

Rapporto italiano sulla Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC), 2006, come modificata – Anno 2025

In merito all'applicazione, nella legislazione e nella pratica, della Convenzione in esame, si forniscono le informazioni richieste dalla Commissione di Esperti [CEACR nella domanda diretta del 2019](#).

Nella compilazione del presente rapporto sono stati inclusi i contributi pervenuti dalle seguenti autorità ed istituzioni competenti

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT);
- Ministero della Salute;
- Ministero del Lavoro – DG Salute e Sicurezza;
- Ministero del Lavoro – DG Rapporti di lavoro e relazioni industriali (Div. V);
- Ministero del Lavoro – DG Previdenza
- INAIL
- INPS

Si precisa che il testo è coerente con il [nuovo modulo di relazione adottato dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella 354a sessione \(giugno 2025\)](#)

Nuove misure legislative o amministrative adottate dal 2018

In via preliminare, ad integrazione della **normativa** indicata nell'ultimo rapporto (2018), per effetto della quale le disposizioni della Convenzione in oggetto trovano applicazione, si riportano, di seguito, gli aggiornamenti intervenuti successivamente all'invio del predetto rapporto:

1. **Decreto interministeriale** - [Decreto 27 aprile 2018](#) - Il 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 **individua, nell'Allegato A, le attività lavorative a bordo delle navi o delle unità** di cui all'art. 2 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, e successive modificazioni, **alle quali è vietato adibire i minori di anni diciotto**.
2. [Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 61](#) ("Attuazione della direttiva (UE) 2015/1794 ... per quanto riguarda i marittimi") Modifiche alle direttive UE relative alle condizioni di informazione/consultazione dei lavoratori, con **specifiche disposizioni per i marittimi** (adeguando il d.lgs. 113/2012). E' una legge italiana volta a recepire la direttiva europea (UE) 2015/1794, introducendo una parità di trattamento per i lavoratori marittimi in diversi ambiti del rapporto di lavoro, in particolare per quanto riguarda l'informazione e la consultazione in caso di trasferimenti o ristrutturazioni aziendali.
3. **Legge di delegazione europea 2018:**[la legge 4 ottobre 2019 n.117](#) (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea) è **attuativa di 26 direttive tra cui la direttiva (UE) 2018/131**, recante [attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea \(ECSA\) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti \(ETF\)](#)(v.pag181), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014 che modifica la Direttiva 2008/106/CE relativa ai requisiti minimi di formazione per l'equipaggio delle navi mercantili.
4. **Decreto del MIT** (Ministero Infrastrutture e Trasporti) - [Decreto Dirigenziale n. 1 dell'8 gennaio 2019](#) che implementa gli Emendamenti 2014 e 2016 alla Convenzione MLC 2006 con l'aggiornamento dei Modelli della DMLC PARTE I e del Certificato del Lavoro Marittimo

nonché del Modello di Rapporto di Ispezione per la conformità alle Agenzie Italiane per il Lavoro Marittimo che si occupano di reclutamento della Gente di Mare e delle relative Linee Guida per gli Ispettori.

5. [Linee guida interministeriali del 2021](#) per la gestione della sicurezza sanitaria a bordo durante il COVID-19, redatte in collaborazione con il Ministero della Salute e il MIT. Queste linee guida miravano a garantire la protezione della salute dei lavoratori marittimi e a prevenire la diffusione del virus SARS-CoV-2 nelle navi e nei porti italiani.
6. [DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021 n.194](#). Attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare
7. MIT: [Circolare Gente di mare, serie XIII, n.45 del 11/12/2023](#). Linee guida per la formazione e certificazione del personale marittimo, applicazione normativa internazionale, comunitaria e nazionale (re: STCW e MLC).Fornisce uno strumento applicativo sistematico per operatori su formazione, certificati, competenze, equità nelle procedure.
8. [Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro \(CCNL\) del settore marittimo](#) è stato rinnovato con un accordo sottoscritto l'11 luglio 2024 tra le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e le associazioni datoriali Confitarma, Assarmatori, Assorimorchiatori e Federimorchiatori. Questo rinnovo riguarda circa 70.000 lavoratori, tra cui marittimi e personale di terra, e ha validità dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2026 include anche nuove clausole in tema di lavoro dignitoso, licenziamenti e rientro in patria.
9. [D.P.R. 19 aprile 2024, n. 93](#), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 156 del 5 luglio 2024, ed entrato in vigore il 20 luglio 2024, riguardante le modifiche del regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione (n. 328 del 1952) introduce una disciplina più articolata e centrata sulla professionalizzazione, sicurezza e trasparenza del servizio di ormeggio.

