

RAPPORTO DEL GOVERNO ITALIANO SULL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE MLC SUL LAVORO MARITTIMO - Anno 2018

In merito all'applicazione, nella legislazione e nella pratica, della Convenzione in esame, si forniscono le informazioni richieste dalla Commissione di Esperti nella domanda diretta adottata nel 2016.

In via preliminare, ad integrazione della normativa indicata nell'ultimo rapporto (2015), per effetto della quale le disposizioni della Convenzione in oggetto trovano applicazione, si riporta, di seguito, quella emanata successivamente all'invio del predetto rapporto:

- Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro della Salute e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 aprile 2018;
- Legge 29 luglio 2015, n. 115;
- Decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71;
- Circolare n. 005 del 9 marzo 2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Decreto Direttoriale (D.D.) n. 30 del 17/10/2014;
- Circolare n. 30 del 14/11/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Circolare n. 33 del 15/5/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del 1° luglio 2015.

DOMANDA DIRETTA DELLA COMMISSIONE DI ESPERTI

Articolo II, paragrafi 1 f) e i), 3 e 5

Campo di applicazione - Marittimi.

Il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (all. 1), all'articolo 3, comma 1, lettera n), definisce come lavoratore marittimo: *“qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave o unità mercantile o di una nave da pesca”*. La lettera o) dello stesso articolo definisce come personale adibito a servizi generali e complementari: *“personale imbarcato a bordo non facente parte né dell'equipaggio né dei passeggeri e non impiegato per i servizi di bordo”*.

Il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (all. 2), all'articolo 2, comma 1, lettera d), inoltre, definisce come lavoratore marittimo: *“qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave adibita alla navigazione marittima”*. Il riferimento a *“qualsiasi attività lavorativa a bordo di una nave adibita alla navigazione marittima”* include anche i lavoratori incaricati di servizi generali e complementari.

Pertanto, i lavoratori indicati dalla Commissione di Esperti nella domanda diretta, pur non essendo iscritti nelle categorie della gente di mare di cui all'articolo 115 del Codice della navigazione, lavorano sulla nave ed hanno le stesse tutele dei marittimi indicati al precitato articolo del Codice della navigazione.

Al riguardo, si fa presente che le autorizzazioni alle Società di appalto dei servizi di bordo sono rilasciate dall'Autorità competente ai sensi dell'articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856 (all. 3), come modificato dalla legge 14 giugno 1989, n. 234.

Si evidenzia, altresì, che l'articolo 10 del decreto legislativo n. 271/1999 - Contratto d'appalto o d'opera - impone all'armatore e alla Società appaltatrice una serie di obblighi a tutela di tale personale.

Si fa presente, inoltre, che i CCNL riguardanti le categorie di questi lavoratori sono tenuti a bordo, a disposizione degli ispettori che effettuano i controlli sull'applicazione delle disposizioni

della Convenzione MLC, 2006, sul lavoro marittimo (ispettori MLC).

Si precisa, infine, che, in caso di mancato rispetto delle tutele indicate nella Convenzione MLC, ai singoli lavoratori a bordo di navi battenti bandiera italiana è sempre garantito il diritto di reclamo.

Articolo VI, paragrafi 3 e 4

Equivalenza sostanziale

Non sono state adottate equivalenze sostanziali.

Regola 1.1 e norma A1.1, paragrafo 4

Individuazione delle tipologie di lavoro che potrebbero compromettere la salute o sicurezza dei marittimi minori di anni 18

L'articolo 1, comma 1, del Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro della Salute e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 aprile 2018 (all. 4), in attuazione dell'articolo 5 bis del decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 271, aggiunto dall'articolo 17, comma 2, della legge 29 luglio 2015, n. 115 (all. 5), nell'allegato A individua le attività lavorative a bordo delle navi o delle unità di cui all'articolo 2 del predetto decreto legislativo n. 271/1999 alle quali è vietato adibire i minori di anni diciotto.

Il comma 2 dello stesso articolo stabilisce che, in deroga al divieto di cui al comma 1, le attività lavorative a bordo delle navi o delle unità di cui all'articolo 2 del decreto legislativo n. 271/1999, indicate nell'allegato A, possono essere svolte dai minori di anni diciotto per indispensabili motivi didattici o di formazione professionale, purché siano svolte sotto la sorveglianza di formatori competenti anche in materia di prevenzione e di protezione e nel rispetto di tutte le condizioni di sicurezza e di salute previste dalla legislazione vigente.

Regola 1.2 e il Codice

Certificato medico

Per quanto riguarda i lavoratori marittimi che non fanno parte dell'equipaggio, ai fini del rispetto della Regola in esame, relativa al possesso di un certificato medico attestante l'idoneità, dal punto di vista medico, ad esercitare le proprie funzioni a bordo della nave, si precisa che l'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71 (all. 6) prevede che tutti i lavoratori marittimi, quindi non solo quelli titolari di certificato di competenza o di addestramento rilasciato ai sensi della Convenzione STCW, possiedano un certificato medico rilasciato in conformità alle prescrizioni della Regola A-I/9 del Codice della Convenzione STCW, attestante l'idoneità ad esercitare l'attività lavorativa in mare. Il comma 2 dello stesso articolo definisce le modalità per ottenere i certificati in questione, anche nel caso di lavoratori marittimi che non abbiano diritto alle prestazioni medico-legali del Ministero della Salute ai sensi del D.P.R. 31 luglio 1980, n. 620 (all. 7).

Norma A 1.2, paragrafo 4

Medico autorizzato

Il comma 2 del citato articolo 12 del decreto legislativo n. 71/2015 conferisce espressamente al Ministero della Salute il compito di accertare l'idoneità allo svolgimento di attività lavorative in mare, a prescindere da quelle che possano essere le valutazioni ed i compiti del medico incaricato della sorveglianza sanitaria del lavoratore di cui all'articolo 23 del decreto legislativo n. 271/1999 e all'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (all. 8).

