

confederazione italiana armatori

ROMA



contratto collettivo nazionale di lavoro

05 GIUGNO 2007

PER L'IMBARCO DEI LAVORATORI MARITTIMI SULLE NAVI DA CARICO
E SULLE NAVI TRAGHETTO PASSEGGERI/MERCI SUPERIORI A 151 T.S.L.

**CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI
ROMA**

SEDE:

00187 ROMA - Piazza SS. Apostoli, 66
Telefono: 06/674811
Telefax: 06/69783730
e-mail: confitarma@confitarma.it

DELEGAZIONE:

16121 GENOVA - Via Roma, 8/6
Telefono: 010/5701885
Telefax: 010/5701735

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO

05 giugno 2007

L'anno 2007 addì 05 del mese di giugno in Roma

- La CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

e

le Organizzazioni dei lavoratori sottoelencate:

- FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI
(FILT-CGIL)
- FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI (SETTORE MARITTIMO)
(FIT-CISL)
- UNIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI SETTORE MARITTIMO
(UILTRASPORTI)

hanno stipulato il presente contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per l'imbarco dei lavoratori marittimi sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 tonnellate di stazza lorda.

PREMESSA

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto del presente accordo di rinnovo del C.C.N.L., è stato tra esse voluto un vincolo di necessaria inscindibilità fra tutte le clausole del presente contratto collettivo nazionale di lavoro.

A tal fine le parti ribadiscono la natura vincolante della presente dichiarazione per tutto ciò che attiene anche all'applicazione del contratto medesimo.

Inoltre le parti stipulanti il presente contratto dichiarano che le clausole tutte dettate con il presente accordo, così come le precedenti, sono state volute tenendo conto sia della legislazione nazionale, sia dei principi di ordine internazionale. Tali clausole concorrono a costituire un trattamento, nel suo complesso, volutamente di miglior favore per i lavoratori.

Pertanto le parti si danno reciprocamente atto che, ove per ipotesi si configurasse per alcuni istituti una divaricazione rispetto a disposizioni normative di diritto interno e/o a principi di ordine internazionale, a ciò ha fatto riscontro una compensazione con l'acquisizione di maggiori benefici in altri aspetti della disciplina contrattuale liberamente sottoscritta.

Le parti convengono inoltre che nei risultati contrattuali complessivamente conseguiti si è tenuto conto della volontà delle OO.SS. di acquisire, in uno spirito di spiccata flessibilità, miglioramenti economici e normativi conformi alle esigenze e alla specificità del settore convenendo sul valore omnicomprensivo del costo contrattuale.

In considerazione di quanto precede, le parti si danno reciprocamente atto che eventuali pretese derivanti dalla interpretazione di disposizioni normative e/o di clausole o istituti che siano difformi dalla contrattazione collettiva del settore sono in contrasto con la loro volontà e con le finalità conseguite, fermo restando che nessuna legittimità o pretesa può derivare da clausole aziendali direttamente o indirettamente contrastanti con le clausole contenute nel presente contratto collettivo nazionale di lavoro.

Navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

Le aziende le cui navi hanno una stazza fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c., costituiranno presso l'Ufficio di Collocamento Gente di mare del porto di armamento il "Turno particolare" secondo le normative vigenti.

L'adozione del Regolamento sulla CRL verrà adottata in via facoltativa.

Ai marittimi imbarcati sulle navi che alla data della stipula del presente contratto abbiano una stazza compresa tra le 151 e le 3.000 t.s.l., o che abbiano una stazza espressa in GT o che venissero ristazzate in GT, nonché per quelle che abbiano subito trasformazioni o modifiche tali da comportare la ristazzatura in GT (in virtù della legge 22 ottobre 1973, n. 958, art. 3) si applicheranno le norme contrattuali previste per le navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. sempre che la stazza convenzionale sia compresa tra i valori 151 e 4.000 t.s.c. (tonnellate di stazza convenzionale).

Per stazza convenzionale si intende quella ottenuta moltiplicando la stazza espressa in GT per i coefficienti sotto indicati:

Coefficiente

Navi cisterna per greggio, prodotti puliti e rinfuse	
liquide, bitumiere	0,78
Navi porta rinfuse secche	0,78
Navi da carico generale:	
A 1 ponte	0,75
A 2 o più ponti con GT inferiore a 1.500	0,26
A 2 o più ponti con GT da 1.500 a 4.000	0,30
A 2 o più ponti con GT superiore a 4.000	0,75
Navi porta contenitori cellulari:	
A 1 ponte	0,75
A 2 o più ponti con GT inferiore a 6.000	0,38
A 2 o più ponti con GT non inferiore a 6.000	0,45
Navi frigorifere	0,75

Coefficiente

Navi Roll-on/Roll-off - Navi traghetto0,30
Navi per carichi unitizzati0,30
Navi porta auto0,22
Navi porta bestiame0,45
Gasiere e chimiche0,78

CAPO I

TIPI DI CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 1

Tipi di contratto di arruolamento

1 - Ferme restando le disposizioni contrattuali relative alla CRL e al Turno Particolare, il contratto di arruolamento può essere stipulato:

- a) per un dato viaggio o per più viaggi;
- b) a tempo determinato;
- c) a tempo indeterminato.

2 - Il datore di lavoro, intendendosi per tale anche un raggruppamento di società o compagnie consorziate con turno particolare unico, ha facoltà di imbarcare o trasbordare il lavoratore marittimo, in qualunque tempo o luogo su qualsiasi nave da lui gestita. Il trasbordo non modifica la durata del contratto di arruolamento.

3 - I contratti di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità Marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli V (imbarco a viaggio), T.D. (imbarco a tempo determinato) e T.I. (imbarco a tempo indeterminato) allegati al presente contratto.

Art. 2

Contratto di arruolamento a viaggio

1 - Il contratto di arruolamento a viaggio è valido per la durata del viaggio o dei viaggi indicati.

2 - Il contratto di arruolamento a viaggio si risolve se l'armatore modifica il viaggio o i viaggi originariamente previsti. Qualora tale modifica avvenga per fatto non imputabile all'armatore, il contratto di arruolamento si trasforma a tempo indeterminato.

3 - Il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi non può essere stipulato per durata superiore a 4 (quattro) mesi; limitatamente alle navi che operano nel Mediterraneo la durata massima non dovrà superare 3 (tre) mesi; se il contratto di arruolamento a viaggio è stipulato per una durata superiore, si considera a tempo indeterminato.

4 - Per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto o porti di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre alla eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

5 - Il contratto di arruolamento a viaggio si esaurisce dopo la scarica nel porto d'arrivo indicato nel contratto stesso.

6 - Qualora, per concorde volontà dell'armatore e del lavoratore marittimo, questi non venga congedato nel porto di ultima destinazione il contratto di arruolamento si intende prorogato per un ulteriore viaggio e così di seguito.

7 - Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a viaggio si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

8 - Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

Art. 3

Contratto di arruolamento a tempo determinato

1 - Le parti, in relazione a quanto previsto dall'art. 326 cod. nav. che, tra le tipologie di contratti di arruolamento, prevede quella a tempo determinato, nell'intento di adeguare questa normativa all'attuale organizzazione del lavoro a bordo, contemporaneamente realizzando condizioni inscindibili e di miglior favore, hanno convenuto:

2 - Ferma restando la disciplina di cui all'art. 326 del codice della navigazione 1°, 2° e 3° comma, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata non superiore a 4 (quattro) mesi. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato inferiore a 60 (sessanta) giorni, il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo nel caso in cui complessivamente, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 (sessanta) giorni, si raggiunga l'arco temporale superiore ad un anno. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

3 - Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo determinato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

4 - Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Il contratto di arruolamento a tempo determinato è utilizzato di norma per il personale della lista stagionale e del turno generale.

Art. 3 bis

Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

1 - Nel contratto di arruolamento a tempo indeterminato il periodo di imbarco è stabilito in mesi 4 (quattro) prorogabili da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda di 60 (sessanta) giorni per tutte le navi (comprese le bulk carriers e le ore-oil) e di 30 (trenta) per le navi adibite a traffici mediterranei, per le navi O.B.O., le navi cisterna, le navi full containers. La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

2 - Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo indeterminato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

3 - Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco è iscritto al turno a cui ha diritto.

Art. 4

Periodo di prova

1 - Nell'ipotesi che come inizio del rapporto contrattuale sia stipulato fra l'armatore e il marittimo il contratto a tempo indeterminato, il primo periodo di imbarco è considerato periodo di prova.

2 - Il periodo di prova è stabilito per gli Ufficiali e per gli Allievi Ufficiali in 45 giorni e per i Sottufficiali e Comuni in 30 giorni, sempre a contare dalla data della prima partenza su una nave di un determinato armatore.

3 - Quando l'armatore riassuma in servizio con lo stesso grado un marittimo che, alle sue dipendenze ed in precedente imbarco a tempo indeterminato, abbia positivamente superato il periodo di prova o abbia positivamente superato, in precedenti imbarchi a viaggio un corrispondente periodo di imbarco, la prova non sarà ripetuta, a meno che siano trascorsi tre anni dall'ultimo sbarco del marittimo da una nave dello stesso armatore e purché l'ultimo sbarco non sia stato determinato da colpa del marittimo.

4 - Entro il periodo di prova l'armatore può risolvere il contratto di imbarco in qualunque porto nazionale, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco compreso, nonché quanto previsto alla lettera B) dell'art. 64/bis del presente contratto.

5 - Il contratto di imbarco può essere risolto durante il periodo di prova anche dal marittimo con l'osservanza delle norme di cui all'art. 64/bis lettera A), e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso nonché a quanto previsto alla lettera A) del predetto articolo 64/bis del presente contratto.

6 - Se il contratto di imbarco è risolto durante il periodo di prova in un porto diverso da quello ove il contratto stesso è stato stipulato, si applicherà la normativa prevista all'art. 66 del presente contratto.

7 - L'armatore è tenuto a comunicare ed a far comunicare al marittimo il risultato della prova entro i termini sopra stabiliti, restando in sua facoltà di provvedere a questa comunicazione, ove il termine venga a scadere in corso di viaggio, al primo approdo nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione, non oltre però 48 ore dopo la ultimazione della scarica, intendendosi ad ogni effetto prorogato il periodo di prova fino a tale limite. In difetto di questa comunicazione, la prova si intenderà positivamente superata.

8 - Il periodo di prova sarà riconosciuto a tutti gli effetti per la determinazione della anzianità di servizio.

CAPO II

COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 5

Tabelle di armamento

1 - Il numero dei componenti l'equipaggio è stabilito in base alle tabelle allegate al presente contratto (allegato n. 3).

NOTA (all'Art. 5 - tabelle di armamento)

La Confitarma e le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori firmatarie del presente contratto collettivo hanno concordato la costituzione di un Comitato Tecnico Paritetico per un riesame della materia (allegato n. 3).

Art. 6

Ufficiali radiotelegrafisti

1 - Agli effetti del trattamento economico e di bordo sono:

1° Ufficiale: gli Ufficiali radiotelegrafisti reggenti la stazione che abbiano compiuto 10 anni di effettiva navigazione in qualità di radiotelegrafista su navi mercantili;

2° Ufficiale: a) gli Ufficiali radiotelegrafisti reggenti la stazione di navi superiori a 5.500 t.s.l.;

b) gli Ufficiali radiotelegrafisti muniti di brevetto di 1^a classe che abbiano compiuto almeno 5 anni di effettiva navigazione in qualità di radiotelegrafista su navi nazionali;

3° Ufficiale: gli altri Ufficiali radiotelegrafisti.

2 - Qualora gli Ufficiali radiotelegrafisti siano forniti da Società concessionarie dei servizi radioelettrici di bordo, il loro trattamento è regolato dagli appositi contratti e regolamenti organici.

Art. 7

Allievi Ufficiali e diplomati nautici

1 - I diplomati nautici (Capitani di L.C. e Capitani di macchina) possono essere imbarcati come Allievi Ufficiali sia in ottemperanza alle tabelle di armamento sia in soprannumero.

2 - Gli Allievi Ufficiali sono alloggiati, anche in comune fra loro, in locali separati da quelli degli altri componenti l'equipaggio ed hanno diritto al trattamento vitto stabilito per lo Stato Maggiore.

3 - Ove siano imbarcati Allievi Ufficiali di coperta e macchina è dovere dei superiori diretti curarne durante l'orario normale di lavoro la istruzione teorica e pratica professionale.