Digitalizzazione delle informazioni nel settore marittimo. Nel mese di luglio 2025, presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, si è tenuta la prima riunione di coordinamento nazionale per avviare le procedure di interscambio informativo sul traffico marittimo mercantile tra amministrazioni dello Stato. Il Comando Generale della Guardia Costiera, individuato quale Autorità Nazionale Competente sia per il sistema nazionale di monitoraggio e informazione sul traffico marittimo *VTMIS - Vessel Traffic Monitoring and Information System* sia per la piattaforma europea *EMSW* (*European Maritime Single Window environment*) ha avviato un importante processo di reingegnerizzazione delle proprie infrastrutture informatiche. Questo percorso, oltre a garantire l'allineamento agli standard europei mira a semplificare le formalità di arrivo e partenza delle navi, migliorando l'interazione tra pubblico e operatori del settore marittimo-portuale.

Risposte ai commenti del [CEACR nella domanda diretta del 2019](#)

Nel rapporto del Comitato di esperti (CEACR) del 2023, sono state rivolte nella domanda diretta all'Italia osservazioni in merito a

I) Articolo II, paragrafi 1(f) e 2, della Convenzione. Definizioni e ambito di applicazione. Marittimi. Personale incaricato di servizi generali e complementari non direttamente legati alla navigazione. Il Comitato chiede pertanto al Governo di adottare le misure necessarie per garantire che i marittimi

incaricati di servizi generali e complementari, non direttamente collegati alla navigazione, siano considerati marittimi nella legislazione e nei regolamenti attuativi della Convenzione.

Il Governo italiano tenuto conto dell'osservazione espressa dal Comitato di esperti (CEACR) nella domanda diretta pubblicata alla 109^a sessione della Conferenza Internazionale del Lavoro (2021), desidera fornire le seguenti precisazioni in merito alla definizione nazionale di “**marittimo**” e alla sua conformità con l’articolo II della Convenzione MLC, 2006.

Il [decreto n. 25 del 25 febbraio 2025](#) identifica la categoria dei lavoratori marittimi, indica i lavoratori che rientrano in essa e quelli che ne sono esclusi, in linea con le indicazioni espresse nella risposta preparata dall'OIL alla MLC, 2006 FAQ B.2.

In particolare, l'articolo 2, paragrafo 2, include anche il personale alberghiero, il personale di ristorazione e di cucina, i negozianti, gli intrattenitori, il personale delle spa, i parrucchieri, gli operatori dei casinò e altri soggetti impiegati direttamente dall'armatore o dalla società di gestione. L'autorizzazione per l'esternalizzazione dei servizi complementari a bordo è concessa dall'Autorità centrale competente a seguito di una richiesta da parte dell'armatore, il quale deve garantire il rispetto del contratto collettivo di lavoro pertinente e fornire a tale personale tutte le informazioni sui rischi specifici esistenti a bordo delle navi e nei locali coinvolti nelle attività appaltate e sulle misure di prevenzione e protezione dai rischi professionali in relazione a quanto previsto nel documento di valutazione dei rischi - DVR - delle singole unità navali interessate, ai sensi dell'articolo 10 del [decreto legislativo n. 271/1999](#).

Il decreto legislativo 271/1999, all'articolo 38, stabilisce una sanzione specifica per l'armatore in caso di mancato rispetto delle disposizioni relative alle informazioni sui rischi a bordo delle navi.

2) Regola 1.1 e Norma A1.1, paragrafo 4 – Età minima e lavori pericolosi

*Il Comitato ha chiesto chiarimenti sul rispetto della **norma A1.1, paragrafo 4**, in riferimento al **divieto di lavori pericolosi per i giovani marittimi sotto i 18 anni**, tenendo conto della **deroga prevista dall’art. 1, comma 2, del Decreto Interministeriale 27 aprile 2018**.*

L’articolo 6 della legge del 17 ottobre del 1967, n. 977 stabilisce il divieto di adibire i minori ai lavori potenzialmente pregiudizievoli per il loro pieno sviluppo psico-fisico e le attività vietate sono specificate nell’Allegato della citata legge da leggersi in combinato disposto con il decreto legislativo 81/2008.

Inoltre, il [Decreto del 27 aprile 2018](#), adottato congiuntamente dal Ministero del Lavoro, dal Ministero della Salute e dal MIT, **recepisce l’art. 5-bis del D.Lgs. 271/1999**, individuando (in **allegato A**) le **attività vietate ai giovani di età inferiore a 18 anni**: “è vietato adibire i minori di anni diciotto alle seguenti attività lavorative a bordo delle navi: sollevamento, movimentazione o trasporto di carichi od oggetti pesanti; lavoro all'interno delle caldaie, nei serbatoi e nelle intercapedini stagne; esposizione a livelli dannosi al rumore e alle vibrazioni; utilizzo di dispositivi di sollevamento e altre attrezzature o macchinari a motore o attività di segnalazione agli operatori di tali apparecchiature; utilizzo degli ormeggi o dei cavi di rimorchio o delle attrezzature per l'ancoraggio; operazioni di rizzaggio e sartiame; lavoro sull'alberatura o sul ponte di coperta con il cattivo tempo; servizio di guardia notturna; manutenzione delle attrezzature elettriche; esposizione a materiali potenzialmente nocivi o ad agenti fisici dannosi, quali ad esempio sostanze pericolose o tossiche e radiazioni ionizzanti; pulizia del macchinario del servizio per la ristorazione; movimentazione o responsabilità delle scialuppe delle navi.”