I certificati medici attestanti l'idoneità psico-fisica allo svolgimento dell'attività lavorativa in mare sono rilasciati dai medici operanti negli Ambulatori dei Servizi per l'Assistenza Sanitaria al Personale Navigante (SASN) degli USMAF-SASN. A seguito della riorganizzazione del Ministero

della Salute, operata con il DM 8 aprile 2015, infatti, i SASN sono confluiti negli Uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera - USMAF, conservando immutate le competenze definite dal D.P.R. 31 luglio 1980, n. 320 (all. 9).

Al riguardo, l'articolo 12 del decreto legislativo n. 71/2015 richiama sia il citato D.P.R. n. 320/1980 che la legge 28 ottobre 1962, n. 1602 e successive modificazioni (all. 10).

La sorveglianza sanitaria del lavoratore, stabilita dall'articolo 23 del decreto legislativo n. 271/1999 e dal decreto legislativo n. 81/2008, si affianca, ma non sostituisce l'accertamento dell'idoneità psico-fisica allo svolgimento di attività lavorativa in mare dei marittimi iscritti nelle categorie della gente di mare o di altri lavoratori marittimi. Tale accertamento è riservato ai medici operanti nei servizi territoriali del Ministero della Salute che rilasciano sia i certificati di idoneità per la prima iscrizione nella matricole della Gente di mare che i certificati della visita effettuata prima di ogni imbarco (visita preventiva di imbarco) ed i certificati periodici di idoneità (visita biennale).

Regola 2.1 e il Codice

Contratto di arruolamento

In merito all'applicazione delle disposizioni in esame nei confronti del personale che non fa parte dell'equipaggio, si precisa quanto segue.

L'articolo 17 della legge n. 856/1986, come modificato dalla legge n. 234/1989 e dalla legge 23 dicembre 1999, n. 488, che prevede una disciplina "speciale" per la regolamentazione del contratto di appalto a bordo delle navi, al comma 1 stabilisce che *"il Ministro della Marina Mercantile (ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), in deroga agli articoli 316 e seguenti del Codice della navigazione, può autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazionali o straniere, che abbiano un raccomandatario o un rappresentante in Italia, servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera nonché ogni altra attività commerciale complementare, accessoria o comunque relativa all'attività crocieristica"*. Per i mezzi navali che eseguono lavori in mare, al di fuori delle acque territoriali italiane, oltre che per i servizi già indicati per le navi da crociera, può essere concessa analoga autorizzazione anche per i servizi di officina, cantiere e assimilati.

Il comma 2 dello stesso articolo stabilisce che *"tali servizi sono svolti dall'appaltatore con gestione ed organizzazione propria ed il relativo personale non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo prevista dall'articolo 321 del Codice della navigazione"*.

Alla luce di tale disposizione, si evidenzia che:

- il personale, non facente parte dell'equipaggio e dipendente da un altro soggetto giuridico (l'impresa "di terra") differente dall'armatore, può essere impiegato a bordo di navi di bandiera italiana solo se preventivamente autorizzato dall'Autorità competente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);
- nella richiesta di autorizzazione che l'armatore presenta all'Autorità competente attesta che la Società appaltatrice garantirà ai propri dipendenti che saranno impiegati a bordo il pieno rispetto della Convenzione MLC;
- il personale adibito ai servizi generali e complementari, non facente parte dell'equipaggio, stipula con l'Azienda appaltatrice un regolare contratto di lavoro che garantisce il pieno rispetto della Convenzione MLC;
- l'articolo 10 del decreto legislativo n. 271/1999, a cui si rinvia, prevede a carico dell'armatore una serie di obblighi nei confronti di tale personale;
- una copia del CCNL del settore del servizio appaltato deve essere tenuta a bordo a disposizione dell'Ispettore MLC e del lavoratore interessato. Come richiesto dalla Commissione di Esperti, si invia una copia di un CCNL di un settore dei servizi appaltati (all.11).

Norma A 2.1, paragrafo 5

Durata del preavviso

L'articolo 342 del Codice della navigazione prevede che *“il contratto di arruolamento a tempo indeterminato cessa per volontà dell'armatore o dell'arruolato purché ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi”*.

Successivamente alla soppressione dell'ordinamento corporativo, il rinvio contenuto nelle disposizioni normative, ivi incluse quelle del Codice della navigazione, alle “norme corporative” va inteso come rinvio alle clausole dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro.

Pertanto, la disciplina sul periodo di preavviso è regolata dall'articolo 54 del CCNL del 1° luglio 2015 (all. 12), a cui si rinvia.

Regola 2.2. Norma A 2.2, paragrafi 3 a 5

Salari - Rimesse dei salari alle famiglie

L'articolo 36 del CCNL, a cui si rinvia, riguardante *le deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione*, stabilisce che *“ai sensi della normativa nazionale ed internazionale, non sono consentite deleghe per la riscossione delle competenze, salvo casi particolari autorizzati dal lavoratore marittimo a mezzo di procura conferita per atto pubblico”*.

Pertanto, in base a tale disposizione, il marittimo può chiedere, tramite una sua autorizzazione a mezzo di procura, che le proprie competenze siano versate ad una persona da lui indicata.

Regola 2.3 e il Codice

Durata dell'orario di lavoro e dei riposi

In merito all'invito della Commissione di Esperti ad adottare le misure necessarie affinché il numero massimo di ore di lavoro ed il numero minimo di ore di riposo vengano fissati dalle Autorità competenti e non dalla contrattazione collettiva, occorre precisare quanto segue.

L'articolo 11, comma 2, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (come modificato dall'articolo 11 della legge 6 agosto 2013, n. 97), che stabilisce i limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi, prevede che il numero massimo di ore di lavoro a bordo (14 ore su un periodo di 24 ore e 72 ore su un periodo di 7 giorni) ovvero il numero minimo di ore di riposo (10 ore su un periodo di 24 ore e 77 ore su un periodo di 7 giorni), in ogni caso, debba essere rispettato. Il legislatore ha voluto adottare entrambe le possibilità previste dalla Convenzione, riservando alle parti sociali esclusivamente la scelta tra le due opzioni, in considerazione delle differenti caratteristiche dei viaggi che, in ragione della particolare collocazione geografica dell'Italia, possono essere più lunghi o più brevi. A tale proposito, si precisa che l'articolo 14 del CCNL stabilisce che, conformemente alle disposizioni della Convenzione MLC, “l'orario di riposo non deve essere inferiore alle 10 (dieci) ore nel periodo delle 24 (ventiquattro) ore e di 77 (settantasette) ore nel periodo di 7 (sette) giorni”.