4 - I diplomati nautici (Capitani di L.C. e Capitani di macchina) che, anche allo scopo di favorirne la formazione professionale, saranno imbarcati come Comuni, oltre gli allievi previsti dalle tabelle di armamento, avranno diritto al trattamento economico e di vitto corrispondente alla qualifica con la quale sono imbarcati. Compatibilmente con le sistemazioni di bordo in atto sarà fatto il possibile perché siano alloggiati in locali diversi da quelli dei Comuni.

5 - I diplomati nautici non dovranno essere adibiti ai lavori contemplati nell'ultimo comma del paragrafo c) «servizio di coperta» del Regolamento di bordo annesso al presente contratto (art. 67).

6 - Da parte dei superiori deve essere, come per gli allievi, curata durante l'orario normale di lavoro, la istruzione teorica e pratica professionale dei diplomati nautici imbarcati in qualità di Comuni.

Art. 8 **Trattamento Sottufficiali**

1 - Sono Sottufficiali i marittimi compresi nella seguente elencazione:

- in coperta: il nostromo, il carpentiere, il tankista e l'operaio trattorista;
- in macchina: il capo fuochista o il capo operaio meccanico o motorista, l'operaio meccanico, il motorista, l'elettricista ed il frigoriferista;
- in camera: il cuoco o il dispensiere (quando ve ne sia uno solo), il 1° cuoco (quando vi siano due o più cuochi), il cambusiere.

2 - Sono considerati Sottufficiali capi servizio: il nostromo, il capo fuochista dei piroscafi oppure il capo fuochista o il capo operaio meccanico o il capo operaio motorista sulle motonavi, il 1° elettricista quando abbia almeno due elettricisti in sottordine.

CAPO III

NORME DISCIPLINARI

Art. 9

Rapporti gerarchici e disciplinari

1 - Durante l'imbarco i rapporti gerarchici e disciplinari sono regolati dalle leggi e regolamenti dello Stato per la Marina Mercantile e dal presente contratto collettivo.

Art. 10

Condotta dei marittimi

1 - Il marittimo ha il dovere di mantenere condotta disciplinata, di uniformarsi alle prescrizioni delle Autorità nazionali e di quelle consolari e locali nei porti all'estero, di eseguire ogni legittimo ordine del Comandante e di ogni altro superiore per ciò che concerne il servizio e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste.

2 - I rapporti tra i marittimi devono essere improntati a spirito di collaborazione e di comprensione.

Art. 11

Assenze da bordo

1 - Quando la nave è in porto, il Comandante o chi lo rappresenti curerà che sia preventivamente indicato il personale comandato di servizio e che il restante personale libero dalla guardia oppure dal servizio sia tempestivamente autorizzato a scendere a terra.

2 - Nessuna persona dell'equipaggio potrà comunque allontanarsi da bordo senza darne comunicazione al Comandante o a chi lo rappresenti.

Art. 12

Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.

1 - Tutto l'equipaggio, Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verificino casi di con-

trabbandando, trasporto di paccottiglie, sottrazione di merci, vendite abusive a bordo, imbarco o favoreggiamento di clandestini. Gli Ufficiali tutti dovranno eseguire prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte della nave per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

2 - L'armatore ha il diritto di risolvere il contratto senza indennità di sorta e di essere risarcito dei danni tutti che gli derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi nazionali o estere, e particolarmente in conseguenza di contrabbando, trasporto di paccottiglie, imbarco o favoreggiamento di clandestini, nei confronti dei componenti l'equipaggio che risultassero responsabili, sia della trasgressione sia della mancata vigilanza.

Art. 13 **Infrazioni disciplinari e sanzioni**

1 - I provvedimenti disciplinari applicabili nei confronti del marittimo potranno essere:

- a) rimprovero scritto;
- b) multa nella misura massima di 10 ore di retribuzione calcolate con il divisore 240 e considerando come retribuzione quella indicata al punto 1 dell'art. 65;
- c) sospensione dal turno particolare e dall'elenco della C.R.L. per un periodo massimo di due mesi;
- d) risoluzione del contratto di imbarco e/o non reinscrizione nel turno particolare;
- e) risoluzione del contratto di imbarco e/o cancellazione dall'elenco della C.R.L.

2 - Le sanzioni disciplinari di cui sopra sono applicate prescindendo dall'ordine in cui sono elencate rapportandole alla gravità della mancanza, alle circostanze speciali che l'accompagnano e al grado di colpa.

3 - Per le sanzioni più gravi del rimprovero scritto si dovrà, prima dell'applicazione della sanzione stessa, procedere alla contestazione dell'addebito e all'audizione a difesa del marittimo.

4 - La risoluzione del contratto di imbarco, la non reinscrizione al turno particolare, la cancellazione dall'elenco della C.R.L., sono provvedimenti disciplinari per i quali è necessario un comportamento del marittimo co-

si grave da far venire meno il rapporto fiduciario con l'armatore ed in via esemplificativa nei seguenti casi:

- a) frequente ubriachezza a bordo;
- b) recidiva disobbedienza che abbia già dato luogo ad un provvedimento disciplinare più grave del rimprovero scritto;
- c) furto e reati contro il patrimonio (ad esempio truffa, contrabbando, trafugamento);
- d) atti implicantanti dolo o colpa grave con danno per l'azienda (ad esempio danneggiamento di impianti o materiali);
- e) inosservanza del divieto di fumare a bordo, qualora, tale infrazione possa provocare gravi incidenti alle persone e alle cose (nei luoghi in cui sia espressamente vietato);
- f) comportamento scorretto verso i superiori, i compagni di lavoro o i passeggeri che abbia già dato luogo ad una sanzione disciplinare più grave del rimprovero scritto;
- g) rissa o vie di fatto;
- h) insubordinazione verso i superiori;
- i) infrazioni al rispetto dell'orario di lavoro che abbiano già dato luogo a due sanzioni disciplinari di cui almeno una più grave del rimprovero scritto;
- l) l'avere preteso da componenti l'equipaggio subordinati per ragioni di servizio la indebita corresponsione di somme connesse al servizio.

5 - In caso di recidività di comportamenti per i quali siano state già applicate due sanzioni più gravi del rimprovero scritto, tale recidività potrà comportare l'adozione dei provvedimenti di risoluzione del contratto di imbarco, di non reiscrizione al turno particolare, di cancellazione dall'elenco della C.R.L.

6 - I provvedimenti disciplinari durante il periodo di imbarco saranno adottati dal Comandante e da questo annotati sul Giornale di bordo. Il Comandante potrà anche procedere allo sbarco immediato del marittimo nei casi di particolare gravità indicati nell'elenco di cui sopra per i quali non è previsto come presupposto alcuna recidiva. I provvedimenti disciplinari nei riguardi dei marittimi non imbarcati potranno essere adottati dalla Direzione della Società.

7 - Il marittimo che ritenga ingiustificata l'adozione nei suoi riguardi di un rimprovero scritto avrà facoltà di reclamo all'Armatore oltre che all'Autorità marittima, anche tramite l'Organizzazione Sindacale.

8 - Il marittimo che ritenga ingiustificata l'adozione nei suoi riguardi di una sanzione disciplinare più grave del rimprovero scritto, avrà facoltà di contestare la sanzione stessa entro 10 giorni dallo sbarco o entro 10 giorni dalla comunicazione della sanzione, dinanzi al Collegio Arbitrale di cui agli articoli 73 e 93.

Qualora la sanzione contestata sia la multa o la sospensione dal Turno Particolare o dall'elenco della C.R.L. e il Collegio Arbitrale non la riconoscesse giustificata, questa verrà annullata e perderà ogni effetto.

Nel caso venga invece contestata la sanzione disciplinare della non reiscrizione al Turno Particolare o della cancellazione dall'elenco della C.R.L. e il Collegio Arbitrale non la riconoscesse giustificata, la Società potrà comunque mantenere la non reiscrizione al Turno Particolare e la cancellazione dall'elenco della C.R.L. corrispondendo al marittimo a titolo di penale un importo pari a tante giornate calcolate in trentesimi di retribuzione utile, così come indicata al punto 1 dell'art. 65, e secondo i seguenti limiti:

PER I MARITTIMI ISCRITTI AL TURNO PARTICOLARE

- marittimi iscritti al T.P.: 30 giorni di retribuzione;
 - marittimi iscritti al Fondo:
 - fino a 12 mesi di navigazione nel Fondo: 30 giorni di retribuzione;
 - oltre i 12 mesi di navigazione nel Fondo: 45 giorni di retribuzione.
- Inoltre il marittimo iscritto al Fondo manterrà tale iscrizione.

PER I MARITTIMI IN C.R.L.

- sino a 4 anni di anzianità in C.R.L.: 3 mesi di retribuzione;
 - da oltre i 4 a 8 anni di anzianità in C.R.L.: 6 mesi di retribuzione;
 - oltre 8 anni di anzianità in C.R.L.: 9 mesi di retribuzione.
- Inoltre il marittimo in C.R.L. verrà iscritto nel Fondo, qualora ne abbia maturato i requisiti.

Art. 14 **Reclami dei marittimi**

1 - Gli eventuali reclami dei marittimi sull'applicazione del presente contratto e sulla liquidazione delle competenze debbono essere presentati di regola al loro insorgere direttamente, o tramite la rappresentanza sindacale, all'Ufficiale capo servizio o al Comandante che li prenderà in considerazione comunicando l'esito del reclamo all'armatore, salvo quanto previsto dal successivo art. 15.

Art. 15

Controversie sindacali

1 - Le eventuali divergenze sulla interpretazione del presente contratto, comprese quelle afferenti la puntuale applicazione di quanto previsto all'art. 97 (contrattazione integrativa), saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti, in sede nazionale, mediante apposita Commissione paritetica. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla data di denuncia della divergenza le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.

2 - Ferma restando la possibilità di accordo diretto tra le parti interessate per eventuali reclami, le controversie sindacali fra Aziende e lavoratori quando riguardino una sola Società, saranno esaminate fra le Organizzazioni locali dei lavoratori e degli armatori. La trattativa dovrà iniziare entro 48 ore dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti e firmatarie.

3 - Le controversie sindacali che riguardano navi e marittimi di diverse Società saranno esaminate in sede nazionale. La trattativa dovrà iniziare entro 3 giorni dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti e firmatarie.

4 - In caso di mancato accordo a seguito dell'esame di cui sopra, ovvero in caso di mancata convocazione, le parti si riterranno libere di procedere secondo le consuete forme sindacali.

CAPO IV

ORARIO DI LAVORO

Art. 16 Orario di lavoro

1 - L'orario di lavoro è stabilito in 8 ore giornaliere.

Art. 17 Inizio del servizio a bordo

1 - Il marittimo sarà tenuto a trovarsi sulla nave a bordo della quale deve prestare servizio nel giorno ed ora che gli saranno indicati dall'armatore o dal Comandante o da altro rappresentante dell'armatore. In difetto di tale indicazione, dovrà trovarsi a bordo almeno 2 ore prima dell'ora stabilita per la partenza.

2 - Durante la sosta della nave in porto, il marittimo già imbarcato, libero dal servizio, dovrà trovarsi a bordo almeno un'ora prima dell'ora stabilita per la partenza della nave, risultante dall'apposito ordine di servizio da diramarsi all'atto dell'arrivo della nave in porto.

3 - Contravvenendo il marittimo a questa disposizione, il contratto di imbarco sarà risolto per fatto del marittimo se la nave fosse già partita o se il marittimo fosse stato già sostituito, oppure se per effetto del ritardo la nave non abbia potuto ottenere le spedizioni ed abbia quindi dovuto rinviare l'ora della partenza.

4 - Qualora il marittimo possa dimostrare che il ritardo sia giustificato il contratto di imbarco sarà risolto per forza maggiore e fermo restando il diritto all'iscrizione al turno di precedenza, il marittimo avrà diritto al trattamento di fine rapporto con un minimo complessivo garantito di 15 giorni calcolati secondo i criteri e le misure indicate al punto 1 dell'art. 65 del presente contratto.

5 - Qualora non si sia verificato nessuno dei casi indicati nel terzo comma il marittimo potrà riprendere il suo posto a bordo e qualora il ritardo non fosse imputabile a causa di forza maggiore o di giustificato motivo, potrà essere sottoposto a provvedimento disciplinare.

Art. 18

Orario di lavoro nei porti con turno di porto

1 - L'orario normale di lavoro nei porti o rade quando non funzioni il turno di navigazione, sarà di 8 ore giornaliere continuative per tutto l'equipaggio, compresi gli Ufficiali, e si effettuerà dalle ore 8 alle 12 e dalle 13 alle 17. Il lavoro del personale di camera, cambusa e cucina sarà disciplinato a seconda delle esigenze del servizio e si effettuerà tra le ore 6 e le ore 19 oppure tra le 7 e le 20, con le sole interruzioni di lavoro, per la consumazione dei pasti.