In conformità con l'**orientamento B4.3.10**, l'articolo 1, comma 2, del decreto ammette **deroghe a fini di formazione professionale**, solo se sussistono **tutte** le seguenti condizioni:

- **supervisione costante da parte di personale esperto in salute e sicurezza;**
- rispetto delle **condizioni previste dalla normativa vigente** in materia di sicurezza sul lavoro;
- **carattere formativo** dell'attività svolta (es. stage, tirocini formativi, corsi di qualifica marittima riconosciuti).

Inoltre, il decreto legislativo 271/1999, articolo 38-bis, stabilisce una sanzione specifica per chiunque impieghi minori in lavori vietati.

3) Regola 1.2 – Certificato medico (marittimi non membri dell'equipaggio)

Il Governo italiano prende atto *dell'osservazione del Comitato riguardante l'applicazione della Regola 1.2 e della Norma A1.2 ai marittimi non registrati formalmente come "membri dell'equipaggio", come il personale alberghiero o di ristorazione.*

Come già indicato, l'**articolo 12, comma 1**, del [Decreto Legislativo n. 71/2015](#) stabilisce che:

«Tutti i marittimi devono essere in possesso di un certificato medico, conforme alla sezione A-I/9 del Codice STCW, che attesti l'idoneità fisica al lavoro a bordo.»

Questo obbligo si applica **indipendentemente dalla funzione o dalla qualifica**: tutti i lavoratori imbarcati, anche se dipendenti di appaltatori esterni, sono soggetti a visita e rilascio di certificato da parte delle autorità sanitarie marittime (SASN/USMAF), prima dell'imbarco.

Questa disposizione **garantisce la piena applicazione della Regola 1.2** anche al personale che non rientra nella nozione tradizionale di "equipaggio".

Il comma 2 dell'articolo 12 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 DPR 31 luglio 1980, n. 620.

4) Norma A1.2, paragrafo 4 – Indipendenza professionale dei medici abilitati

Il Comitato ha chiesto chiarimenti sulla garanzia di indipendenza dei medici abilitati al rilascio del certificato di idoneità.

Il Governo conferma che, ai sensi [dell'articolo 12, comma 2, del D.Lgs. 71/2015](#), **l'accertamento dell'idoneità psico-fisica** è di competenza esclusiva dei medici delle strutture **USMAF-SASN** del Ministero della Salute, che operano:

- in modo autonomo e imparziale rispetto all'armatore o al datore di lavoro;
- con piena **indipendenza professionale**, in conformità alla **Norma A1.2(4)** della Convenzione.

L'eventuale sorveglianza sanitaria aggiuntiva prevista dall'art. 23 del D.Lgs. 271/1999 (medico competente aziendale) **non interferisce né sostituisce** l'accertamento medico marittimo richiesto ai fini dell'imbarco l'accertamento dell'idoneità psico-fisica allo svolgimento di attività lavorativa in mare dei marittimi iscritti nella Gente di Mare o di altri lavoratori marittimi.

Tale accertamento è riservato ai medici operanti nei servizi territoriali del Ministero che rilasciano sia i certificati di idoneità per la prima iscrizione nelle 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).

5)Regola 2.1 – Contratto di lavoro per marittimi non facenti parte dell’equipaggio

Articolo II, paragrafi 1(f) e 2, della Convenzione. *Definizioni e ambito di applicazione. Personale incaricato di servizi generali e complementari non direttamente collegati alla navigazione.*

Nelle sue note precedenti, il Comitato aveva chiesto al Governo di chiarire se la protezione offerta dalla Convenzione fosse garantita anche ai lavoratori incaricati di servizi generali e complementari non direttamente collegati alla navigazione oppure solo ai marittimi che fanno parte dell’equipaggio.