Si fa presente, altresì, che dal decreto legislativo n. 271/1999 sono disciplinati specificatamente i periodi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo (articolo 11, comma 6), e sono previste apposite tutele per i lavoratori marittimi di età inferiore ai 18 anni (articolo 11, comma 8). Si segnala, inoltre, che il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto dei principi generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, può autorizzare contratti collettivi che consentano di derogare ai predetti limiti massimi e minimi (articolo 11, comma 7).

Al riguardo, appare opportuno precisare che anche per i lavoratori non appartenenti al settore marittimo, di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66 (all.13), attuativo delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE, la normativa generale sull'orario di lavoro contiene un ampio rinvio alla contrattazione collettiva, non solo nazionale ma anche aziendale e territoriale, per la disciplina, in deroga, dell'orario di lavoro normale (articolo 3), massimo (articolo 4), ed in vari settori lavorativi in materia di riposo giornaliero, pause, lavoro notturno e durata massima settimanale (articolo 17), fermo restando il rispetto del principio della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

Per quanto sopra esposto, occorre evidenziare che nell'ordinamento giuridico nazionale,

conformemente all'ordinamento comunitario, la fonte di regolamentazione dell'orario di lavoro, seppur nel rispetto dei limiti inderogabili posti dalla legge, è da ravvisare nella contrattazione collettiva, senza che ciò determini una regolamentazione di sfavore nei confronti della categoria dei marittimi.

Regola 3.1 e il Codice

Alloggi equipaggio e strutture ricreative

Al riguardo, si fa presente che tutte le disposizioni della Convenzione MLC, comprese quelle in esame, attraverso la legge 23 settembre 2013, n. 113 (all.14), di ratifica di tale Convenzione, sono pienamente vigenti nell'ordinamento giuridico nazionale.

Si segnala, peraltro, che è allo studio dell'Amministrazione competente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) la predisposizione di un Testo Unico in cui far confluire tutta la normativa che disciplina la materia in esame.

Regola 3.2 e il Codice

Alimentazione e servizio di ristorazione

Al riguardo, si fa presente che tutte le disposizioni della Convenzione MLC, comprese quelle in esame, attraverso la legge 23 settembre 2013, n. 113, di ratifica di tale Convenzione, sono pienamente vigenti nell'ordinamento giuridico nazionale.

Si segnala, peraltro, che è allo studio dell'Amministrazione competente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) la predisposizione di un Testo Unico in cui far confluire tutta la normativa che disciplina la materia in esame.

Si precisa, inoltre, che l'articolo 37 del CCNL (alloggio e vitto) stabilisce che:

1. *“al marittimo sono garantiti alloggio e aeree equipaggio sicure ed in condizioni dignitose, così come previsto dagli standard nazionali ed internazionali ILO, con particolare attenzione alla metratura della cabina, alla ventilazione ed al condizionamento, alla soglia di rumorosità, vibrazione, illuminazione ed ai presidi sanitari”;*
2. *“le forniture di vitto devono essere in linea con gli standard nazionali, internazionali ILO per quanto riguarda quantità, valore nutrizionale, qualità e varietà e terranno in considerazione la durata e la natura del viaggio nonché il numero di marittimi presenti a bordo”;*
3. *“per la somministrazione del vitto si terrà conto della abitudini alimentari dei marittimi con particolare riferimento al redo religioso”;*
4. *“due marittimi franchi dal servizio appartenenti alle sezioni coperta, macchina e camera con esclusione dei sottufficiali capiservizio e che accettino l'incarico, assisteranno, a turno settimanale, secondo l'ordine di iscrizione nel ruolino di equipaggio, senza diritto a compensi, al prelevamento, confezionamento e distribuzione dei vivrei per l'equipaggio e segnaleranno al Comando di bordo le eventuali manchevolezze”.*

Norma A 3.2, paragrafi 3 e 5

Cuochi di bordo

La Circolare n. 005 del 9 marzo 2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (all. 15) prevede percorsi formativi alternativi, così come previsti dalla Convenzione MLC, che garantiscono una piena qualificazione del cuoco di bordo. Specificatamente, tale Circolare stabilisce che *“le Autorità marittime (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) potranno consentire, laddove fosse riscontrata la carenza della figura professionale in parola, l'imbarco con la qualifica di cuoco di bordo per equipaggio anche a marittimi non in possesso del diploma di capacità professionale, sulla base del possesso dei seguenti requisiti:*

- essere iscritto alla gente di mare di 2^a categoria ed aver svolto i corsi relativi all'addestramento di base (*basic training*);
- essere in possesso dell'abilitazione sanitaria per la manipolazione dei cibi;
- aver conseguito, in alternativa un adeguato percorso formativo specialistico in servizio di cucina.

Queste disposizioni sono conformi alla legge 4 agosto 1955, n. 727 (all. 16), relativa all'esecuzione della Convenzione OIL n. 69/1946, concernente il diploma di capacità professionale dei cuochi di bordo, ratificata dall'Italia con la legge 2 agosto 1952, n. 1305, la quale, oltre a prevedere all'articolo 1, comma 1, uno specifico esame ai fini del rilascio del diploma attestante l'attitudine ad esercitare la professione di cuoco di bordo, al comma 2 stabilisce che l'Autorità marittima competente può dispensare dall'osservanza della citata disposizione nel caso in cui vi sia scarsità di cuochi di bordo.

Il Decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065 (all. 17), concernente l'approvazione del Regolamento per l'esecuzione della legge 4 agosto 1955, n. 727, prevede i requisiti per il conseguimento del diploma attestante l'attitudine ad esercitare la professione di cuoco di bordo, nonché il programma d'esame da sostenere presso le Capitanerie di porto, sedi di Direzione marittima.

Con la Circolare n. 30 del 14/11/2014 (all. 18), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso a tutte le Direzioni marittime e a tutte le Capitanerie di porto il D.D. n. 30 del 17/10/2014 (all. 19), con il quale è stato approvato il nuovo modello di attestato di abilitazione all'esercizio della professione di cuoco di bordo, da rilasciare ai marittimi italiani in possesso di tale qualifica, emanato secondo le disposizioni di cui alla Regola in esame.