2 - Fermo restando, per il personale di camera, cucina e cambusa, quanto previsto al comma 1 del presente articolo, è in facoltà del Comandante modificare, anche per una sola categoria del restante personale, gli orari di cui al comma 1 secondo gli usi locali e le esigenze del servizio, purché l'ora del pranzo sia inclusa tra le 11 e le 14 e l'orario normale sia compreso tra le 6 e le 19, ovvero tra le 7 e le 20, rispettando sempre il principio delle otto ore con le sole interruzioni di lavoro per la consumazione dei pasti.

3 - Qualora il Comandante, durante la permanenza nei porti, ordinasse a parte dell'equipaggio di continuare nei vari servizi di bordo anche dopo l'orario normale, gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni impiegati avranno il diritto al trattamento previsto dal successivo art. 19.

4 - Tutto il personale imbarcato ha diritto di usufruire di 8 ore giornaliere di riposo continuativo nell'arco delle 24 ore, salve le esigenze relative alle operazioni di ormeggio, disormeggio e manovre. Al personale delle navi traghetto o in servizio Mediterraneo che non potrà usufruire delle 8 ore di riposo continuativo di cui sopra saranno riconosciute tante ore di franchigia quante sono state le ore di mancato riposo. La suddetta franchigia sarà accumulata e fatta usufruire successivamente al marittimo o liquidata all'atto dello sbarco sulla base di un riposo compensativo per ogni 24 ore di mancato riposo.

Personale libero dal servizio e mezzo di trasporto

5 - Durante la sosta della nave in porto, rada o fiumara, il Comandante, ove sia possibile metterà a disposizione gratuitamente, un mezzo idoneo per consentire al personale libero dal servizio della guardia di scendere a terra e rientrare a bordo.

6 - Le tre corse al giorno di tale mezzo, complete (andata e ritorno), saranno effettuate in coincidenza con il cambio delle guardie.

Art. 19
Trattamento per il servizio nei porti con turno di porto

1 - Il servizio di guardia, sia diurno che notturno, sarà compiuto, a giudizio del Comandante, dal personale strettamente necessario alle esigenze del servizio e della sicurezza della nave.

2 - Il personale comandato dopo l'orario normale di lavoro, nei giorni feriali, a tale servizio nei porti (nazionali ed esteri) avrà diritto:

- a) per ogni ora di cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo senza effettuare alcuna prestazione, al 35% del compenso per lavoro straordinario previsto per i vari casi (diurno, notturno);
- b) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo con semplice sorveglianza (guardia oppure ispezione) al 70% del compenso per lavoro straordinario previsto per i vari casi (diurno, notturno);
- c) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo con prestazioni, all'intero compenso per lavoro straordinario previsto per i vari casi (diurno, notturno).

3 - Quando su una nave è comandato a disposizione un solo ufficiale per sezione (coperta e macchina), questo verrà considerato «di ispezione» e avrà diritto al compenso di cui al comma precedente, lettera b).

4 - Il personale al servizio di guardia notturno di cui ai punti b) e c) del comma 2 non potrà essere chiamato al lavoro se non avrà usufruito di almeno sei ore di riposo.

5 - Per i servizi di bordo che non consentono interruzione, a giudizio del Comandante, il personale necessario al loro funzionamento continuerà il servizio di guardia con turni distribuiti a criterio del Comandante, sulla base di otto ore di servizio e sedici franche oppure dodici ore di servizio e ventiquattro franche.

6 - Per ogni ora di servizio nei predetti turni, prestata nelle ore notturne dei giorni feriali, sarà corrisposto un compenso pari al 50% del compenso per lavoro straordinario notturno. Le ore di lavoro oltre gli orari dei turni predetti saranno retribuite con il compenso per lavoro straordinario.

Art. 20

Trattamento nella giornata del sabato in porto e in navigazione

1 - Il sabato mantiene la natura di giorno feriale.

A) In porto.

2 - Per il lavoro eventualmente prestato nelle otto ore dell'orario normale del sabato sulle navi, in porto con turno di porto o con turno di navigazione, sarà riconosciuto il corrispondente riposo compensativo.

3 - Al personale in servizio nei porti con turno di porto dopo l'orario normale di lavoro si applica il trattamento previsto dall'art. 19.

4 - Al marittimo non spetta il riposo compensativo per la giornata del sabato se in tale giornata fruisce di una franchigia o di un riposo compensativo.

B) In navigazione.

5 - Per il lavoro prestato nelle 8 ore dell'orario normale del sabato sarà riconosciuto il corrispondente riposo compensativo.

6 - I riposi compensativi di cui ai precedenti punti del presente articolo saranno indennizzati mediante il pagamento di tante giornate o pro-rata calcolate secondo quanto previsto all'art. 34.

Art. 21

Passaggio dal servizio di porto a quello di navigazione e viceversa

1 - L'inizio, la durata e la cessazione del servizio di navigazione saranno, nelle rade aperte e nei porti pericolosi, determinati dal Comandante secondo le esigenze del servizio e della sicurezza della nave.

2 - Il servizio di navigazione, a giudizio del Comandante, potrà continuare anche nei porti di scalo e nelle rade quando nella permanenza in tali porti e rade i forni siano mantenuti in alimento, o quando siano in funzione – sulle motonavi – gruppi elettrogeni principali. In tal caso il personale di guardia continuerà il turno di guardia, fermo restando il limite delle otto ore di lavoro.

3 - All'arrivo nei porti, ultimate le manovre, il personale di coperta e di macchina completerà il turno di guardia già iniziato, dopo di che, subor-

dinatamente al compimento delle otto ore di lavoro giornaliera, usufruirà di otto ore di franchigia. Nel caso in cui data l'ora di passaggio al turno di porto, la franchigia di otto ore non potesse essere concessa, la franchigia stessa sarà ridotta in maniera da assicurare il compimento delle otto ore di lavoro giornaliera, tenuto presente che l'orario normale è limitato in porto dalle ore 8 alle ore 17.

4 - Il personale di coperta e macchina che all'arrivo in porto era franco potrà iniziare il servizio prima del compimento della franchigia, fermo restando il godimento di 8 ore di riposo continuativo nelle 24 ore.

5 - Il turno di navigazione termina quando la nave sarà ormeggiata e rassettata.

6 - Il turno di navigazione avrà inizio, a giudizio del Comandante, con sufficiente anticipo sull'ora della partenza in maniera da garantire la regolarità dei turni di lavoro e di franchigia previsti dal presente contratto per il servizio di porto e per quello di navigazione.

7 - Il personale che inizierà il turno di navigazione non potrà essere quello che abbia lavorato durante la notte, in modo che il personale stesso abbia quattro ore di franchigia prima di essere messo in turno.

8 - Nel passaggio dal turno di servizio di porto a quello di navigazione e viceversa sarà osservato il principio che l'orario normale di lavoro è di otto ore giornaliera.

9 - Alla partenza e all'arrivo tutto il personale di coperta e di macchina necessario, a giudizio del Comandante, sarà al posto di manovra e vi resterà finché la nave non sarà disormeggiata, ormeggiata e rassettata.

Art. 22

Orario di lavoro in navigazione o con turno di navigazione in porto

1 - In navigazione l'orario normale di servizio, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, è di otto ore giornaliera per tutto il personale.

2 - Tutto il personale imbarcato ha diritto di fruire di 8 ore giornaliera di riposo continuativo nell'arco delle 24 ore, salve le esigenze relative alle operazioni di ormeggio, disormeggio e manovre. Al personale delle navi traghetto o in servizio Mediterraneo che non potrà usufruire delle 8 ore di riposo continuativo di cui sopra saranno riconosciute tante ore di fran-

chigia quante sono state le ore di mancato riposo. La suddetta franchigia sarà accumulata e fatta usufruire successivamente al marittimo o liquidata all'atto dello sbarco sulla base di un riposo compensativo per ogni 24 ore di mancato riposo.

3 - Per gli Ufficiali di coperta e di macchina il servizio di navigazione è distribuito in turni di guardia.

4 - Ogni turno è di quattro ore di lavoro e di otto franche, salvo per le navi che hanno Stato Maggiore con meno di tre Ufficiali sia di coperta che di macchina o che effettuino brevi navigazioni, per le quali i turni possono essere diversamente distribuiti, ma egualmente ripartiti.

5 - Per gli Ufficiali radiotelegrafisti l'orario normale di lavoro, sempre nei limiti delle otto ore giornaliere, è regolato in conformità alle disposizioni legislative, ai decreti ministeriali e alle convenzioni internazionali vigenti sul servizio R.T. di bordo.

6 - Il Comandante e il Direttore di macchina sono dispensati dal servizio di guardia quando abbiano in sottordine tre Ufficiali almeno per ciascuno.

7 - I Sottufficiali e Comuni di coperta e di macchina avranno la guardia divisa in tre turni, in modo che ogni guardia abbia otto ore di lavoro e sedici ore franche sulle 24, alternando quattro ore di lavoro con otto franche.

8 - Per le navigazioni costiere e per quelle di breve durata i turni di guardia potranno essere diversamente distribuiti, previo accordo tra le Organizzazioni sindacali e in mancanza di esso col consenso dell'Autorità marittima.

9 - L'orario di lavoro del personale di camera, cucina e famiglia è stabilito in otto ore giornaliere da effettuarsi in due o più turni tra le ore 6 e le ore 24, con diritto per il marittimo a un riposo continuativo di otto ore.

10 - Le precedenti disposizioni del presente articolo non si applicano al caso di lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico che richiedessero la presenza di tutto o parte dell'equipaggio.

11 - Per lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico, si intendono i lavori che si rendono necessari, a giudizio del Comandante per esigenze che non rientrano tra quelle del normale esercizio della navigazione.

12 - Durante il viaggio le guardie di servizio eseguiranno i lavori loro richiesti per la navigazione, la sicurezza della nave e del carico, il normale funzionamento delle macchine, il servizio delle persone imbarcate, l'ordinario lavaggio di ponti. Per i lavori eseguiti fuori dell'orario di guardia, quando richiesti dal Comandante, è dovuto ai marittimi il compenso per il lavoro straordinario.

13 - Durante la sosta della nave in porto con turno di navigazione, le guardie di servizio eseguiranno lavori per le operazioni commerciali dalle ore 6 alle 20 ed i lavori di manutenzione ordinaria, questi ultimi limitatamente dalle ore 8 alle 17, senza diritto al compenso per il lavoro straordinario. Qualora chiamati a svolgere i lavori di cui sopra al di fuori degli orari predetti, avranno diritto al compenso per il lavoro straordinario.

14 - La composizione minima di ogni singola guardia in plancia, su nave con pilota automatico in funzione, sarà di un ufficiale e di un marinaio. In caso di avaria del pilota automatico o del radar, o quando la nave navighi in nebbia, attraverso stretti o punti di grande traffico, la guardia verrà rafforzata con altro marittimo di coperta. Il marittimo giornaliero chiamato per rinforzare la guardia nelle ore notturne deve avere, al termine della stessa, le otto ore di riposo consecutive di cui al punto 2.

15 - Per il personale di coperta e macchina che non faccia il turno di guardia, l'orario normale, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, sarà regolato secondo le esigenze del servizio, ma non dovrà eccedere le otto ore di lavoro sulle 24, comprese tra le ore 6 e le ore 20.

16 - Il personale di coperta farà anche la manutenzione delle ciminiere e potrà essere adibito a sostituire il personale di macchina quando il Comandante lo ritenga indispensabile.

17 - I marittimi di età inferiore ai diciotto anni sono esonerati dal servizio di guardia notturna.

NORMA TRANSITORIA

Riduzione orario di lavoro

Premesso

- a) che le festività del 2 giugno e del 4 novembre sono attualmente compensate con una quota giornaliera di retribuzione così come previsto dal verbale di intesa Confitarma-OO.SS.LL. del 12 luglio 1977 in applicazione della Legge n. 54 del 5 marzo 1977;
- b) che una giornata di permesso retribuito, con decorrenza 1° luglio 1989 è già prevista dal contratto collettivo nazionale di lavoro per le navi superiori a 3.000 t.s.l., all'art. 49, comma 5;
- c) che ulteriori 8 ore, pari ad un giorno, sono state richieste dalle OO.SS.LL. come ulteriore riduzione di orario su base annua;

le parti convengono che

con decorrenza 1° gennaio 2000 la prestazione lavorativa annuale verrà ridotta complessivamente di 32 ore pari a quattro giornate di lavoro recuperando la monetizzazione delle due giornate festive e della giornata di riposo concesse con il contratto del 1989 ed aggiungendo 8 ore di riduzione di orario.