Sul punto, nel precedente rapporto del 2018 è stato rappresentato che, in base all’art. 2, co. 1, lett. d) del decreto legislativo n. 108 del 2005 – che definisce come marittimo “*qualsiasi persona che fa parte dell’equipaggio che fornisce un servizio o un lavoro di qualsiasi tipo a bordo di una nave marittima*” – **anche i lavoratori incaricati di servizi generali e complementari risultano inclusi**. Pertanto, sebbene non elencati nelle categorie di marittimi di cui all’art. 115 del Codice della Navigazione, questi lavoratori, prestando attività a bordo della nave, godono della stessa protezione dei marittimi individuati nell’art. 115 del Codice della Navigazione. Ciò è confermato anche dal CCNL del settore marittimo del 1° luglio 2015, nel quale tra il personale facente parte dell’equipaggio – cui si applica dunque la disciplina contrattuale – sono elencate figure addette a mansioni non direttamente connesse alla navigazione (cfr. art. 8, CCNL citato, ove tra i sottufficiali sono compresi coloro che svolgono servizio di camera e cucina, quali il cuoco, il dispensiere e il cambusiere; cfr. anche allegati 4 e 5, pag. 72 e 75 del CCNL).

Con la presente domanda diretta il Comitato chiede al Governo di adottare le misure necessarie per garantire che i marittimi incaricati di servizi generali e complementari non direttamente collegati alla navigazione, con particolare riferimento al personale alberghiero e di catering e altro personale impiegato da terzi appaltatori siano considerati marittimi nelle leggi e nei regolamenti che attuano la Convenzione. Sul punto, rispetto a quanto già chiarito nel precedente rapporto del 2018, si precisa che una tutela specifica per il richiamato personale nell’ordinamento italiano è prevista dal decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, co.1-bis, ai sensi del quale “*Al personale impiegato nell’appalto di opere o servizi e nel subappalto spetta un trattamento economico e normativo complessivamente non inferiore a quello previsto dal contratto collettivo nazionale e territoriale stipulato dalle associazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicato nel settore e per la zona strettamente connessi con l’attività oggetto dell’appalto e del subappalto*”.

Il [decreto 25 febbraio 2025, n. 25](#) individua la categoria dei lavoratori marittimi indicando i lavoratori che vi rientrano e quelli che ne sono esclusi, in coerenza con le indicazioni espresse nella risposta elaborata dall’ILO alla MLC, 2006 FAQ B.2.

Nello specifico l’articolo 2, comma 2 inserisce nella suddetta categoria anche il personale alberghiero, il personale di ristoranti e cambusa, i negozianti, gli intrattenitori, il personale delle spa, i parrucchieri, gli operatori di casinò e altri che sono impiegati direttamente dall’armatore o dalla società di gestione.

L’autorizzazione all’appalto dei servizi complementari di bordo è concessa dall’Autorità centrale competente a seguito di istanza da parte dell’armatore con la quale lo stesso armatore deve assicurare il rispetto del CCNL di categoria e fornire tutte le informazioni, a tale personale, in merito ai rischi

specifici esistenti a bordo delle navi e dei locali coinvolti nelle attività appaltate e sulle relative misure di prevenzione e protezione dai rischi professionali sul lavoro in relazione a quanto previsto dal documento di valutazione di rischi – DVR – delle singole unità navali interessate, ai sensi dell'art. 10 del decreto legislativo n. 271/1999.

6) Regola 2.1 e Standard A2.1, paragrafi 1(e) e 3. Contratto di lavoro dei marittimi. Registro dell'impiego.

Il Comitato chiede al Governo di fornire informazioni su qualsiasi disposizione che richieda che ai marittimi venga rilasciato un documento contenente il registro del loro impiego a bordo della nave, il quale non deve contenere alcuna dichiarazione sulla qualità del lavoro dei marittimi né sull'ammontare del loro salario.

Ai sensi degli articoli 169 e 170 del Codice della Navigazione a bordo di ciascuna nave è tenuto il ruolo equipaggio che, nello specifico, contiene anche i dati del lavoratore. Il format della convenzione di arruolamento è consultabile al seguente link <https://lavoromarittimo.mit.gov.it/normativa-mlc/dichiarazione-di-convenzione-di-arruolamento/>

7) Regola 2.3 e Norma A2.3, paragrafi 2 e 5 – Orario di lavoro e di riposo dei marittimi

Notando che il paragrafo 2 dello Standard A2.3 non deve essere interpretato come una possibilità per gli armatori di scegliere tra i due regimi, il Comitato chiede al Governo di spiegare in che modo garantisce che le ore massime di lavoro e le ore minime di riposo non siano soggette a un'applicazione selettiva da parte degli armatori.

Al riguardo si osserva che nel sistema giuridico italiano, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) rappresenta uno strumento di regolazione dei rapporti di lavoro, frutto della negoziazione tra le associazioni dei datori di lavoro e le organizzazioni sindacali dei lavoratori, con l'obiettivo di stabilire condizioni minime e uniformi per tutti i lavoratori di un determinato settore.

Rappresenta un'espressione del principio costituzionale di libertà sindacale (art. 39 Cost.), che implica la possibilità per le parti sociali di autodeterminarsi nella regolazione dei rapporti di lavoro ed in tale contesto, nessuna delle due parti gode di un potere superiore: entrambe sono titolari di un potere negoziale riconosciuto e legittimato dalla rappresentatività e dalla capacità di stipulare contratti collettivi.