Inoltre, con la Circolare n. 33 del 15/5/2015 (all. 20), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito a tutte le Direzioni marittime e a tutte le Capitanerie di porto chiarimenti sull'applicazione della Regola in esame.

Regola 4.3

Tutela della salute e della sicurezza, e della prevenzione degli infortuni

Come già rappresentato nel precedente rapporto, si ribadisce che la materia della tutela della salute e della sicurezza, e della prevenzione degli infortuni è disciplinata dal decreto legislativo n. 271/1999, recante *“adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali”*, nonché dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modifiche ed integrazioni (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro).

In merito alla richiesta di informazioni sull'eventuale adozione di un Regolamento volto a coordinare le disposizioni del decreto legislativo n. 81/2008 con quelle del decreto legislativo n. 271/1999, si fa presente che, allo stato attuale, non è stato ancora emanato alcun Regolamento.

Specificatamente, per quanto riguarda la prevenzione degli infortuni e, in particolare, l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali, occorre evidenziare che l'INAIL (Istituto Nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro), che è l'Istituto assicuratore anche per il settore marittimo, svolge attività di vigilanza assicurativa e di controlli amministrativi.

Il personale italiano, comunitario ed extracomunitario imbarcato su navi battenti bandiera italiana è assoggettato a tutte le disposizioni che valgono per i lavoratori italiani.

Nel caso di navi iscritte nel Registro Internazionale di cui alla legge 27 febbraio 1998, n. 30 (all. 21), il personale extracomunitario può essere assoggettato alla legge del Paese scelto dalle parti. Gli armatori, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124 (all. 22) e successive modifiche ed integrazioni (Testo Unico 1124/1965), sono tenuti ad assicurare il personale imbarcato contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. Il decreto legislativo n. 81/2008 contiene anche una serie di misure dirette ad incentivare la prevenzione, nonché a fornire una più efficace informazione ed assistenza in materia.

Si segnala, inoltre, che, con l'approvazione del Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, 25 maggio 2016, n. 183 (all. 23), emanato in attuazione dell'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo n. 81/2008, recante le regole tecniche per il funzionamento del Sistema informativo nazionale per la prevenzione nei luoghi di lavoro (*Sinp*), a decorrere dal 12

ottobre 2017, è entrato in vigore l'obbligo, per tutti i datori di lavoro, dell'invio telematico della comunicazione di infortunio a fini statistici e informativi, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera r) e comma 1-bis del decreto legislativo n. 81/2008, nonché l'obbligo della trasmissione per via telematica dei dati contenuti nei Registri di esposizione di cui agli articoli 243, 260 e 280 dello stesso decreto legislativo, in coerenza con l'obbligo di trasmissione espressamente previsto e sanzionato dal legislatore nell'ambito delle disposizioni specifiche di protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da agenti cancerogeni e mutageni e da agenti biologici.

Pertanto, in attuazione di quanto previsto dalla normativa vigente, l'INAIL ha implementato i seguenti sistemi informativi:

- comunicazione di infortunio a fini statistici e informativi, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera r), del decreto legislativo n. 81/2008, accessibile, già dalla predetta data del 12.10.2017, anche ai datori di lavoro del settore marittimo titolari di speciale posizione assicurativa del settore marittimo (*Pan*);
- registri di esposizione informatizzati a cancerogeni e mutageni e ad agenti biologici, ai sensi dell'articolo 53, comma 6, del decreto legislativo n. 81/2008, accessibili, alla data di entrata in vigore dell'obbligo, a tutti i titolari di posizione assicurativa territoriale "ordinaria" (*Pat*), e dal 14 maggio 2018 anche a tutti gli altri datori di lavoro soggetti a tale trasmissione per via telematica.

In materia di sostanze pericolose, in particolare degli agenti chimici, a seguito dei nuovi criteri di classificazione di cui al Reg. CE 1272/2008 (Regolamento CLP) e Reg. CE 1907/2006 (Regolamento REACH), nonché alla direttiva europea 2014/27/UE, è stato emanato il decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 39 (all. 24) sulla classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele.

Linee guide nazionali

Il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con la Fondazione Centro Internazionale Radio medico (CIRM), ha elaborato il Manuale di "Buone Pratiche in caso di Infortuni a Bordo delle Navi", aprile 2014, che attua quanto previsto dalla Regola 4.3, paragrafo 2 della Convenzione MLC, consultabile collegandosi al link di seguito indicato:

http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=21243

Comitato di sicurezza

Il Comitato di sicurezza è istituito a bordo delle navi in base agli articoli 12, 13, 14, 15, 16, 17 del decreto legislativo n. 271/1999.

Regola 4.5 e il Codice

Sicurezza sociale. Tutela dei residenti che lavorano a bordo di navi battenti bandiera straniera

In merito alla richiesta di informazioni sulle misure adottate per dare effetto alle disposizioni in esame, si rappresenta quanto segue.

Relativamente al primo punto, in cui la Commissione di Esperti invita il Governo a fornire informazioni sulle misure adottate dal nostro Paese per far sì che tutti i marittimi che risiedono stabilmente in Italia, compresi quelli che lavorano sulle navi battenti bandiera straniera, beneficino della copertura di sicurezza sociale in tutti i settori specifici previsti dalla Convenzione MLC, si fa presente che la legge 26 luglio 1984, n. 413 (all. 25) disciplina non solo la tutela previdenziale obbligatoria per i marittimi che operano su navi battenti bandiera italiana, bensì anche la tutela previdenziale facoltativa per i marittimi che risiedono stabilmente in Italia e che svolgono attività di navigazione su navi battenti bandiera straniera.

Nello specifico, questi marittimi hanno la facoltà di richiedere (regime previdenziale facoltativo) l'iscrizione alle assicurazioni generali obbligatorie gestite dall'Istituto Nazionale Previdenza Sociale - INPS (articolo 47 della legge n. 413/1984), nonché le coperture assicurative previste, in regime facoltativo, per l'Invalidità, la Vecchiaia e i Superstiti (I.V.S.) e per la Tuberculosis (Tbc).

