15 anni di navigazione (la metà della massima liquidabile). Se il marittimo all'atto della invalidità potesse far valere oltre 15 anni di servizio la pensione è liquidata in base a tali anni di servizio.

Poiché una pensione così liquidata, in base ad un evento che toglie definitivamente la capacità lavorativa, è di entità assai modesta (attualmente lire 19.500 per il marinaio ed equiparati ed è pari alla pensione minima di lire 10.000 ai superstiti, se l'evento producesse la morte del marittimo) e non risarcisce che in minima parte il grave danno subito, si propone che detta pensione privilegiata sia pari a venti trentesimi della competenza media se il marittimo possa vantare un servizio fino a 15 anni, o sia aumentata di cinque anni del servizio utile, oltre i venti trentesimi se il marittimo vantasse un servizio superiore a 15 anni.

Con l'articolo 9 si tende ad eliminare la norma prevista dal secondo comma dell'articolo 28 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, per la quale ai marittimi che riprendono imbarco dopo il pensionamento, ed ai quali viene sospesa la pensione, possono ottenere una nuova liquidazione purché la nuova navigazione acquistata dopo la sospensione dell'assegno abbia complessivamente una durata inferiore ad un anno. Con la modifica di tale norma il limite di « un anno » periodo richiesto per ottenere una nuova liquidazione sarebbe abolito e così, tutti i periodi di contribuzione, anche di durata inferiore, ritenuti validi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 1 della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, è sostituito dal seguente:

« Con effetto dal 1° gennaio 1958 il miglior triennio di contribuzione, al quale debbono essere commisurate le pensioni in corso di godimento e quelle da liquidare, deve essere determinato in relazione alle competenze medie:

a) sulle quali l'iscritto ha effettivamente contribuito, ai sensi delle tabelle in vigore nei periodi in cui la navigazione è stata compiuta con la maggiorazione prevista dall'articolo 7, primo comma, della legge 25 luglio 1952, n. 915, per quelle relative a periodi anteriori al 1° agosto 1952 maggiorata del dodici per cento;

b) oppure, se più favorevoli, quelle contemplate dalle tabelle allegate alla legge 25 luglio 1952, n. 915, maggiorate del dodici per cento.

Qualora la pensione riliquidata ai sensi del precedente comma, ed eventualmente integrata ai minimi di cui al successivo articolo 2, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal marittimo, o dai suoi superstiti, nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento. La differenza tra i due trattamenti di pensione sarà corrisposta a titolo di assegno personale ».

ART. 2.

Il trattamento minimo previsto dall'articolo 10 della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, per le pensioni di reversibilità è stabilito in lire 13.000 mensili a decorrere dal 1° gennaio 1958.

ART. 3.

L'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, è sostituito dal seguente:

« I marittimi italiani possono essere ammessi a far valere, per conseguire il diritto alla prestazioni della Cassa nazionale per la previdenza marinara, i periodi di navigazione compiuti tra gli equipaggi di navi mercantili straniere, nel solo caso che la navigazione medesima non sia riconosciuta utile ai fini previdenziali in forza di accordi o convenzioni internazionali o non sia protetta dalle leggi sociali dello Stato in cui viene

effettuata. Il riconoscimento è subordinato alla presentazione di apposita domanda e al versamento di un contributo da calcolare nella misura complessiva prevista per l'iscritto e per l'armatore italiano, in base alle competenze medie e all'aliquota contributiva vigente nel momento in cui la domanda di riscatto è pervenuta alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Gli effetti del riscatto decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello di ricezione della domanda, se il versamento del contributo è effettuato entro e non oltre sei mesi dalla data di comunicazione da parte della Cassa nazionale per la previdenza marinara dell'ammontare del contributo dovuto. In caso diverso gli effetti del riscatto decorrono dalla data in cui il versamento è effettuato.

Qualora il versamento della somma dovuta venga effettuato dopo sei mesi dalla data della richiesta, ma entro un anno dalla data stessa, gli effetti del riscatto decorrono dalla data del versamento.