Si chiarisce, infatti, che il processo di stipula del CCNL è strutturato come una negoziazione bilaterale, in cui le associazioni datoriali rappresentano gli interessi economici e organizzativi delle imprese e le organizzazioni sindacali rappresentano i diritti e le tutele dei lavoratori, entrambe le parti partecipano al tavolo negoziale con pari dignità e con l'obiettivo di raggiungere un equilibrio tra esigenze produttive e diritti sociali, la stipula del contratto avviene solo in presenza di un accordo condiviso, il che esclude qualsiasi imposizione unilaterale.

I CCNL disciplinano aspetti fondamentali del rapporto di lavoro (retribuzione, orario, ferie, sicurezza, ecc.) in modo bilanciato, riflettendo il risultato di una mediazione tra le parti. La presenza di clausole che tutelano sia l'efficienza aziendale sia la dignità del lavoratore è la prova concreta della reciprocità e dell'equilibrio nella contrattazione

La legittimità delle parti contraenti si fonda sulla loro rappresentatività, non su una gerarchia: le associazioni sindacali e datoriali più rappresentative sono riconosciute come interlocutori paritari e la loro forza contrattuale deriva dal consenso e dalla partecipazione, non da un potere legale superiore.

Tale principio è stato confermato dalla giurisprudenza italiana che ha ribadito come il contratto collettivo sia un accordo tra soggetti paritetici, dotati di autonomia negoziale,

Per quanto riguarda il punto: Regola 2.3 e Norma A2.3, paragrafi 2 e 5 – Orario di lavoro e di riposo dei marittimi andrebbe menzionato anche l'**art 3 (Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili)** del [DECRETO LEGISLATIVO 27 maggio 2005, n. 108](#) - Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)- che ha sostituito l'art. 11 del dlgs 271/99.

Si ricorda , infine, che gli [articoli 13 e 14 del CCNL Capo IV](#) stabiliscono in 8 ore al giorno l'orario normale di lavoro. I turni di guardia sono stabiliti in 4 ore di lavoro e 8 di riposo. L'articolo 14 stabilisce 10 ore al giorno di riposo.

8) Regola 2.5 e Standard A2.5.2. Garanzia finanziaria in caso di abbandono.

Il Comitato chiede al Governo di rispondere alle domande sopra menzionate, indicando in ciascun caso le disposizioni nazionali applicabili. Il Comitato chiede inoltre al Governo di fornire una copia di un modello di certificato o di altra documentazione comprovante la garanzia finanziaria, contenente le informazioni richieste nell'Appendice A2-I della Convenzione (Standard A2.5.2, paragrafo 7).

L'Italia ha istituito in data 18 gennaio 2018 il Registro delle Garanzie Finanziarie rilasciate in favore dei marittimi - Convenzione MLC(vedi link qui sotto)

<https://www.consap.it/istituzione-registro-delle-garanzie-finanziarie-rilasciate-in-favore-dei-marittimi-convenzione-mlc/>

Nota guida concernente la gestione delle funzioni di raccolta, verifica e conservazione della documentazione assicurativa relativa all'assolvimento degli obblighi inerenti il rilascio della sicurezza finanziaria di cui allo standard a.4.2.1 paragrafo 1 (b) della regola 4.2 (responsabilità dell'armatore per malattie, infortuni o decessi) e allo standard a.2.5.2 della regola 2.5 paragrafo 2 (responsabilità dell'armatore per costi di rimpatrio) del codice della convenzione oil mlc 2006, come emendata a seguito degli emendamenti approvati in data 11 giugno 2014 .

Come noto, ai sensi e per gli effetti del decreto interministeriale del 28 dicembre 2017, **a far data dal 18 gennaio 2018 viene istituito presso Consap il registro delle garanzie rilasciate dai fornitori in favore dei marittimi in caso di abbandono**, come disciplinate dalla Regola 2.5 – Standard A2.5.2 nonché dalla Regola 4.2 – Standard A4.2 e allegati della Convenzione sul lavoro marittimo 2006 (OIL MLC 2006) come emendata .

Registro navi assicurate <https://mlc.consap.it/mlc/Pagine/Registro/RegistroNavi.aspx>

Si ricorda che il 13 agosto 2025 è stata resa pubblica la decisione della Commissione Europea (adottata il 7 maggio 2025) che approva, in conformità con le norme dell'Unione sugli aiuti di Stato, il regime italiano del "Registro Internazionale" del D.L n. 457/1997, come modificato dall'art 41 del DL n. 144/2022. Tale regime mira a incentivare le compagnie di navigazione a immatricolare le

proprie navi in Europa, promuovendo il rispetto di standard sociali, ambientali e di sicurezza più elevati.