L'iscrizione può avvenire in maniera preventiva, tramite domanda presentata dal marittimo all'atto dell'imbarco, ovvero tramite domanda presentata dall'armatore o, per lui, dal raccomandatario marittimo.

Nel caso di domanda di iscrizione preventiva presentata dal marittimo ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lett. a), della citata legge n. 413/1984, l'unico soggetto obbligato al versamento della contribuzione in regime di navigazione estera è il marittimo stesso, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dal successivo articolo 49, comma 3. Viceversa, nel caso di domanda di iscrizione presentata dall'armatore (o dal raccomandatario marittimo), il soggetto tenuto al versamento della contribuzione obbligatoria è lo stesso armatore; difatti, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, l'armatore è tenuto a presentare una dichiarazione con la quale si obbliga al versamento dei contributi secondo le norme della citata legge. In alternativa all'iscrizione preventiva, i marittimi possono anche regolarizzare, ai fini assicurativi e previdenziali, i periodi di navigazione compiuti su navi estere, presentando all'INPS apposita domanda ai sensi dell'articolo 52 della legge in esame.

Si rappresenta, peraltro, che i marittimi che risiedono stabilmente in Italia e che svolgono attività di navigazione su navi battenti bandiera straniera sono comunque sottoposti alla legislazione di sicurezza sociale del Paese di cui la nave batte bandiera, in virtù dell'applicazione del principio dello *ius loci laboris*.

Pertanto, il nostro Paese tutela i predetti marittimi fornendo loro una copertura previdenziale per l'IVS e per la Tbc, ai sensi della legge n. 413/84, che è aggiuntiva rispetto a quella già assicurata dalla legislazione del Paese di cui la nave batte bandiera.

In particolare, per quanto riguarda le prestazioni pensionistiche, l'articolo 29 della legge n. 413/84 stabilisce che i lavoratori marittimi hanno titolo a conseguire le prestazioni dovute dall'assicurazione generale obbligatoria alla generalità degli iscritti all'assicurazione stessa, con le particolarità limitate al personale navigante.

A tale proposito, si riportano, di seguito, i nuovi requisiti di età anagrafica e contributivi richiesti per ottenere le prestazioni pensionistiche secondo le norme dell'assicurazione generale obbligatoria.

Pensione di vecchiaia

Legge 8 agosto 1995, n. 335 (all. 26) - Articolo 24, commi 6 e 7, della legge 22 dicembre 2011, n. 214 (all. 27) - Legge 27 dicembre 2017, n. 205 - legge di bilancio 2018 (all. 28)

Requisito anagrafico

Per l'accesso alla pensione di vecchiaia è richiesto il possesso dei seguenti requisiti anagrafici:

Decorrenza	Età'
dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018	66 anni e 7 mesi
dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	67 anni
dal 1° gennaio 2021	67 anni ¹

Requisito contributivo

Il diritto alla pensione di vecchiaia si consegue esclusivamente in presenza di un'anzianità contributiva minima pari a 20 anni.

I soggetti per i quali il primo accredito contributivo è anteriore al 1° gennaio 1996 conseguono il diritto alla pensione di vecchiaia esclusivamente in presenza di un'anzianità contributiva minima pari a 20 anni (1040 settimane), costituita da contributi versati o accreditati a qualsiasi titolo.

I soggetti, invece, per i quali il primo accredito contributivo è successivo al 1° gennaio 1996 conseguono il diritto a pensione in presenza di 20 anni di contribuzione, a condizione che l'importo della pensione nel 2018 risulti non essere inferiore a 679,50 € pari cioè a 1,5 volte l'importo dell'assegno sociale, di 453,00 € (c.d. importo soglia),

¹ Da adeguare alla speranza di vita. Il requisito anagrafico viene adeguato alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78 (all. 29) convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122/2010. Tuttavia la legge n. 205/2017 ha previsto delle deroghe per alcune categorie di lavoratori che svolgono attività gravose e pericolose, contenute nell'allegato B della legge: tra queste è compresa la categoria dei marittimi imbarcati a bordo e del personale viaggiante dei trasporti marini e in acque interne.

in alternativa

al compimento dei 70 anni e 7 mesi di età con 5 anni di contribuzione "effettiva", (obbligatoria, volontaria, da riscatto) - con esclusione della contribuzione accreditata figurativamente a qualsiasi titolo - a prescindere dall'importo della pensione.

Pensione anticipata

Legge 8 agosto 1995, n. 335 - Articolo 24, commi 6 e 7, della legge 22 dicembre 2011, n. 214 -
Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018)

Dal 1° gennaio 2012, i soggetti con anzianità contributiva al 31 dicembre 1995, possono conseguire il diritto alla pensione anticipata se in possesso della seguente anzianità contributiva:

Decorrenza	Anzianità contributiva	
	Uomini	Donne
dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018	42 anni e 10 mesi	41 anni e 10 mesi
dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	43 anni e tre mesi	42 anni e tre mesi

I soggetti per i quali il primo accredito contributivo decorre dopo il 1° gennaio 1996, possono conseguire il diritto alla pensione anticipata:

a) secondo i seguenti requisiti contributivi:

Decorrenza	Anzianità contributiva	
	Uomini	Donne
dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018	42 anni e 10 mesi	41 anni e 10 mesi
dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	43 anni e 3 mesi	42 anni e 3 mesi

Ai fini del perfezionamento del requisito contributivo è valutabile la contribuzione versata o accreditata a qualsiasi titolo - con esclusione di quella derivante dalla prosecuzione volontaria - mentre quella accreditata per periodi di lavoro precedenti il raggiungimento del 18° anno di età è moltiplicata per 1,5,

oppure

b) secondo i seguenti requisiti anagrafici:

fino al 31 dicembre 2018, al compimento di 63 anni e 7 mesi, mentre dal 1° gennaio 2019, al compimento di 64 anni, a condizione che risultino versati e accreditati almeno 20 anni di contribuzione "effettiva" e che l'ammontare mensile della prima rata di pensione risulti non inferiore ad 1.268,4 € mensile pari a 2,8 volte l'importo mensile dell'assegno sociale (453,00 €).