Trascorso un anno dalla data di comunicazione, il marittimo è considerato decaduto dalla concessione, ma può presentare una nuova domanda.

Analoga facoltà è ammessa per i connazionali che abbiano svolto servizi di pilotaggio nei porti esteri. In tali casi i periodi di dipendenza da compagnie straniere, o altri organismi ai quali è affidata nei paesi esteri la direzione dei servizi di pilotaggio, sono computati utili in ragione di tre quinti della loro durata effettiva.

Ferme restando tutte le altre disposizioni circa il calcolo del contributo dovuto, la competenza media da applicare ai servizi di pilotaggio svolti all'estero è quella prevista per il primo gruppo di porti, dalla apposita tabella delle competenze medie mensili per la determinazione dei contributi e delle pensioni degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Il riscatto della navigazione e dei servizi sopra indicati è consentito, entro sei mesi dalla morte del marittimo, dai superstiti aventi diritto a pensione di reversibilità ».

ART. 4.

Il 1° comma dell'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, è sostituito dal seguente:

« I periodi di servizio militare degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, per richiamo alle armi nelle forze armate

dello Stato tra il 10 giugno 1940 e l'8 novembre 1945 sono considerati, a tutti gli effetti, coperti di contribuzione alla Cassa. Le pensioni in essere saranno in conformità riliquidate ».

ART. 5.

È concesso diritto a pensione alle figlie nubili maggiorenni dell'assicurato deceduto prima dell'entrata in vigore della presente legge che siano state conviventi e a carico dello stesso all'atto del decesso e che alla data del 1° gennaio 1962 siano inabili al lavoro proficuo e siano nullatenenti, anche se le condizioni di inabilità al lavoro e di nullatenenza non sussistevano alla data di morte dell'assicurato.

ART. 6.

Le quote maggiorative della pensione previste dall'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 25 luglio 1952, n. 915, per i figli a carico sono dovute anche quando la pensione stessa sia stata liquidata sui massimi pensionabili.

ART. 7.

I commi 2°, 3° e 4° dell'articolo 36 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sono abrogati.

Se l'iscritto non lascia né vedova né orfani minorenni, ma il padre di età di oltre 65 anni o inabile al lavoro spetta a questi una pensione pari al terzo di quella che sarebbe spettata o che era corrisposta all'iscritto. In mancanza del padre, alla data di morte dell'iscritto o successivamente, la pensione spetta alla madre, anche se sia separata, o nubile, purché abbia riconosciuto il figlio naturale ai sensi del Codice civile, se risulta che l'iscritto era l'unico o il principale sostegno.

Se la morte dell'iscritto è conseguenza diretta di infortunio sul lavoro, il diritto di pensione per il padre non è subordinato ad alcuna condizione di età.

ART. 8.

Il quarto comma dell'articolo 6 della legge 25 luglio 1952, n. 915, è sostituito dal seguente:

« In nessun caso la pensione diretta può superare la competenza media salvo il disposto del presente articolo. La pensione spettante a norma del precedente articolo 5, ultimo comma, lettera d), è commisurata ai periodi di servizio utile che l'iscritto può far valere, aumentati di 5 anni, con un minimo di 20 anni ».

ART. 9.

Il secondo comma dell'articolo 28 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, è sostituito dal seguente:

« I periodi di navigazione effettuati dopo la data di entrata in vigore della presente legge dai titolari di pensione a carico della « Gestione marittimi » per i quali ricorre lo obbligo dell'assicurazione alla Cassa nazionale marinara, sono computati, a richiesta, ai fini dell'incremento del numero degli anni utili a pensione.

La modifica del trattamento pensionistico ha effetto dal primo giorno del mese successivo a quello nel quale la domanda perviene alla Cassa nazionale per la previdenza marinara ».

ART. 10.

Agli oneri derivanti di cui all'articolo 1 ed alle modifiche previste dalla legge presente per complessivi 200 milioni si provvederà in conformità dell'articolo 14 della legge 12 ottobre 1960. n. 1183.