L'Italia ha notificato alla Commissione la reintroduzione del regime fino al 31 dicembre 2033. I beneficiari del regime sono le imprese di navigazione con sede legale o stabile organizzazione in Italia che impiegano navi iscritte nei registri dell'UE/SEE, oppure navi battenti bandiera UE/SEE adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali, per attività di trasporto marittimo o assimilate al trasporto, ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.L. n. 457/1997.

9) Regolamento 3.1 e Codice. Sistemazioni e strutture ricreative.

Il Comitato prende atto di queste informazioni e chiede al Governo di fornire informazioni sui progressi compiuti nello sviluppo di un Testo Unico che regolamenti le sistemazioni e le strutture ricreative.

Per quanto riguarda la sezione Regola 3.1 – **Alloggio e strutture ricreative a bordo**, la [Legge 1045/1939](#) è ancora vigente e non sono ancora state apportate modifiche anche se la [Legge 113/2013](#) ha ratificato la MLC del 2006 in toto. Non risultano ulteriori aggiornamenti normativi in materia.

10) Regola 3.2 – Alimentazione e ristorazione a bordo

a) Norma A3.2, paragrafi 1 e 2 – Standard minimi su cibo, acqua e ristorazione.

Il Comitato chiede al Governo di adottare le misure, o di indicare quelle previste, per dare piena attuazione allo Standard A3.2, paragrafi 1 e 2.

Le norme minime di qualità e quantità degli alimenti e dell'acqua potabile sono indicate nell'ultimo CCNL, Sezione I, articolo 37 rinnovato nel 2024.

b) Norma A3.2, paragrafi 5 e 6 – Qualificazione dei cuochi di bordo

Con [DECRETO del MIT 10 agosto 2023](#) concernente “Approvazione delle linee guida per la formazione dei cuochi non pienamente qualificati e per il rilascio delle relative dispense” sono stati disciplinati i requisiti per l'imbarco di marittimi che non sono in possesso del diploma di abilitazione alla professione di cuoco di bordo.

11) Regola 4.3, paragrafo 2. Protezione della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni. Linee guida nazionali.

Il Comitato ha chiesto al Governo di fornire informazioni sull'elaborazione, previa consultazione con le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi, di linee guida nazionali per la gestione della SSL (salute e sicurezza sul lavoro), al fine di proteggere i marittimi che vivono, lavorano e si formano a bordo di navi battenti la sua bandiera, e di fornire una copia di tali linee guida non appena disponibili. Il Comitato prende atto del riferimento del Governo alla Guida delle “buone pratiche in caso di infortuni a bordo delle navi” dell'aprile 2014, elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in collaborazione con la Fondazione Centro Internazionale Radio Medico (CIRM).

Il Comitato chiede al Governo di specificare in che modo garantisce che il documento citato venga effettivamente utilizzato nella pratica a bordo delle navi e se, durante la sua elaborazione, siano state consultate le organizzazioni degli armatori e dei marittimi.

Con [Circolari n. 214753 del 8/1/1963](#) e [n. 2/2022](#) sono state richiamate le linee guida per la segnalazione dei sinistri marittimi e le inchieste sui sinistri marittimi.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a dare ampia diffusione del manuale sopra citato anche tramite specifici eventi di presentazione e confronto con le parti sociali.

A questo scopo si cita [l'evento informativo del 22 dicembre 2014](#) che si è tenuto presso l'Auditorium della sede di viale dell'Arte 16, Roma, dove si è tenuta la presentazione del Manuale "Buone Pratiche in Caso di Infortuni a Bordo delle Navi". L'evento è stato organizzato dal dott. Enrico Maria Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, e dal prof. Francesco Amenta, Presidente della Fondazione Centro Internazionale Radio Medico.

12) Regola 4.3 e Standard A4.3, paragrafo 2(d). Protezione della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni. Comitato di sicurezza della nave.

Il Comitato chiede al Governo di adottare le misure necessarie per garantire la piena conformità a questa disposizione della Convenzione.

L'Italia ha adottato un quadro normativo articolato per la protezione della salute e sicurezza dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera italiana. In particolare, le principali disposizioni nazionali applicabili sono:

1) [Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271](#) "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca".

2) [Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81](#) (Testo Unico Sicurezza sul Lavoro). Tale decreto è applicabile anche ai lavoratori marittimi in quanto compatibile, fornisce il quadro generale per la gestione della prevenzione in tutti i settori lavorativi, comprese le specificità del settore marittimo.