La riduzione di 32 ore verrà fruita aumentando le giornate di ferie di 4 giorni. Una diversa attuazione della riduzione dell'orario di lavoro su base annua potrà essere determinata con accordi a livello aziendale.

CAPO V

LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 23

Lavori per la sicurezza della navigazione, ecc.

1 - Le persone dell'equipaggio saranno tenute a prestare la propria opera, senza diritto a compensi a titolo di lavoro straordinario, per la sicurezza della navigazione, del carico, delle provviste, per il salvataggio della nave e delle persone imbarcate (1).

2 - Saranno altresì tenute a prestare la propria opera per il recupero degli avanzi del naufragio o di altro sinistro occorso alla nave, ma in questo caso avranno diritto, in aggiunta al salario, ad uno speciale compenso che sarà determinato da apposito accordo.

Art. 24

Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo

1 - I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati; le qualifiche di mozzo, giovanotto di coperta e di macchina, in quanto categorie iniziali e polivalenti con intercambiabilità di mansioni potranno essere utilizzate a seconda delle esigenze lavorative di bordo nelle varie sezioni.

Gli allievi ufficiali se forniti del doppio titolo professionale di coperta e di macchina, in quanto bidiplomati potranno essere addetti, indipendentemente dalla qualifica d'imbarco, al servizio di coperta e di macchina e il Comando disporrà affinché ne venga assicurata la formazione professionale in entrambe le sezioni; gli ufficiali imbarcati su navi IAQ1, se sono forniti anche del titolo professionale di allievo dell'altra sezione e compatibilmente con le attribuzioni e le responsabilità del proprio grado e della propria sezione, saranno a tutti gli effetti considerati anche in servizio di formazione nell'altra sezione e il Comando disporrà affinché detta formazione venga opportunamente assicurata per tutta la durata dell'imbarco.

2 - Il Comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso

(1) Vedere anche art. 22, punto 10.

da quello per il quale sono stati imbarcati, purché non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della nave, i marittimi possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

3 - I componenti dell'equipaggio che svolgono mansioni diverse da quelle per le quali sono imbarcati hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni, se superiori.

Art. 25

Lavori per la manutenzione e pulizia della nave

1 - Oltre i necessari servizi di navigazione e di porto, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione della nave che venissero ordinati, nei modi e termini stabiliti dal presente contratto, con diritto al compenso per lavoro straordinario qualora detti lavori vengano eseguiti fuori dell'orario normale.

Art. 26

Lavori inerenti la pulizia degli alloggi

1 - L'equipaggio dovrà mantenere i locali dei propri alloggi nella massima pulizia, senza per ciò aver diritto al pagamento del compenso per lavoro straordinario. La pitturazione di detti locali effettuata fuori orario normale dà diritto, invece, al compenso per lavoro straordinario.

Art. 27

Servizio merci e provviste

1 - L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle merci, il maneggio del fardaggio durante le operazioni commerciali ed il rizzaggio dei colli pesanti e degli automezzi, saranno normalmente fatti dai lavoratori di terra specializzati.

2 - In mancanza di detti lavoratori le operazioni suddette dovranno essere eseguite dal personale di bordo. Detti lavori, se svolti oltre il normale orario di lavoro, daranno diritto al compenso per lavoro straordinario. Per tali lavori inoltre è stabilito il compenso nella contrattazione integrativa aziendale.

3 - Qualora le operazioni di cui al comma 1 del presente articolo siano eseguite dai lavoratori di terra, mentre per quelle ai verricelli venga adibito personale di bordo, il marittimo che presta la propria opera ai verricelli non avrà diritto al compenso per lavoro straordinario se il lavoro verrà effettuato nell'orario normale. Per detto lavoro eseguito oltre l'orario normale il marittimo avrà diritto al compenso per lavoro straordinario. Per le suddette operazioni sarà altresì stabilito un compenso nella contrattazione integrativa aziendale.

4 - Il personale di famiglia deve imbarcare tutte le provviste di peso maneggevole anche se l'imbarco richiede l'uso dei verricelli e curarne la sistemazione nelle cambuse o nei depositi frigoriferi.

5 - L'imbarco delle provviste, quando sia compiuto oltre l'orario di servizio, darà luogo al compenso per lavoro straordinario anche a favore del personale di famiglia che vi sia stato adibito.

Art. 28 **Sostituzione di ammalati e di infortunati**

1 - Nel caso di malattia o infortunio di alcuno dei marittimi durante la navigazione, il servizio dell'ammalato sarà disimpegnato, entro i limiti dell'orario normale, dal rimanente personale, anche appartenente a diversa categoria, senza diritto a compensi extra, salvo quanto disposto all'art. 40.

Art. 29 **Oggetti in consegna**

1 - Il personale che ha ricevuto in regolare consegna oggetti di dotazione e corredo è tenuto alla restituzione degli oggetti stessi o al pagamento della eventuale mancanza o danneggiamento.

CAPO VI

PAGHE, COMPENSI, INDENNITÀ

Art. 30

Misura e componenti della retribuzione

1 - La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dal presente contratto.

Art. 31

Paghe

1 - I minimi contrattuali conglobati spettante ai marittimi a seconda del grado e della qualifica risultante a ruolo sono indicate nelle tabelle paga allegate al presente contratto (allegato n. 4).

2 - La paga base giornaliera è ragguagliata a 1/30mo della paga mensile e la paga base oraria ad 1/8vo della paga base giornaliera salvo quanto disposto dal successivo art. 34. Agli effetti del presente contratto la giornata inizia alle ore zero e termina alle ore 24.

Art. 32

Indennità di contingenza

1 - L'indennità di contingenza, non più indicizzata a seguito del protocollo interconfederale del 31 luglio 1992, il cui valore è stato congelato alla data del 31/12/1991, è stata inserita nel (minimo contrattuale conglobato).

Art. 33

Scatti di anzianità / navigazione

1 - Al marittimo, non in continuità di rapporto di lavoro, che abbia effettuato gli ultimi due anni di navigazione sempre con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità/navigazione, secondo i valori indicati nella tabella di cui all'allegato 5. Dopo il primo biennio di navigazione, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali, secondo i valori indicati nella tabella di cui all'allegato 5.

I valori in cifra degli scatti verranno rivalutati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale conglobato, con una cifra pari all'incremento del minimo contrattuale conglobato moltiplicato per il coefficiente 0,05 per il primo scatto e per il coefficiente 0,03 per gli ulteriori quattro scatti biennali.

2 - Se nel corso di un biennio il marittimo viene ammesso alla C.R.L. ai fini della maturazione del successivo scatto di anzianità sarà considerata utile anche la precedente anzianità di navigazione maturata con la stessa Azienda nell'arco del biennio.

Art. 34

Computo riposi compensativi

1 - Al marittimo saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo, quanti sono i giorni festivi trascorsi a bordo. Agli effetti della valutazione economica l'importo da corrispondere per ogni giornata di riposo compensativo è pari ad 1/26mo di minimo contrattuale conglobato, valore della panatica convenzionale, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore, indennità di rappresentanza di cui all'art. 43 ed 1/30mo del rateo di gratifica natalizia e pasquale e degli eventuali scatti di cui agli artt. 33 e 90.

Art. 35

Indennità di navigazione

Per le navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

1 - Allo scopo specifico ed esclusivo di tenere conto dell'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e del relativo disagio, è istituita una indennità di navigazione riferita ai singoli tipi di navigazione come di seguito definiti, per ogni giorno di effettivo imbarco:

TIPO A) Navigazione tra porti nazionali limitatamente alle navi comprese tra le 151 e le 500 t.s.l.

TIPO B) Navigazione nel Mediterraneo, nel Mar Nero, Mar D'Azov e fuori dagli stretti fino a Huelva, Casablanca e Kosseir.

TIPO C) Navigazione che andando oltre i limiti di cui al tipo B si estende alle coste oceaniche della Spagna, del Portogallo e delle Isole Britanniche, al Mare del Nord, al Baltico, alle coste occidentali dell'Africa fino al Senegal, comprese le isole adiacenti

e a non più di 300 miglia dalle coste suddette; e al Mar Rosso, al Golfo Persico ed alle coste indiane fino a Bombay, comprese le isole adiacenti.

TIPO D) Navigazione che andando oltre i limiti di cui al tipo C si estende alle rimanenti coste africane.

TIPO E) Navigazione che, andando oltre i limiti di cui al tipo D comporta la traversata di un oceano.

Qualifica	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Tipo D	Tipo E
Comandante	€ 3,35	€ 3,43	€ 5,76	€ 7,13	€ 31,06
Direttore di mac.	€ 2,87	€ 2,95	€ 4,85	€ 6,23	€ 27,19
1° Ufficiale	€ 2,28	€ 2,37	€ 3,40	€ 4,43	€ 13,39
2° Ufficiale	€ 1,72	€ 1,81	€ 2,84	€ 3,67	€ 9,86
Sottufficiale	€ 1,19	€ 1,27	€ 2,05	€ 2,74	€ 4,49
Comune	€ 0,69	€ 0,77	€ 1,29	€ 1,80	€ 3,08
Giovanotto	€ 0,52	€ 0,60	€ 0,86	€ 1,22	€ 2,12
Mozzo	€ 0,34	€ 0,43	€ 0,60	€ 0,93	€ 1,19

Il tipo di indennità di navigazione spettante al marittimo, a far data dal giorno della partenza della nave, sarà individuato facendo riferimento all'area geografica cui è diretto il viaggio, come risulta dalle spedizioni o dalla destinazione del carico a bordo.

Per i Comandanti e Direttori di macchina con titolo professionale di aspirante o capitano di lungo corso/macchina, l'indennità di navigazione di cui sopra è sostituita da una indennità di navigazione convenuta nell'accordo del 1° ottobre 1996 in lire 1.600.000 (€ 826,33), che abolisce l'istituto dello straordinario.

2 - a) In aggiunta alla indennità di navigazione indicata al punto 1, ai marittimi imbarcati su navi cisterna, quando queste trasportino materie infiammabili, saranno corrisposte le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione per ogni giorno di imbarco:

	Quota giornaliera	
	Mediterraneo	Extra Mediterraneo
Comandante con titolo professionale (1)	€ 12,15	€ 12,84
Direttore Macch. con titolo professionale (1)	€ 11,33	€ 11,97
Comandante (padrone marittimo)	€ 6,77	€ 7,16
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 6,77	€ 7,16

1° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 6,83	€ 7,21
2° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 5,29	€ 5,59
1° Ufficiale senza titolo professionale	€ 5,40	€ 5,70
2° Ufficiale senza titolo professionale	€ 4,35	€ 4,59
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 4,18	€ 4,41
Sottufficiale	€ 3,91	€ 4,13
Marinaio / Comune	€ 3,12	€ 3,29
Giovanotto 1A	€ 2,52	€ 2,67
Giovanotto 2A	€ 2,35	€ 2,49
Mozzo	€ 2,17	€ 2,30

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina.

N.B.: Per le navi cisterna o non cisterna adibite al trasporto di materie dichiarate infiammabili che raggiungono almeno il 25% del tonnellaggio, le indennità sopra indicate verranno riconosciute nella misura del 28%.

3 - a) Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero, con decorrenza dal 61° giorno d'imbarco, e a contare dal giorno della partenza della nave dall'ultimo porto nazionale, saranno corrisposte al marittimo in aggiunta all'indennità di navigazione indicata al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione.

Quota giornaliera

Comandante con titolo professionale (1)	€ 4,60
Direttore Macch. con titolo professionale (1)	€ 4,30
Comandante (padrone marittimo)	€ 2,60
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 2,60
1° Uff. con titolo prof.le (1)	€ 2,60
2° Uff. con titolo prof.le (1)	€ 2,10
1° Ufficiale senza titolo professionale	€ 2,10
2° Ufficiale senza titolo professionale	€ 1,70
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 1,60
Sottufficiale	€ 1,50
Marinaio	€ 1,20
Giovanotto 1A	€ 1,00
Giovanotto 2A	€ 0,90
Mozzo	€ 0,80

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina.

b) Agli effetti del presente punto 3 il periodo di navigazione si considera continuativo all'estero anche nel caso che la nave approdi in porto nazionale con sosta di durata inferiore a 60 ore, si considerano non interruttrive anche le soste in più porti nazionali che siano complessivamente di durata inferiore a 60 ore con l'esclusione delle navi adibite a linee locali.