Assegno Ordinario di Invalidità

È concesso ai lavoratori con una infermità fisica o mentale, che abbia comportato una riduzione permanente a meno di un terzo della capacità di lavoro. I lavoratori, inoltre, devono avere un'anzianità contributiva di almeno cinque anni (260 contributi settimanali) (di cui almeno tre versati nei cinque anni precedenti la domanda di assegno) ed essere assicurati all'INPS da almeno cinque anni. L'assegno ordinario di invalidità non è una pensione definitiva, vale fino ad un massimo di tre anni ed è rinnovabile su domanda del beneficiario, che viene sottoposto ad una nuova visita medico-legale. Dopo tre conferme consecutive l'assegno è confermato, salva la facoltà di revisione. L'importo dell'assegno è calcolato sulla base dei contributi versati. Il sistema di calcolo per l'assegno di invalidità varia a seconda della data di inizio di assicurazione. Al compimento dell'età pensionabile l'assegno si trasforma automaticamente in pensione di vecchiaia, purché l'interessato abbia cessato l'attività di lavoro dipendente e possieda i requisiti contributivi previsti per la pensione di vecchiaia (20 anni di contribuzione). L'assegno non è reversibile. Non è richiesta la cessazione dell'attività lavorativa e la prestazione viene ridotta in caso di redditi da lavoro o di impresa.

Pensione di Inabilità

Spetta ai lavoratori che, a causa di infermità o difetto fisico o mentale, si trovano nell'assoluta e permanente impossibilità di svolgere qualsiasi attività di lavoro. Per il diritto alla prestazione, oltre alla condizione di assoluta inabilità al lavoro, occorre aver maturato almeno cinque anni di contribuzione, di cui almeno tre negli ultimi cinque che precedono la domanda. La prestazione è incompatibile con qualsiasi attività lavorativa, sia di natura subordinata che autonoma, e non è cumulabile con l'eventuale rendita INAIL liquidata per lo stesso evento invalidante. La pensione di inabilità è reversibile ai superstiti.

Pensione ai Superstiti

In caso di morte del lavoratore assicurato o del pensionato, ai componenti del nucleo familiare è riconosciuta:

- la pensione di reversibilità, se la persona deceduta era già pensionata;
- la pensione indiretta, se la persona, al momento del decesso, svolgeva ancora un'attività lavorativa. Ai fini di questa prestazione, il lavoratore deceduto doveva aver versato almeno 15 anni di contributi, oppure 5 anni, di cui almeno 3 versati nel quinquennio precedente la data della morte.

Qualora non siano soddisfatti i requisiti richiesti per la pensione, viene concessa ai superstiti una somma forfettaria una tantum. Questa prestazione è soggetta a prescrizione decennale. I superstiti aventi diritto sono:

- coniuge;
- coniuge divorziato, a condizione che sia titolare dell'assegno periodico divorzile e che non sia passato a nuove nozze;
- figli (legittimi o legittimati, adottati o affiliati, naturali, legalmente riconosciuti o legalmente dichiarati) minori di 18 anni al momento del decesso (21 se studenti liceali, 26 se studenti universitari);
- figli disabili - in questo caso non ci sono limiti di età;
- genitori oltre i 65 anni (solo in assenza di coniuge e figli);
- fratelli e sorelle (solo in assenza di coniuge e figli).

Ai conviventi da Unione civile si applicano le disposizioni previste per i coniugi. Le percentuali di reversibilità sono: il 60% della pensione spettante al deceduto per il coniuge senza figli; l'80% per il coniuge con un figlio; il 100% per il coniuge con due o più figli. La legge prevede specifiche percentuali per i casi in cui tra i superstiti non sia presente il coniuge. In ogni caso, la somma delle quote non può superare il 100% della pensione che sarebbe spettata al lavoratore.

In merito al sistema di calcolo delle pensioni si fa presente che, fino al 31/12/1995 era basato sulle retribuzioni percepite o del reddito realizzato dal soggetto, durante la parte finale della propria vita lavorativa. Successivamente, la legge 335/1995 (legge Dini) ha introdotto il sistema di calcolo contributivo, ovvero basato sui contributi versati durante tutta la vita lavorativa, per lavoratori assunti a partire dall'1/1/1996, mantenendo il sistema di calcolo retributivo per i lavoratori con almeno 18 anni di contributi al 31/12/1995, e un sistema di calcolo misto per quelli con meno di 18 anni di contribuzione. Da ultimo, la legge 214/2011 (legge Monti-Fornero) ha stabilito che dal 1° gennaio 2012 il sistema contributivo fosse applicato a tutti i lavoratori. Pertanto, anche i soggetti ai quali, in base alla legge n. 335/1995, veniva applicato il sistema di calcolo retributivo, a partire dalla suddetta data rientrano in un sistema di calcolo misto.

Lavoratori Marittimi

Secondo quanto previsto dall'articolo 1 della legge 26 luglio 1984, n. 413, l'espressione "lavoratori marittimi" va riferita al personale navigante o amministrativo assoggettato alla disciplina prevista dalla presente legge, qualora non sia diversamente disposto da specifiche norme."

L'articolo 4 di tale legge, a cui si rinvia, stabilisce che sono iscritti esclusivamente all'assicurazione generale obbligatoria ed alla Cassa unica assegni familiari gestita dall'INPS i lavoratori marittimi che esercitano la navigazione a scopo professionale, a far tempo dal 1°

gennaio 1980, elencati in tale articolo. Nello stesso articolo sono indicati, altresì, i soggetti esclusi dalla particolare tutela assicurativa marittima prevista dalla legge n. 413 del 1984.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, i marittimi hanno diritto alle seguenti prestazioni:

- pensioni spettanti secondo le norme dell'assicurazione generale obbligatoria ai sensi dell'articolo 29 della legge n. 413/1984 (pensione di vecchiaia, pensione di anzianità, assegno ordinario di invalidità, pensione di inabilità e pensione ai superstiti),
nonché
- pensioni specifiche per i marittimi, previste dagli articoli 30, 31, 33 e 34 della citata legge n. 413/1984 (pensione anticipata di vecchiaia, pensione ordinaria di inabilità alla navigazione, pensione privilegiata per inabilità alla navigazione, pensione privilegiata ai superstiti e pensione ai superstiti di marittimo scomparso in mare).