L'INAIL contribuisce alla promozione della salute e sicurezza a bordo anche mediante:

- Attività di ricerca, pubblicazioni e supporto tecnico-scientifico per la valutazione dei rischi specifici in ambito marittimo
- Collaborazione con autorità competenti per la formazione e la prevenzione degli infortuni

Norme applicabili alla protezione dei marittimi minorenni

La protezione dei marittimi di età inferiore ai 18 anni è disciplinata principalmente da disposizioni di carattere generale sulla disciplina del lavoro dei minori:

1) [Decreto Legislativo 4 agosto 1999, n. 345](#) che attua la direttiva 94/33/CE relativa alla protezione dei giovani sul lavoro. Stabilisce:

- Divieto di impiegare minori in lavori pericolosi, notturni o che comportino rischi per la salute e la

sicurezza.

- Obbligo di valutazione specifica dei rischi per i minori.
- Necessità di sorveglianza sanitaria e accertamento dell'idoneità psico-fisica.

2) [Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81](#) (Testo Unico Sicurezza sul Lavoro)

Contiene disposizioni generali applicabili anche ai marittimi, in particolare:

- Articolo 18: Obblighi del datore di lavoro e del dirigente:
- Articolo 28: Oggetto della valutazione dei rischi.
- Articolo 41: sorveglianza sanitaria.

3) [Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271](#)” Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della L. 31 dicembre 1998, n. 485” che, pur non trattando specificamente dei minori, stabilisce:

- Obblighi generali di valutazione dei rischi a bordo delle navi:
- Misure di prevenzione e protezione per la salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi.

13) Norma A4.3, paragrafi 1 e 2. Linee guida nazionali sulla sicurezza a bordo

Domanda diretta del CEACR:

Il Comitato chiede al governo di fornire informazioni aggiornate sulla l'elaborazione di una legislazione e di altre misure che affrontino le questioni specificate nella norma A4.3, paragrafi 1 e 2. Linee guida nazionali sulla salute e sicurezza a bordo.

Le lavorazioni svolte in ambito portuale soggiacciono all'applicazione di specifici decreti a seconda che le attività vengano svolte sulle navi, sulle aree portuali o sui pescherecci. Al riguardo si richiamano rispettivamente il [decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271](#), il [decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272](#) e il [decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298](#). Al momento, si conferma che non risultano aggiornamenti in merito all'adozione del regolamento di coordinamento.

L'Italia dispone di un sistema strutturato e conforme agli orientamenti dell'OIL per la segnalazione e documentazione degli infortuni e delle malattie professionali a bordo delle navi.

1) Le segnalazioni degli infortuni e delle malattie professionali avvengono tramite i canali previsti dalla normativa generale (D.P.R. 1124/1965 e s.m.i., D.Lgs. 81/2008) e sono registrate presso l'INAIL, che ne cura l'analisi statistica e tecnico-prevenzionistica.

2) L'INAIL gestisce il flusso informativo nazionale sugli infortuni, inclusi quelli marittimi, e collabora alla redazione di banche dati, rapporti e pubblicazioni utili a fini di monitoraggio e prevenzione, in linea con le linee guida OIL.

3) Le autorità marittime hanno funzioni di vigilanza.

14) Regola 4.5 e Norma A4.5, paragrafo 3 – Sicurezza sociale. Protezione per i marittimi abitualmente residenti nel suo territorio.

Domanda diretta del CEACR:

"Prendendo atto di queste informazioni, il Comitato incoraggia il Governo a esplorare meccanismi volti a garantire che i contributi previdenziali a carico del datore di lavoro per i marittimi residenti in Italia e impiegati a bordo di navi battenti bandiera estera siano sempre versati dall'armatore, e a fornire informazioni su eventuali sviluppi al riguardo."

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 Tubercolosi (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 .

Requisito anagrafico

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

Decorrenza	Età'
dal 1° gennaio 2019	67 anni

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 2025 risulti non essere inferiore a 538,69€ (valore provvisorio) pari cioè a l'importo dell'assegno sociale (c.d. importo soglia), in alternativa al compimento dei 71 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 -

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	42 anni e 10 mesi	41 anni e 10 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	42 anni e 10 mesi	41 anni e 10 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:

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 per il 2025 a 1.616,07 € (valore provvisorio) mensile pari a 3 volte l’importo mensile dell’assegno sociale (538,69 €, valore provvisorio).

La pensione anticipata contributiva fino al perfezionamento del requisito ordinario della pensione di vecchiaia, a partire dall’anno 2024, non può essere superiore a 5 volte il trattamento minimo previsto per la pensione del Fondo pensioni lavoratori dipendenti. Il diritto alla prima decorrenza utile si consegue trascorsi 3 mesi dalla maturazione dei requisiti.