4 - a) Ai membri dell'equipaggio imbarcati sulle navi che navighino o sostino in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra, riconosciuto come tale quello per il quale l'Ente Assicuratore Corpi richiede un soprappremio di almeno 0,25%, verranno corrisposte, in aggiunta alla indennità di navigazione indicata al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti:

Quota giornaliera

Comandante con titolo professionale (1)	€ 74,80
Direttore Macch. con titolo professionale (1)	€ 69,70
Comandante (padrone marittimo)	€ 53,60
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 53,60
1° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 53,60
2° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 45,20
1° Ufficiale senza titolo professionale	€ 46,10
2° Ufficiale senza titolo professionale	€ 40,30
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 39,20
Sottufficiale	€ 37,80
Marinaio/Comune	€ 33,50
Giovanotto 1A	€ 30,20
Giovanotto 2A	€ 29,10
Mozzo	€ 27,80

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina..

b) La decorrenza e la cessazione dell'indennità di navigazione integrativa di cui al presente punto 4 coincideranno con l'inizio e la cessazione dell'applicazione del citato soprappremio;

5 - a) Quando la nave approdi in un porto riconosciuto, con ordinanza del Ministero competente, colpito da malattia epidemica, verranno corrisposte a tutti i membri dell'equipaggio, in aggiunta all'indennità di navigazione indicata al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione:

Quota giornaliera

Comandante con titolo professionale (1)	€ 3,30
Direttore Macch. con titolo professionale (1)	€ 3,00
Comandante (padrone marittimo)	€ 1,90
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 1,90
1° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 1,90

2° Ufficiale con titolo professionale (1)	€ 1,40
1° Ufficiale senza titolo professionale	€ 1,40
2° Ufficiale senza titolo professionale	€ 1,20
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 1,10
Sottufficiale	€ 1,05
Marinaio/Comune	€ 0,85
Giovanotto 1A	€ 0,70
Giovanotto 2A	€ 0,65
Mozzo	€ 0,60

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina.

Le suddette quote saranno corrisposte a decorrere dall'arrivo al porto infetto e fino al giorno della libera pratica da detto porto;

b) L'indennità indicata alla lettera a) del presente punto 5 è pure dovuta nell'ipotesi che l'ordinanza del Ministero competente sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave nel porto infetto, ma in tal caso decorrerà dal giorno dell'approdo e fino a quello della partenza della nave da detto porto;

c) L'indennità indicata alla lettera a) del presente punto 5 è pure dovuta nell'ipotesi che la patente rechi l'annotazione dell'esistenza di uno stato epidemico o peste, o vaiuolo o tifo petecchiale, o febbre gialla, ma occorre che l'annotazione sulla patente ricorra testuale l'espressione «epidemica» o «stato epidemico»;

d) Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiuolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, è dovuta ai membri dell'equipaggio la stessa indennità indicata alla lettera a) del presente punto 5 dal momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma con decorrenza da non oltre 15 giorni prima della constatazione della malattia, fino al giorno dell'ammissione della nave a libera pratica.

6 - Ad ogni effetto le parti stabiliscono che le quote di indennità di navigazione previste nei punti 1, 2, 3, 4 e 5 del presente articolo non possono essere calcolate nella retribuzione, né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo. Tale esclusione è dovuta al fatto che l'ammontare di detta indennità è stato pattiziamente determinato tenendo già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai marittimi.

7 - Fermo restando quanto sopra convenuto le parti per quanto possa occorrere precisano che le quote di indennità di navigazione previste nei punti 1, 2, 3, 4 e 5 del presente articolo non possono essere considerate nel calcolo del compenso orario per il lavoro straordinario, dei riposi compensativi (sabati, domeniche, festività nazionali e infrasettimanali, festività cadenti di domenica, semifestività) e delle relative indennità sostitutive, delle ferie e delle indennità sostitutive delle stesse, della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, della tredicesima e della quattordicesima, dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

8 - A decorrere dal 1° gennaio 1993 l'Ufficiale di macchina che abbia la responsabilità degli apparati di macchina su un arco di 24 ore, avrà diritto, per la disponibilità alle chiamate, oltre le 8 ore del normale orario di lavoro ad una maggiorazione dell'indennità di navigazione giornaliera di cui al punto 1, art. 35 nella misura del 20%.

Art. 35/bis Indennità di navigazione

Per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

1 - Allo scopo specifico ed esclusivo di tenere conto dell'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e del relativo disagio, è istituita una indennità di navigazione, per giorno di effettivo imbarco, nelle misure di seguito indicate:

	Quota giornaliera (01/06/2007)	
	Mediterraneo	Extra Mediterraneo
1° Ufficiale	€ 3,73	€ 6,79
2° Ufficiale	€ 2,79	€ 5,21
3° Ufficiale	€ 2,26	€ 4,33
Allievo Uff.	€ 0,63	€ 0,72
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 2,10	€ 3,09
Sottufficiale	€ 2,02	€ 2,82
Comune cop./macch./cam./2° Cuoco	€ 1,43	€ 1,81
Carbonaio	€ 1,37	€ 1,58
Giovanotto 1A e Giovanotto macchina	€ 0,55	€ 0,63
Giovanotto 2A/Garzone 2A	€ 0,51	€ 0,59
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	€ 0,41	€ 0,47

2 - a) In aggiunta alle quote di indennità di navigazione giornaliera indicate al punto 1, spetteranno ai marittimi imbarcati sulle navi che navighino o sostino in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra, riconosciuto come tale quello per il quale l'Ente Assicuratore Corpi richiede un soprappremio di almeno 0,25%, le seguenti quote giornaliere integrative:

Quota giornaliera

1° Ufficiale	€ 54,00
2° Ufficiale	€ 46,00
3° Ufficiale	€ 43,00
Allievo Uff.	€ 10,00
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 40,00
Sottufficiale	€ 38,00
Comune cop./macch./cam./2° Cuoco	€ 34,00
Carbonaio	€ 33,50
Giov 1A e Giov. mac.	€ 30,50
Giov. 2A/Garzone 2A	€ 29,52
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	€ 28,00

3 - a) Ai marittimi imbarcati su navi cisterna adibite al trasporto di materie infiammabili saranno corrisposte, in aggiunta all'indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote di indennità di navigazione giornaliera:

Quota giornaliera

	Mediterraneo	Extra Mediterraneo
1° Ufficiale	€ 11,42	€ 12,06
2° Ufficiale	€ 9,64	€ 10,18
3° Ufficiale	€ 8,96	€ 9,46
Allievo Uff.	€ 6,68	€ 7,06
Sottuff. C.S.	€ 8,33	€ 8,80
Sottufficiale	€ 8,01	€ 8,47
Comune cop./macch./cam./2° Cuoco	€ 7,09	€ 7,49
Carbonaio	€ 7,07	€ 7,47
Giov 1A e Giov. mac.	€ 6,40	€ 6,76
Giov. 2A/Garzone 2A	€ 6,18	€ 6,53
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	€ 5,88	€ 6,22

Nota 1) Le indennità sopra indicate verranno riconosciute anche nei casi in cui la nave sia adibita al trasporto di esplosivi il cui peso netto raggiunga almeno una tonnellata.

Nota 2) Per le navi cisterna e non cisterna adibite al trasporto di materie dichiarate infiammabili che raggiungano almeno il 25% del tonnellaggio le indennità sopra indicate verranno riconosciute nella misura del 75%.

b) Quando la nave cisterna soste in un porto per un periodo superiore a quindici giorni e sia riconosciuta libera da gas, le somme di cui sopra non sono dovute per l'ulteriore durata della sosta e dopo la partenza sino a che permarrà in tale stato;

c) Per le navi OBO e Ore Oil le quote giornaliere integrative della indennità di navigazione non verranno più corrisposte quando le navi in possesso di certificato gas free, siano destinate a carico diverso da prodotti petroliferi.

4 - a) Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero, con decorrenza dal 61° giorno d'imbarco, e a contare dal giorno della partenza della nave dall'ultimo porto nazionale, saranno corrisposte al marittimo in aggiunta all'indennità di navigazione indicata al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione.

Quota giornaliera

1° Ufficiale	€ 4,50
2° Ufficiale	€ 3,70
3° Ufficiale	€ 3,50
Allievo Uff.	€ 2,50
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 3,20
Sottufficiale	€ 3,10
Comune cop./macch./cam./2° Cuoco	€ 2,80
Carbonaio	€ 2,70
Giov. 1A e Giov. mac.	€ 2,50
Giov. 2A/Garzone 2A	€ 2,40
Mozzo/Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	€ 2,30

b) Agli effetti del presente punto 4 il periodo di navigazione si considera continuativo all'estero, anche nel caso che la nave approdi in porto nazionale con sosta di durata inferiore a 60 ore. Si considerano non interruttrive anche le soste in più porti nazionali che siano complessivamente di durata inferiore a 60 ore con esclusione delle navi adibite a linee locali;

5 - a) Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con Ordinanza del Ministero competente verranno corri-

sposte a tutto l'equipaggio, per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo, ma non oltre i quindici giorni dalla partenza dal porto infetto, le seguenti quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione, che si aggiungono a quelle previste al punto 1:

	Quota giornaliera
1° Ufficiale	€ 3,70
2° Ufficiale	€ 2,90
3° Ufficiale	€ 2,60
Allievo Uff.	€ 1,00
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 2,30
Sottufficiale	€ 2,10
Comune cop./macch./cam./2° Cuoco	€ 1,80
Carbonaio	€ 1,70
Giov. 1A e Giov. mac.	€ 1,40
Giov. 2A/Garzone 2A	€ 1,30
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	€ 1,15

b) L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che l'Ordinanza del Ministero competente sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave al porto infetto, ma con riferimento al tempo dell'approdo e della permanenza della nave in detto porto;

c) L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che la patente rechi l'annotazione dell'esistenza di uno stato epidemico di colera o peste, o vaiuolo o tifo petecchiale, o febbre gialla, ma occorre che nell'annotazione sulla patente ricorra testualmente l'espressione "epidemia" o "stato epidemico";

d) Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiuolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, è dovuta all'equipaggio la stessa indennità sopra prevista al momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma in ogni caso con decorrenza da non oltre quindici giorni prima della constatazione della malattia fino al giorno dell'ammissione della nave a libera pratica.

6 - Ad ogni effetto le parti stabiliscono che l'indennità di navigazione di cui al presente art. 35/bis non può essere calcolata nella retribuzione, né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo. Tale esclusione è dovuta al fatto che l'ammontare di detta indennità è stato pattiziamente determinato, tenen-

do già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai lavoratori.

7 - Fermo restando quanto sopra convenuto, le parti, per quanto possa occorrere, precisano, che la indennità di navigazione non può essere considerata nel calcolo del compenso orario del lavoro straordinario, dei riposi compensativi (sabati, domeniche, festività nazionali ed infrasettimanali, festività cadenti di domenica, semifestività) e delle relative indennità sostitutive delle ferie e delle indennità sostitutive delle stesse, della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

8 - L'indennità di navigazione non si applica per le navi traghetto in servizio locale negli stretti i cui equipaggi non abbiano il vincolo di permanenza a bordo oltre il normale orario di lavoro.

9 - In sostituzione di detta indennità possono essere stabilite indennità di natura diversa compensative di particolari oneri e prestazioni derivanti dal tipo di servizio ed il cui importo complessivo sia equivalente, riproporzionato per tener conto di tutti gli eventuali oneri riflessi, all'importo dell'indennità di navigazione non corrisposta. Ciò in quanto la predetta indennità di navigazione ha una natura giuridica che non troverebbe riscontro nella fattispecie per la quale è stata posta la deroga.

Navi con certificazione IAQ1

10 - L'Ufficiale di macchina che abbia la responsabilità degli apparati di macchina su un arco di 24 ore, avrà diritto per la disponibilità alle chiamate, oltre le 8 ore del normale orario di lavoro, ad una maggiorazione dell'indennità di navigazione giornaliera di cui al punto 1 dell'art. 35/bis nella misura del 20%.