Pensioni specifiche dei marittimi

Per quanto riguarda le pensioni specifiche dei marittimi, fino al 31/12/2013 ha continuato a trovare applicazione la previgente normativa in materia di età anagrafica, per l'accesso alla pensione di vecchiaia, ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503 (all. 30), nei confronti dei piloti del pilotaggio marittimo, riuniti in corporazioni presso i porti italiani, e del personale abilitato al pilotaggio ai sensi dell'articolo 96 del Codice della navigazione, i quali conseguivano il diritto a pensione di vecchiaia a 60 anni, gli uomini e a 55 anni, le donne.

Fino al 31/12/2013, si applicava, altresì, la disposizione di cui all'articolo 31 della legge n. 413 del 1984, secondo la quale i lavoratori marittimi potevano ottenere la pensione anticipata di vecchiaia a 55 anni di età, a condizione che nei loro confronti risultassero accreditati almeno 1040 contributi settimanali, di cui 520 al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo.

Dal 1° gennaio 2014, a seguito delle modifiche apportate dal Decreto del Presidente della Repubblica 28 ottobre 2013, n. 157 (all. 31), recante il Regolamento di armonizzazione dei requisiti di accesso al sistema pensionistico di alcune categorie di personale, tra cui i lavoratori marittimi, nei confronti dei piloti del pilotaggio marittimo, riuniti in corporazioni presso i porti italiani, e del personale abilitato al pilotaggio, la pensione di vecchiaia è liquidata al raggiungimento del requisito anagrafico, ridotto di cinque anni rispetto a quello in vigore nel regime generale obbligatorio. Pertanto, per l'accesso alla pensione di vecchiaia è richiesto il possesso dei seguenti requisiti anagrafici:

per le lavoratrici:

dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015	58 anni e 9 mesi
Dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017	60 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018	61 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	62
Dal 1° gennaio 2021	62 ²

per i lavoratori:

dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015	61 anni e 3 mesi
Dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017	61 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018	61 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	62
Dal 1° gennaio 2021	62 ³

² Requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

³ Requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

Dalla stessa decorrenza del 1° gennaio 2014, nei confronti dei lavoratori marittimi che possono vantare almeno 1040 contributi settimanali di cui 520 al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo, per l'accesso alla pensione di vecchiaia anticipata, fermo restando il requisito contributivo, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti anagrafici, indifferenziati per lavoratori e lavoratrici:

dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015	56 anni e 3 mesi
Dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017	57 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018	58 anni e 7 mesi
Dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020	59 anni
Dal 1° gennaio 2021	59 anni ⁴

Lavoratori nei confronti dei quali continua ad applicarsi la disciplina previgente

Continuano a trovare applicazione le disposizioni in materia di requisiti di accesso e di decorrenza dei trattamenti pensionistici di vecchiaia anticipata, vigenti prima dell'entrata in vigore del citato Regolamento:

- nei confronti dei lavoratori che abbiano maturato entro il 31 dicembre 2013 i requisiti anagrafici e contributivi previsti dalla normativa antecedente all'entrata in vigore del regolamento in oggetto;
- nei confronti dei lavoratori per i quali viene meno il titolo abilitante allo svolgimento della specifica attività lavorativa per raggiunti limiti di età e i cui ordinamenti di settore, che disciplinano il rilascio ed il rinnovo di tale titolo, non ne prevedano l'elevazione. Qualora tali limiti di età possano essere elevati, la deroga trova applicazione solo nel caso in cui il lavoratore, sottoposto a giudizio di idoneità, non abbia ottenuto il rinnovo del titolo abilitante da parte dell'Autorità competente (articolo 10 del Regolamento).

Si riportano, di seguito, le pensioni specifiche riconosciute ai marittimi: pensione ordinaria di inabilità alla navigazione; pensione privilegiata per inabilità alla navigazione; pensione privilegiata ai superstiti di marittimo deceduto per causa di servizio; pensione ai superstiti di marittimo scomparso in mare.

Pensione ordinaria di inabilità alla navigazione Articolo 33 legge n. 413/1984

Requisiti previsti per il riconoscimento di tale pensione:

- giudizio di permanente inabilità alla navigazione, emesso da apposite Commissioni mediche;
- accreditamento di 520 settimane di assicurazione marittima, effettiva e figurativa, corrispondente ad attività di navigazione;
- 52 settimane di assicurazione marittima, effettiva e figurativa, nel decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione o del giudizio di inabilità permanente alla navigazione.

Pensione privilegiata per inabilità alla navigazione Articolo 34 della legge n. 413/1984

Requisiti previsti per il riconoscimento di tale pensione:

⁴ Requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

- giudizio di inabilità permanente alla navigazione;
- riconoscimento della causa di servizio;
- almeno un contributo settimanale di assicurazione marittima, corrispondente a navigazione effettiva.

La pensione non può essere inferiore a quella spettante in base a 1040 contributi settimanali.

Pensione privilegiata ai superstiti di marittimo deceduto per causa di servizio
Articolo 34, legge n. 413/1984

Requisiti previsti per il riconoscimento di tale pensione:

- Riconoscimento della dipendenza del decesso da causa di servizio;
- almeno un contributo settimanale di assicurazione marittima corrispondente a navigazione effettiva.

La pensione non può essere inferiore a quella spettante in base a 1040 contributi settimanali.

Pensione ai superstiti di marittimo scomparso in mare
Articolo 30, legge n. 413/1984

Spetta ai superstiti di marittimo facente parte dell'equipaggio di una nave.