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 anticipata, 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:

Dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2026 62

Dal 1° gennaio 2027 62

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 2019 al 31 dicembre 2026 59 anni

Dal 1° gennaio 2027 59 anni

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:

- 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 goderne indipendentemente dalla vigenza di un Accordo di reciprocità. Al compimento del sessantasettesimo 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 UE, per quel che riguarda i Paesi dell'Unione Europea, e degli Accordi bilaterali di sicurezza sociale stipulati dall'Italia con i seguenti Stati: Albania (operativo entro il 2025), Argentina, Australia, Brasile, Canada e Québec, Israele, Isole del Canale e Isola di Man, Stati dell'ex Jugoslavia (Bosnia ed Erzegovina, Kosovo, Macedonia, Montenegro, Serbia e Voivodina), Giappone (limitatamente alla legislazione applicabile e alla presentazione e trasferibilità delle domande di pensione nonché all'esportabilità delle pensioni in regime autonomo), Messico (limitatamente alla trasferibilità delle pensioni), Repubblica di Moldova (limitatamente alla presentazione delle domande di pensione ed esportabilità delle pensioni), Principato di Monaco, Capo Verde, Corea del Sud (limitatamente al mantenimento della copertura assicurativa in caso di distacco), Regno Unito, San Marino, Santa Sede, Tunisia, Turchia, Stati Uniti d'America, Uruguay e Venezuela.

In particolare, per quanto riguarda l'applicazione dei Regolamenti UE, se il lavoratore marittimo è stato assoggettato alla legislazione di almeno due Stati membri e ha la residenza legale in uno Stato UE, può beneficiare delle prestazioni erogate in base al Regolamento UE n. 1231/2010 che ha esteso, a decorrere dal 1° gennaio 2011, l'applicazione della nuova regolamentazione europea in materia di coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale (Reg. CE n. 883/2004 e Reg. CE n. 987/2009) ai cittadini dei Paesi terzi ai quali la normativa UE non fosse già applicabile unicamente a causa della nazionalità. Il Regolamento UE n. 1231/2010 sostituisce il Regolamento CE n. 859/2003, il quale continua ad applicarsi esclusivamente al Regno Unito non avendo, quest'ultimo, adottato il Regolamento UE 1231/2010.

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

15) Regola 4.5 – Sicurezza sociale dei marittimi

a) Norma A4.5, paragrafo 3 – Protezione per marittimi residenti in Italia che lavorano su navi straniere

Domanda diretta del CEACR:

"Il Comitato chiede al Governo di indicare le eventuali misure adottate per garantire ai marittimi impiegati a bordo di navi battenti bandiera italiana benefici comparabili a quelli concessi ai marittimi residenti nel Paese."

In generale, per quanto riguarda gli aspetti previdenziali, si ricorda che oltre al Dlgs 271/1999, il [DPR 620/1980](#) Disciplina dell'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile (art. 37, ultimo comma, della legge n. 833 del 1978) è ancora vigente;

così come anche il [Decreto Ministeriale \(Sanità\) 22 febbraio 1984](#) (GU n° 77 del 17 marzo 1984) - Fissazione dei livelli delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni economiche accessorie a quelle di malattia assicurate in Italia, in navigazione ed all'estero al personale navigante, marittimo.

- Circolare del [Ministero della Sanità n. 1000.6.620.1.2870 del 1° ottobre 1985](#) che stabilisce le "Modalità di erogazione dell'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile". I principi generali sono stabiliti dall'art. 8 del D.P.R. 620 del 1980.
- ulteriori circolari di INAIL e INPS relative alla materia sono disponibili sui rispettivi siti istituzionali
- La [Legge n. 413/1984, art. 2](#) e ss., prevede che i marittimi **abituamente residenti in Italia**, anche se imbarcati su navi battenti **bandiera estera**, possano:
 - affidarsi volontariamente al regime generale di **assicurazione obbligatoria INPS (IVS e TBC)**;
 - mantenere la **copertura pensionistica** analoga a quella dei marittimi imbarcati su navi italiane;
 - contribuire individualmente o tramite l'armatore.
- Per garantire **l'universalità della copertura**, è prevista la **preimmatricolazione del marittimo** all'INPS su iniziativa propria o del datore di lavoro.
- Sono in vigore **accordi bilaterali di sicurezza sociale** con diversi Stati extracomunitari (es. Filippine, Ucraina, Tunisia), e per i Paesi UE si applicano i **Regolamenti (CE) n. 883/2004 e 987/2009**.

b) Norma A4.5, paragrafo 6 – Prestazioni comparabili per marittimi in assenza di copertura

per garantire benefici comparabili in assenza di copertura.

- Ai sensi dell'art. 1 della [Legge n. 413/1984](#) e del [D.Lgs. n. 38/2000](#), i marittimi imbarcati su navi italiane, anche se residenti all'estero o privi di copertura nel loro Stato, sono **assicurati automaticamente** presso INAIL e INPS, includendo:
 - infortuni sul lavoro;
 - malattie professionali;
 - pensione di invalidità, vecchiaia, reversibilità.

Il presente rapporto è stato inviato, alle organizzazioni datoriali e sindacali di cui all'elenco allegato (all.1).

ALLEGATI

1. Elenco delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro alle quali è inviato il presente rapporto.