Art. 36 Eventuale periodo di ingaggio

1 - Qualora l'imbarco sia preceduto da un periodo di ingaggio, decorrente dalla data di consegna del libretto di navigazione, il marittimo avrà diritto per tale periodo, sempre che abbia mantenuto l'impegno di imbar-

carsi, al minimo contrattuale conglobato, al supplemento paga per anzianità e alla indennità sostitutiva della panatica. Nel caso che il marittimo sia inviato dall'armatore ad imbarcare in porto diverso da quello di ingaggio, il marittimo avrà, inoltre, diritto al rimborso delle spese documentate di viaggio e di trasporto del corredo sostenute per recarsi a bordo, nei limiti previsti per il caso di rimpatrio, qualora l'armatore non provveda direttamente.

2 - Per la durata del viaggio per recarsi all'estero e fino all'imbarco sarà corrisposta, in luogo dell'indennità sostitutiva della panatica, una indennità giornaliera che consenta l'acquisto di viveri di valore nutritivo non inferiore a quello di tabella del presente contratto.

3 - Il periodo di ingaggio, seguito da imbarco, sarà considerato utile agli effetti della determinazione dell'anzianità di servizio.

Art. 37

Termini e modalità di corresponsione delle paghe e altre competenze dei marittimi - Libretto paghe

1 - Il minimo contrattuale conglobato, l'indennità di navigazione ed il supplemento paga per anzianità, sono corrisposti alla fine di ogni mese, o alla fine di ogni viaggio quando la durata del viaggio superi un mese, entro tre giorni (esclusi i festivi), in porto nazionale.

2 - Sempre in porto nazionale gli altri compensi, e indennità spettanti agli imbarcati per qualunque altro titolo, a norma del presente contratto, saranno corrisposti in ogni caso non oltre 15 giorni dalla fine del mese o del viaggio.

3 - Durante l'imbarco il Comandante corrisponderà acconti all'equipaggio sulla disponibilità per competenze maturate liquidabili, fino alla concorrenza dell'80%.

4 - Gli acconti in valuta estera saranno corrisposti nelle misure concesse dal competente Ministero e saranno ragguagliabili al cambio ufficiale del giorno del pagamento. L'ammontare del controvalore in lire al cambio ufficiale degli acconti corrisposti in valuta non potrà superare il saldo spettante al marittimo per le competenze maturate a suo favore al momento della corresponsione dell'acconto.

5 - Ad ogni marittimo, a termini di legge, sarà fornito, a spese dell'armatore, un libretto od altro documento equipollente, sul quale saranno specificatamente registrate le competenze e tutti i supplementi liquidati.

Art. 38 **Gratifica natalizia e gratifica pasquale**

1 - Sia in occasione del Natale che della Pasqua sarà corrisposta ai marittimi che abbiano compiuto un anno di imbarco una gratifica costituita da una mensilità dei seguenti elementi:

- a) minimo contrattuale conglobato;
- b) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4;
- c) indennità di rappresentanza durante l'imbarco di cui all'art. 43;
- d) valore convenzionale della panatica come stabilito dall'art. 48;
- e) eventuali scatti di cui agli artt. 33 e 90.

2 - Ai marittimi entrati in servizio nel corso dell'anno o che cessino dal servizio nel corso dell'anno, la gratifica natalizia e quella pasquale saranno corrisposte in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di imbarco compiuti. Per le frazioni di mese verranno corrisposti i ratei giornalieri.

3 - Nel caso di cessazione del rapporto di lavoro, in occasione della liquidazione delle altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parti della gratifica natalizia e pasquale.

4 - Nel caso di impiego pro-tempore, nel corso dell'anno, di un marittimo presso lo stesso armatore con grado superiore a quello attribuito al momento della liquidazione delle gratifiche, la liquidazione stessa sarà effettuata computando i ratei della maggiore retribuzione percepita nel periodo di funzionamento.

5 - I ratei delle gratifiche natalizie e pasquali saranno da considerarsi ai fini del computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e delle ferie.

Dichiarazione a verbale

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto di conclusione e stipulazione dell'Accordo di rinnovo del C.C.N.L. 3 luglio 1981 e cioè a partire dall'entrata in vigore della normativa contrattuale sulla "mensilizzazione" per il personale in C.R.L., i ratei delle gratifiche natalizia e pasquale sono stati esclusi dal computo dell'indennità sostitu-

tiva dei riposi compensativi e delle ferie limitatamente a tale personale, per il quale vige la normativa di cui all'art. 88.

Per il personale marittimo in C.R.L., i ratei della 13a e della 14a entreranno invece a far parte della base di calcolo per la liquidazione dei riposi compensativi e delle ferie in caso di cancellazione dall'elenco della C.R.L. nel corso dell'anno.

Art. 39

Assegno per il nucleo familiare

1 - L'assegno per il nucleo familiare è corrisposto ai marittimi nelle misure e con le modalità stabilite per i lavoratori dell'industria dalle apposite disposizioni (1).

(1) In base alle vigenti disposizioni di legge l'assegno per il nucleo familiare è pure dovuto per il periodo di preavviso, anche se il datore di lavoro si sia avvalso della facoltà di sostituire ad esso la relativa indennità, e per il periodo di ferie fruito.

Art. 40

Compensi per funzioni di grado o categoria superiore

1 - Al personale cui fosse affidata funzione di grado o categoria superiore spetteranno, pro-tempore, la paga e gli emolumenti accessori inerenti a tale grado o categoria.

Art. 41

Compensi per sostituzione di personale mancante

1 - Qualora risultasse mancante alcuno dei marittimi (Ufficiali, Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni) previsto dalla tabella di armamento, il Comandante regolerà il servizio in modo che il personale non abbia a superare le normali otto ore di lavoro.

2 - Alla persona o alle persone che effettivamente avessero eseguito, oltre al proprio lavoro, anche quello dei mancanti, verrà corrisposto un compenso complessivo pari al minimo contrattuale conglobato (esclusa panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbe spettato ai mancanti durante il periodo dell'effettiva sostituzione, più il 13% del minimo contrattuale conglobato. Tale compenso sarà ripartito tra gli interessati in proporzione delle rispettive paghe (esclusa panatica ed ogni altro accessorio).

3 - Se, nonostante la mancanza di alcuno dei marittimi, non fossero richieste particolari prestazioni di altro o di altri componenti l'equipaggio, il minimo contrattuale conglobato (esclusa la panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbero spettate ai mancanti saranno ripartite fra i marittimi delle singole sezioni alle quali appartiene il mancante, in proporzione dei rispettivi minimi contrattuali conglobati.

4 - Il compenso di cui al comma 3 non verrà corrisposto qualora la nave sia commercialmente inoperosa in porto.

Art. 42 **Compensi per lavoro straordinario**

1 - Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre gli orari stabiliti dai precedenti articoli è considerato lavoro straordinario.

2 - Il lavoro straordinario non dovrà superare le 90 ore mensili. Per le navi di linea tale limite è elevato a 120 ore mensili.

3 - Non è considerato lavoro straordinario qualunque lavoro per la sicurezza della nave e del carico.

4 - La quota oraria per il lavoro straordinario si determina dividendo il minimo contrattuale conglobato per il divisore 184. Il valore così ottenuto sarà maggiorato secondo le seguenti percentuali:

Diurno feriale	Notturmo feriale Diurno festivo	Notturmo festivo
25%	25%	33%

5 - Agli effetti dei compensi per lavoro straordinario per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le ore 6.

6 - E' escluso dai compensi per lavoro straordinario il personale di Stato Maggiore al quale viene corrisposta l'indennità di rappresentanza prevista dal successivo art. 43.

7 - Agli Allievi Ufficiali imbarcati in soprannumero (apprendisti) non saranno dovuti in alcun caso compensi per lavoro straordinario, intendendosi tali compensi compresi nella paga mensile.

Art. 43
Indennità di rappresentanza durante l'imbarco
Per navi superiori a 3.000 t.s.l.

1 - Ai Padroni al Comando ed ai Direttori di macchina non in possesso del titolo professionale di Capitani di macchina sarà corrisposta una indennità di rappresentanza durante l'imbarco nella misura di lire 320.000 mensili (€ 165,27).

2 - La predetta indennità è considerata elemento della retribuzione a tutti gli effetti; è computata ai fini della liquidazione della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, dell'indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi, del trattamento per festività cadenti di domenica, dell'indennità sostitutiva del preavviso, del trattamento di fine rapporto e del trattamento economico in caso di infortunio o malattia.

Art. 44
Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione

1 - Il marittimo ha facoltà di delegare una o più persone della propria famiglia a riscuotere parte delle sue competenze, fino all'80%. Per avvalersi di tale facoltà il marittimo deve presentare all'armatore o al Comandante apposita domanda, con la designazione della persona o delle persone delegate alla riscossione.

2 - Il pagamento delle somme cedute verrà fatto mensilmente a cura dell'armatore, alla persona o alle persone designate dal marittimo, entro il decimo giorno del mese successivo a quello cui si riferisce la retribuzione.

CAPO VII

ALLOGGIO E VITTO

Art. 45

Corredo cuccette

1 - Allo Stato Maggiore sarà provveduto, a cura dell'armatore, il corredo di letto e cabina: due materassi, dei quali uno di lana; due guanciali, dei quali uno di lana; due coperte di lana; quattro lenzuola; due federe bianche per guanciali.

2 - Ai Sottufficiali e Comuni saranno forniti: un guanciaie di lana e un materasso o di lana o di gommapiuma o di pullman; due coperte di lana; quattro lenzuola; due federe bianche per guanciali.

3 - A ciascun componente l'equipaggio saranno forniti due asciugamani di cui uno da bagno da sostituirsi una volta la settimana.

4 - La fornitura del corredo predetto è obbligatoria da parte dell'armatore e non può essere compensata con indennità in contanti.

5 - I marittimi sono tenuti alla buona conservazione ed alla restituzione dei corredi.

6 - Sarà provveduto a cura dell'armatore al cambio di due lenzuola ed una federa di regola ogni settimana.

Art. 46

Vitto: qualità e quantità dei viveri

1 - Le razioni di viveri sono determinate nelle qualità e quantità risultanti dalle tabelle allegate al presente contratto (allegati nn. 8, 9, 10).

2 - Il vitto dovrà essere confezionato e consumato a bordo, ed i generi alimentari dovranno essere di buona qualità.

3 - Agli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni sarà somministrato vitto unico per il primo e secondo piatto.

4 - Due marittimi franchi dal servizio appartenenti alle sezioni coperta, macchina e camera, con esclusione dei Sottufficiali capi servizio, 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 viveri per l'equipaggio e segnaleranno al Comando di bordo le eventuali manchevolezze.

5 - L'armatore provvederà all'equipaggio le stoviglie in terraglia e le posate in alpacca o in metallo inossidabile, per la consumazione dei pasti.

Art. 47 **Indennità sostitutiva della panatica**

1 - Durante l'imbarco, nei porti nazionali, nel caso eccezionale di nave armata che non fornisca servizio di mensa, oppure di nave disarmata o in riparazione pure senza servizio di mensa, e negli altri casi speciali in cui non possa essere somministrato dall'armatore il vitto in natura (ad esempio: periodi di ingaggio, giorno di disinfestazione della nave, giorni di cucina chiusa, ecc.) l'armatore dovrà corrispondere in sostituzione del vitto le seguenti indennità giornaliere:

Ufficiali	€ 1,29
Allievi Ufficiali	€ 1,08
Sottufficiali	€ 0,96
Comuni	€ 0,83

2 - Per i marittimi domiciliati in Comune diverso da quello che include il porto nel quale si trova la nave le misure dell'indennità giornaliera sono elevate a:

Ufficiali	€ 2,58
Allievi Ufficiali	€ 2,01
Sottufficiali	€ 1,91
Comuni	€ 1,65

3 - Tale indennità sarà corrisposta anche per i giorni di viaggio in Italia, e in particolare per prendere imbarco, per trasbordo e per rientrare nella località di ingaggio dopo la risoluzione del rapporto di lavoro.

4 - La predetta indennità sarà inoltre corrisposta al marittimo in riposo compensativo o in franchigia; per fruire di tale indennità il marittimo dovrà comunicare, almeno 24 ore prima, al Comando di bordo di non consumare i pasti sulla nave.

5 - Nei viaggi all'estero per prendere imbarco o per rimpatrio, durante i quali non sia somministrato il vitto in natura, sarà corrisposta in sostituzione della panatica una indennità che consenta l'acquisto di viveri di valore nutritivo corrispondenti a quelli di tabella.

6 - In caso di restrizione della razione giornaliera, sarà corrisposta all'equipaggio la differenza in contanti, secondo il prezzo dei viveri nei porti di usuale rifornimento.