Requisiti previsti per il riconoscimento di tale pensione:

- il marittimo deve essere scomparso in mare per eventi connessi alla navigazione e non deve essere rinvenuto il cadavere;
- la scomparsa deve essere documentata dagli atti previsti dall'articolo 206 (verbale di scomparsa senza reperimento del cadavere, trascritto sul ruolo di equipaggio e con menzione sul giornale di bordo) e dall'articolo 211 (trascrizione del processo verbale nel registro degli atti di morte ovvero a margine dell'atto di nascita) del codice della navigazione;
- devono essere perfezionati i requisiti per il diritto alla pensione ai superstiti secondo le norme dell'assicurazione generale obbligatoria;
- la verifica del diritto ed il calcolo della pensione devono essere effettuati in riferimento ai periodi di assicurazione marittima e non marittima;
- nel caso in cui il marittimo torni nel territorio dello Stato o si abbiano di lui notizie la pensione sarà revocata.

Mantenimento dei diritti in corso di acquisizione

Al riguardo, si ribadisce che i marittimi di nazionalità straniera non sono esclusi dalla copertura del sistema di assicurazione generale obbligatoria gestita dall'INPS. Infatti, per tutti i lavoratori extracomunitari vige il principio di parità di trattamento con i lavoratori italiani. Pertanto, per costoro valgono sia le norme vigenti in materia di pensione di anzianità che quelle vigenti per le prestazioni per vecchiaia, nonché le norme vigenti in materia di sistema retributivo, contributivo e misto.

Peraltro, i lavoratori extracomunitari, tranne i lavoratori stagionali, assicurati dopo il 1996, che tornano nel loro paese di provenienza, conservano i diritti previdenziali e di sicurezza sociale maturati e possono godere indipendentemente dalla vigenza di un Accordo di reciprocità. Al compimento del sessantaseiesimo anno di età (sia per le donne che per gli uomini), questi lavoratori riceveranno una pensione calcolata in base alla percentuale di contribuzione versata, anche in deroga al requisito contributivo minimo di 20 anni di contribuzione, richiesto per tutti gli altri lavoratori residenti in Italia.

In merito all'invito della Commissione di Esperti a fornire maggiori dettagli sulla copertura

di sicurezza sociale dei marittimi, in conformità a quanto previsto dagli accordi internazionali bilaterali e plurilaterali, si precisa che i lavoratori marittimi di nazionalità straniera sono destinatari delle misure di protezione sociale finalizzate sia al mantenimento della copertura assicurativa nel proprio Paese di provenienza, mediante l'istituto del distacco, sia all'**ottenimento** delle prestazioni di sicurezza sociale erogate in applicazione dei Regolamenti comunitari, per quel che riguarda i Paesi UE, e degli Accordi bilaterali di sicurezza sociale stipulati dall'Italia con i seguenti Stati: [Argentina](#), [Australia](#), [Brasile](#), [Canada e Québec](#), [Israele](#), [Isole del Canale e Isola di Man](#), Bosnia ed Erzegovina, Kosovo, Macedonia, Montenegro, Serbia e Voivodina, [Principato di Monaco](#), [Capo Verde](#), [Corea del Sud](#) (limitatamente al mantenimento della copertura assicurativa in caso di distacco), [San Marino](#), [Santa Sede](#), [Tunisia](#), [Turchia](#), [Stati Uniti d'America](#), [Uruguay](#) e [Venezuela](#).

In particolare, per quanto riguarda l'applicazione dei Regolamenti comunitari, se il lavoratore marittimo è stato assoggettato alla legislazione di almeno due Stati membri ed ha la residenza legale in uno Stato UE, può beneficiare delle prestazioni erogate in base alla normativa comunitaria e, più precisamente:

- al Regolamento CE n.859/2003, che ha esteso, a decorrere dal 1° giugno 2003, l'applicazione della normativa comunitaria di sicurezza sociale (reg. CEE n. 1408/71 e reg. CEE n. 574/72) ai cittadini dei Paesi terzi ai quali la normativa comunitaria non fosse già applicabile unicamente a causa della nazionalità;
- al Regolamento CE n. 1231/2010 che ha esteso, a decorrere dal 1° gennaio 2011, l'applicazione della nuova regolamentazione comunitaria (reg. CE n. 883/2004 e reg. CE n. 987/2009) ai cittadini dei Paesi terzi alle condizioni già previste dal regolamento CE n. 859/2003.

Occorre rilevare, tuttavia, che i cittadini degli Stati terzi non possono invocare l'applicazione della normativa comunitaria nei rapporti con gli Stati SEE e con la Svizzera.

Il presente rapporto è stato inviato, da parte di questo Ufficio, alle organizzazioni datoriali e sindacali di cui all'elenco allegato (all. 32), e da parte della Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), alle organizzazioni armatoriali e sindacali di seguito indicate:

Organizzazioni armatoriali:

- Confitarma;
- Fedarlinea;
- Assarmatori.

Organizzazioni sindacali:

- FILT CGIL;
- FIT CISL;
- UIL TRASPORTI;
- UGL MARE;
- FEDERMAR CISAL.

ALLEGATI:

1. Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
2. Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108;
3. Legge 5 dicembre 1986, n. 856;
4. Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro della Salute e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 aprile 2018;
5. Legge 29 luglio 2015, n. 115;
6. Decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71;

7. D.P.R. 31 luglio 1980, n. 620;
8. Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
9. D.P.R. 31 luglio 1980, n. 320;
10. Legge 28 ottobre 1962, n. 1602;
11. Copia di un CCNL di settore dei servizi appaltati;
12. Contratto Collettivo Nazionale Lavoro del 1° luglio 2015;
13. Decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66;
14. Legge 23 settembre 2013, n. 113;
15. Circolare n. 005 del 9 marzo 2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
16. Legge 4 agosto 1955, n. 727;
17. Decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065;
18. Circolare n. 30 del 14/11/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
19. Decreto Direttoriale n. 30 del 17/10/2014 e relativo allegato;
20. Circolare n. 33 del 15/5/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
21. Legge 27 febbraio 1998, n. 30;
22. Decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124;
23. Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, 25 maggio 2016, n. 183;
24. Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 39;
25. Legge 26 luglio 1984, n. 413;
26. Legge 8 agosto 1995, n. 335;
27. Legge 22 dicembre 2011, n. 214;
28. Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018);
29. Decreto legge 31 maggio 2010, n. 78;
30. Decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503;
31. Decreto del Presidente della Repubblica 28 ottobre 2013, n. 157;
32. Elenco delle Organizzazioni datoriali e sindacali cui è stato inviato il presente rapporto.