Art. 48
Valutazione della panatica
quale coefficiente della retribuzione

1 - In tutti i casi in cui occorra computare la panatica quale coefficiente della retribuzione o considerarla come coefficiente di calcolo per la liquidazione di indennità (ad esempio: indennità sostitutiva del preavviso, indennità di risoluzione del rapporto di lavoro, indennità sostitutiva delle ferie o dei riposi compensativi, indennità giornaliera in caso di malattia o infortunio, gratifica natalizia, gratifica pasquale, ecc.) il valore da attribuire alla panatica è determinato nelle misure seguenti:

Comandante e Direttore di macchina (per navi fino a 3.000 tsl)	€ 7,75
Ufficiali e Allievi Ufficiali	€ 6,97
Sottufficiali	€ 5,89
Comuni	€ 4,96

CAPO VIII

RIPOSI FESTIVI - FERIE - CONGEDO MATRIMONIALE

Art. 49

Giorni festivi

1 - Sono considerati giorni festivi:

- a) tutte le domeniche;
- b) l'anniversario della liberazione (25 aprile),
la festa del lavoro (1° maggio),
la festa della Repubblica (2 giugno);
- c) le seguenti ulteriori festività:
 - 1° gennaio (Capodanno);
 - 6 gennaio (Epifania);
 - lunedì di Pasqua;
 - 15 agosto (Assunzione);
 - 1° novembre (Ognissanti);
 - 8 dicembre (Immacolata Concezione);
 - 25 dicembre (Natale);
 - 26 dicembre (S. Stefano).

2 - Sono considerati semifestivi e cioè festivi nelle sole ore pomeridiane i giorni seguenti:

- Vigilia di Pasqua;
- Vigilia di Natale.

3 - Per il trattamento relativo alle sole giornate festive del 19 marzo, dell'Ascensione, del Corpus Domini, del 29 giugno, sopresse a seguito della legge 5 marzo 1977, n. 54 si stabilisce quanto segue:

- 19 marzo (S. Giuseppe), l'Ascensione, il Corpus Domini ed il 29 giugno sono considerate alla stregua di ogni altro giorno normalmente lavorativo e non daranno diritto ad alcun altro emolumento o indennità, in compenso il periodo annuale di ferie è stato aumentato di un equivalente numero di giornate (vedasi nota in calce all'art. 53);

AVVERTENZA - Nel testo del presente contratto, per «festività nazionali» si intendono le ricorrenze del 25 aprile, del 1° maggio e del 2 giugno. Per «festività infrasettimanali» si intendono le festività che normalmente cadono in giorno infrasettimanale, escluse le «festività nazionali».

Art. 50

Giorni festivi trascorsi in navigazione

1 - Durante la navigazione i turni di servizio continuano anche nei giorni festivi secondo l'orario normale di lavoro (domeniche e festività infrasettimanali comprese le festività nazionali).

2 - Ai marittimi saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo quanti saranno i giorni di domenica ed i giorni di festività infrasettimanali (comprese le festività nazionali) trascorsi in navigazione. Nel giorni semifestivi sarà riconosciuta ai marittimi mezza giornata di riposo compensativo.

3 - Qualora il marittimo, nei giorni predetti, presti lavoro oltre l'orario normale del turno di navigazione, verrà corrisposto il compenso per lavoro straordinario per le ore eccedenti l'orario normale.

4 - In caso di malattia od infortunio nel corso dell'imbarco con conseguente esenzione dal servizio, al marittimo rimasto a bordo ammalato o infortunato sarà riconosciuto il riposo compensativo per le giornate di domenica e di festività infrasettimanali trascorse in navigazione.

5 - I riposi compensativi dovranno essere concessi appena possibile in porto nazionale, nei giorni feriali, con facoltà di scendere a terra. Compatibilmente con le esigenze di servizio i comandi di bordo faranno godere i riposi compensativi nel porto nazionale più vicino alla località di residenza del marittimo.

6 - Nel caso che durante il corso del contratto di imbarco per esigenze di servizio non sia stato possibile fare godere i riposi compensativi, l'armatore indennizzerà il marittimo mediante il pagamento di tante giornate o pro-rata secondo quanto previsto all'art. 34.

Art. 51

Giorni festivi nei porti con turno di porto

1 - Ai marittimi che sono tenuti a prestare la loro opera a bordo della nave in porto con turno di porto o sono tenuti a disposizione dell'armatore per esigenze di servizio in giorno festivo, saranno riconosciuti: tanti giorni di riposo compensativo o pro-rata quanti saranno i giorni di domenica e i giorni di festività infrasettimanali trascorsi a bordo.

2 - Qualora il marittimo, nei predetti giorni, presti lavoro oltre l'orario normale di servizio, gli verrà corrisposto per dette ore il compenso per lavoro straordinario.

3 - Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica sarà corrisposto a tutto il personale in aggiunta a quanto previsto, per i vari casi, dai precedenti commi del presente articolo, il pagamento di tante giornate o pro-rate secondo quanto previsto all'art. 34.

4 - Qualora una delle festività normalmente infrasettimanali – escluse le festività nazionali – cada di domenica, è in facoltà dell'armatore di sostituire il trattamento economico sopra previsto, con una giornata di riposo compensativo.

5 - Qualora un giorno semifestivo cada di domenica sarà riconosciuto al marittimo il solo trattamento previsto per la domenica.

Art. 52

Festività nazionali e altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica in navigazione o nei porti con turno di navigazione

1 - Qualora una delle festività nazionali cada di domenica verranno riconosciuti al marittimo: una giornata di riposo compensativo; un importo pari ad 1/26mo del minimo contrattuale conglobato, degli eventuali scatti di cui agli artt. 33 e 90, delle indennità previste per le singole qualifiche che sono qui di seguito in modo esclusivo elencate: supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4, indennità di rappresentanza di cui all'art. 43, e, se il marittimo è in Turno Particolare un trentesimo del rateo mensile della gratifica natalizia e pasquale.

2 - Qualora una delle festività normalmente infrasettimanali di cui al punto 1 lettera c) dell'art. 49 cada di domenica verranno riconosciuti al marittimo: il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore eccedenti l'orario normale; una giornata di riposo compensativo; un importo pari ad 1/26mo del minimo contrattuale conglobato, degli eventuali scatti di cui agli artt. 33 e 90, delle indennità previste per le singole qualifiche che sono qui di seguito in modo esclusivo elencate: supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4, indennità di rap-

presentanza di cui all'art. 43, e, se il marittimo è in Turno Particolare, un trentesimo del rateo mensile della gratifica natalizia e pasquale.

3 - Qualora un giorno semifestivo cada di domenica sarà riconosciuto al marittimo il solo trattamento previsto per la domenica.

Art. 53 **Ferie**

1 - A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale di 34 giorni per ogni anno di servizio o pro-rata, da fruire in giorni di calendario con esclusione delle domeniche e delle altre festività comprese nel periodo feriale stesso.

2 - L'armatore dovrà accordare il periodo feriale al marittimo nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione o di imbarco.

3 - Il marittimo avrà normalmente diritto di fruire del periodo feriale senza interromperlo, salvo impedimento che derivi da esigenze di servizio, nel quale caso sarà consentito all'armatore di frazionarlo in due periodi e, ove occorra, di differirlo in tutto o in parte all'anno successivo.

4 - Qualora l'armatore, per imprescindibili ragioni di servizio, non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali ai sensi dei commi precedenti, corrisponderà al marittimo altrettante giornate calcolate in base ad 1/26mo del minimo contrattuale conglobato, valore convenzionale della panatica, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore, indennità di rappresentanza di cui all'art. 43, ed ad 1/30mo del rateo di gratifica natalizia e pasquale e degli eventuali scatti di cui agli artt. 33 e 90.

5 - Per le navi inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c., le giornate di ferie, per i Comandanti e Direttori di macchina, passano da 31 a 35.

Dichiarazione a verbale

Con la fissazione del periodo feriale a 30 giorni (aumentato a 34 giorni) convenuto con il presente accordo di rinnovo, le parti si danno reciprocamente atto della completa attuazione attraverso lo strumento contrattuale delle disposizioni contenute nella convenzione n. 146, adottata a Ginevra dalla Conferenza Generale dell'Organizzazione Internazionale

del Lavoro in data 29 ottobre 1976, in materia di ferie annuali retribuite per i marittimi, e ratificata dall'Italia con legge 10 aprile 1981, n. 159.

NOTA - L'aumento delle ferie da 26 a 30 giorni per ogni anno di servizio o prorata è avvenuto anche con l'assorbimento della festività religiosa del 29 giugno soppressa dalla legge 5 marzo 1977, n. 54.

L'ulteriore aumento da 30 a 34 giorni, convenuto con l'accordo di rinnovo del 5/8/99, si applica salvo diversa disposizione definita con accordi aziendali.

Art. 54 Congedo matrimoniale

A) Personale di Stato Maggiore.

1 - Agli Ufficiali, agli Ufficiali radiotelegrafisti e agli Allievi Ufficiali che contraggono matrimonio sarà concesso dall'armatore un congedo straordinario retribuito di giorni quindici. Il congedo verrà accordato nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione o di imbarco.

2 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con congruo preavviso.

3 - Il congedo di cui sopra non potrà essere computato nel periodo delle ferie annuali né potrà essere considerato in tutto o in parte quale periodo di preavviso di licenziamento.

4 - Per la corresponsione della retribuzione si adotteranno i criteri seguiti per le ferie.

5 - Il periodo di congedo matrimoniale è computato agli effetti della determinazione dell'anzianità di servizio.

6 - Prima della concessione della licenza dovrà essere presentato il certificato di avvenuta pubblicazione matrimoniale.

7 - La celebrazione del matrimonio dovrà essere documentata entro 90 giorni dallo sbarco.

B) Sottufficiali e Comuni.

8 - Ai Sottufficiali e Comuni che contraggono matrimonio sarà concesso un congedo straordinario di otto giorni consecutivi.

9 - Il congedo di cui al precedente comma spetta al marittimo il cui rapporto di lavoro duri da almeno una settimana.

10 - Il congedo verrà accordato nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione o di imbarco.

11 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con un preavviso di almeno sei giorni, salvo casi eccezionali.

12 - Il congedo matrimoniale non potrà essere computato nel periodo delle ferie annuali, né potrà essere considerato in tutto o in parte quale periodo di preavviso di licenziamento.

13 - Durante il periodo di congedo matrimoniale sarà corrisposto ai marittimi un assegno calcolato moltiplicando per 8 il guadagno medio giornaliero realizzato nell'ultimo periodo di paga, computandosi anche il valore convenzionale della panatica, i compensi per lavoro straordinario ed ogni supplemento o indennità, anche occasionali, eccettuato soltanto il trattamento di fine rapporto, la gratifica natalizia, la gratifica pasquale, le indennità sostitutive di riposi maturati e non fruiti ed eventuali indennità corrisposte «una tantum».

14 - Qualora le esigenze dei traffici non consentano in tutto o in parte la concessione del congedo all'epoca del matrimonio, è lasciata al marittimo la facoltà di scelta di ritardare, in tutto o in parte, il congedo matrimoniale, ovvero di risolvere il rapporto di arruolamento con diritto alla corresponsione del trattamento di fine rapporto, escluso il preavviso.

15 - Ove il marittimo chieda la risoluzione del rapporto di lavoro, gli sarà concessa, al termine del congedo, l'iscrizione con precedenza assoluta nel turno particolare dell'armatore dal quale ha ottenuto il congedo. In mancanza di tale turno gli sarà concessa l'iscrizione con precedenza nel turno generale. Per fruire di questa iscrizione con precedenza il marittimo dovrà farne richiesta all'armatore (per l'iscrizione nel turno particolare), ovvero all'Autorità marittima (per l'iscrizione nel turno generale), entro un mese dalla data di celebrazione del matrimonio.

16 - Gli assegni per congedo matrimoniale sono corrisposti ai marittimi dall'armatore per conto dell'INPS.

17 - Il rimborso all'armatore delle somme corrisposte per congedi matrimoniali sarà effettuato dall'INPS successivamente all'invio, a cura dello

stesso armatore, del certificato di matrimonio presentato dal marittimo che ha fruito del congedo matrimoniale e con le modalità stabilite dall'Istituto stesso.

NOTA (alla lettera B) - Hanno diritto all'assegno matrimoniale anche i marittimi disoccupati che alla data del matrimonio possano far valere un rapporto di lavoro di almeno 15 giorni nei 90 giorni precedenti la data stessa. A questo effetto non si computa l'eventuale periodo passato in servizio militare per richiamo alle armi o per arruolamento volontario o per trattenimento alle armi oltre il servizio di leva. Ai marittimi disoccupati l'assegno per il periodo di congedo matrimoniale sarà corrisposto dalla Sede dell'INPS competente per il luogo di residenza del marittimo. La corresponsione dell'assegno sarà effettuata su presentazione di domanda in carta semplice corredata dal certificato di matrimonio e della documentazione necessaria a dimostrare lo stato di disoccupazione nonché il possesso dei requisiti specificati nel presente articolo.

Hanno diritto all'assegno per congedo matrimoniale i marittimi in servizio militare per richiamo alle armi, per arruolamento volontario o per trattenimento alle armi oltre il servizio di leva, i quali possano far valere un rapporto di lavoro di almeno quindici giorni nei novanta precedenti alla data di richiamo alle armi ovvero alla data di ultimazione del servizio di leva.

Il pagamento dell'assegno sarà effettuato direttamente dalla Sede competente dell'INPS. I marittimi disoccupati e quelli che si trovano alle armi decadono dal diritto al conseguimento dell'assegno ove non ne facciano domanda alla competente Sede dell'INPS entro sessanta giorni dalla data del matrimonio.

CAPO IX

PREVIDENZE

Art. 55

Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia

Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione

1 - Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati per la invalidità e la vecchiaia secondo le vigenti disposizioni di legge.

2 - Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati contro la tubercolosi e contro la disoccupazione involontaria secondo le apposite disposizioni di legge e di regolamento.

Art. 56

Assicurazione contro la cancellazione delle matricole e la perdita del titolo per sinistro marittimo

1 - Le società provvederanno a stipulare apposita polizza assicurativa per tutti i propri dipendenti in C.R.L. e T.P., nonché per il personale del turno generale, secondo quanto previsto dall'accordo del 20 dicembre 2002 e successive integrazioni (riportato nell'allegato 23).

NOTA - Eventuali assicurazioni previste in sede aziendale saranno mantenute assorbendo fino a concorrenza le disposizioni previste dall'art. 56.

Art. 57

Indennità di disoccupazione in caso di risoluzione del contratto di imbarco per naufragio

1 - In caso di risoluzione del contratto di imbarco per naufragio, qualunque sia il tipo di contratto, è dovuta al marittimo, oltre alle indennità previste dal presente contratto (art. 64/bis, punto 12) l'indennità di disoccupazione a termini della Convenzione Internazionale di Genova 15 giugno 1920 (1).

(1) Convenzione Internazionale di Genova 15 giugno 1920, ratificata con R.D. 27 dicembre 1925, n. 2544, G.U. 16 febbraio 1926, n. 38.

Indennità di disoccupazione in caso di perdita della nave per naufragio.

Art. 1 - Agli effetti dell'applicazione della presente Convenzione, il termine «marittimi» comprende tutte le persone occupate a bordo di qualsiasi nave adibita a navigazione marittima.

Per l'applicazione della presente Convenzione il termine «nave» è applicabile a tutti i bastimenti di qualsiasi natura di proprietà pubblica o privata, adibiti a navigazione marittima, escluse le navi da guerra.

Art. 2 - In caso di perdita per naufragio di una nave qualsiasi l'armatore o la persona con la quale il marittimo ha stipulato un contratto per prestare servizio a bordo della nave, dovrà pagare ad ogni marittimo imbarcato sulla nave un'indennità per far fronte alla disoccupazione derivante dalla perdita della nave per naufragio.

Questa indennità sarà pagata per tutti i giorni dell'effettivo periodo di disoccupazione del marittimo in ragione del salario dovuto in base al contratto, ma l'ammontare totale dell'indennità dovuta a ciascun marittimo per la presente Convenzione potrà essere limitata a due mesi di salario.

Art. 3 - Tali indennità godranno degli stessi privilegi che gli arretrati di salario per servizio prestato, ed i marittimi, per il recupero di esse, avranno diritto a ricorrere agli stessi mezzi di procedimento che per gli arretrati.

... Omissis...

Art. 58

Assicurazione malattie e infortuni

1 - Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati contro gli infortuni e le malattie ai sensi di legge.

2 - L'armatore assicurerà inoltre le prestazioni indicate nelle tabelle allegate al presente contratto (allegati nn. 11 e 13).

3 - La malattia non darà luogo alla risoluzione del contratto di imbarco, sempreché il marittimo sia in grado di riprendere il proprio posto a bordo 24 ore prima della partenza della nave, e ciò consti all'armatore, in base a referto sanitario, almeno 48 ore prima della partenza.

4 - Il lavoratore assente per malattia è tenuto a trovarsi nel proprio domicilio dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 17,00 alle 19,00, disponibile per le visite di controllo.

5 - Il lavoratore potrà indicare sul certificato medico 2 ore di reperibilità all'interno delle fasce orarie di cui sopra. Tale indicazione ha efficacia soltanto successivamente al terzo giorno di assenza per malattia, entro il quale deve pervenire, a termine di contratto, il certificato medico all'azienda.

6 - Sono fatte salve le eventuali documentabili necessità di assentarsi dal domicilio per le visite, le prestazioni e gli accertamenti specialistici nonché le visite di controllo.

Art. 59

Servizio militare di leva e richiamo alle armi

1 - Gli Ufficiali, Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni sono tenuti ad informare la Società all'atto dell'imbarco di una loro eventuale prossima chiamata alle armi per il servizio di leva o richiamo alle armi.

2 - In caso di chiamata o richiamo alle armi i marittimi hanno diritto al trattamento previsto dalle apposite disposizioni di legge applicabili alla loro categoria.

3 - Il marittimo richiamato alle armi avrà diritto alla conservazione del posto e sarà reintegrato nel primitivo imbarco non appena la nave soste nel porto di armamento o in quello nazionale di ultima destinazione o capolinea, sempreché nel frattempo non sia comunque venuto a scadere il contratto con il quale era imbarcato al momento del suo richiamo alle armi.

4 - In ogni caso l'armatore, tenute presenti le particolari attitudini professionali del marittimo, avrà facoltà di imbarcarlo su altra sua nave, con il grado e alle condizioni del precedente imbarco.

5 - Perde il diritto alla conservazione del posto il marittimo che non si presenti all'armatore, dopo il congedo dal servizio militare entro i termini stabiliti dalle disposizioni di legge o che si rifiuti di prendere imbarco su altra nave come indicato al precedente comma, oppure si imbarchi al servizio di altro armatore senza il consenso del precedente armatore.

6 - Quando l'interessato lo richieda l'armatore sarà tenuto a liquidargli il trattamento di fine rapporto maturato nelle misure previste agli articoli 65 e 91. L'eventuale liquidazione di tale T.F.R. non pregiudicherà il diritto alla conservazione del posto.

Art. 60
Indennità perdita corredo
strumenti professionali ed utensili

1 - In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito entro i limiti massimi indicati nella tabella allegata al presente contratto, allegato n. 14.

2 - Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionali a quelle indicate nella tabella.

3 - L'indennità relativa alla perdita degli strumenti scientifici od utensili non sarà dovuta quando risulti che i marittimi non ne fossero provvisti o li avessero avuti in dotazione dall'armatore.

CAPO X

RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 61

Risoluzione di diritto, qualunque sia il tipo di contratto di arruolamento

1 - Qualunque sia il tipo di contratto, il rapporto di lavoro si risolve di diritto (art. 343 del Codice della Navigazione):

- a) in caso di perdita totale, ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonché in caso di preda;
- b) in caso di perdita della nazionalità della nave;
- c) in caso di vendita giudiziale della nave;
- d) in caso di morte del marittimo;
- e) quando il marittimo, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato e non può riassumere il suo posto a bordo, alla partenza della nave da un porto di approdo;
- f) quando il marittimo è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave;
- g) in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima del marittimo;
- h) in caso di revoca, da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, del consenso all'iscrizione nelle matricole del minore di anni 18;
- i) quando il marittimo deve essere sbarcato per ordine dell'Autorità;
- l) quando il marittimo, fuori dei casi previsti dalle lettere precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di imbarco o da un porto di approdo, salvo quanto previsto dall'art. 17.

Art. 62

Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio

1 - Il contratto di arruolamento a viaggio cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi in esso previsti.

2 - Il marittimo ha facoltà di risolvere il contratto di arruolamento per più viaggi, prima del compimento dell'ultimo viaggio, quando la nave si trovi nel porto italiano di ultima destinazione, compiuta che sia la scarica e con un preavviso di almeno 48 ore prima della partenza. Il preavviso può essere dato dal marittimo anche in navigazione. Per le navi a itinerario circolare sarà considerato porto di ultima destinazione quello «capolinea».

3 - Alla risoluzione del contratto a viaggio sarà corrisposto al marittimo il trattamento di fine rapporto maturato nel corso del servizio prestato, calcolato secondo i criteri indicati all'art. 65.

4 - L'armatore ha facoltà di risolvere il contratto prima del compimento del viaggio corrispondendo al marittimo le seguenti indennità:

- a) se la risoluzione avviene nel porto di imbarco prima della partenza:
 - 1) se la presumibile durata del viaggio è inferiore a 45 giorni: tante giornate di minimo contrattuale conglobato, valore convenzionale della panatica, supplemento di paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4, indennità di rappresentanza di cui all'art. 43 quanti sono i giorni della presumibile durata del viaggio;
 - 2) se la presumibile durata del viaggio è di almeno 45 giorni: 45 giornate di minimo contrattuale conglobato, valore convenzionale della panatica, supplemento di paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4 e indennità di rappresentanza di cui all'art. 43;
- b) se la risoluzione avviene dopo la partenza: tante giornate di minimo contrattuale conglobato, valore convenzionale della panatica, quanti sono i giorni della presumibile durata residua del viaggio.

5 - Nel caso di risoluzione del contratto dopo la partenza, l'armatore è inoltre tenuto a provvedere al rimpatrio del marittimo ai sensi dell'art. 66.

Art. 63

Norme relative al contratto di arruolamento a viaggio

1 - Le indennità di cui al 4° comma dell'art. 62 non sono dovute se la risoluzione del contratto avviene:

- a) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave o altra causa non imputabile all'armatore, che rendano impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;
- b) a causa di disarmo per mancanza di traffico per un periodo non inferiore a 15 giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a 30 giorni.

2 - In tali casi l'armatore corrisponderà al marittimo il trattamento di fine rapporto di cui al 3° comma dell'art. 62. Tale trattamento sarà corrisposto anche se il contratto si risolve per causa di forza maggiore non dipendente da fatto imputabile al marittimo.

3 - Qualora per interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita all'armatore una indennità, i marittimi hanno diritto al trattamento di fine rapporto nonché all'indennità di cui all'art. 62, 4° comma, ma l'ammontare complessivo delle indennità, fermo restando la intangibilità del trattamento di fine rapporto, non potrà superare il terzo dell'indennità conseguita dall'armatore.

4 - Se la risoluzione è dovuta a colpa del marittimo, si applicano per i contratti di imbarco a viaggio le disposizioni di cui all'art. 64, lettera F).

Art. 64

Risoluzione del contratto di arruolamento, a tempo determinato e a tempo indeterminato

1 - Per i lavoratori marittimi il contratto di arruolamento, a tempo determinato e a tempo indeterminato cessa al compimento del periodo contrattuale d'imbarco di cui agli articoli, 3 e 3 bis del presente CCNL.

2 - Il Lavoratore marittimo completato il periodo di arruolamento scenderà per fine contratto.

Art. 64 bis
Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento
a tempo determinato e a tempo indeterminato

Preavviso

1 - Il contratto di arruolamento può essere risolto:

- a) per volontà del lavoratore marittimo;
- b) per volontà del datore di lavoro per giusta causa o giustificato motivo;
- c) per avvicendamento;
- d) per forza maggiore o giusta causa;
- e) per richiesta del marittimo in caso di prolungata permanenza della nave all'estero;
- f) per colpa del marittimo.

A) Risoluzione per volontà del lavoratore marittimo.

2 - Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per volontà del lavoratore marittimo in porto nazionale od estero, prima del compimento del periodo contrattuale di imbarco, il lavoratore marittimo stesso, dovrà darne preavviso nei termini indicati dal successivo punto 6 e sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questo anticipate.

3 - I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica e dei figli, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco; o per fatto grave da documentare e sottoporre tempestivamente al datore di lavoro.

4 - Il preavviso può essere dato dal lavoratore marittimo anche in navigazione.

B) Risoluzione per volontà del datore di lavoro per giusta causa o giustificato motivo.

5 - Per giusta causa il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, salvo l'obbligo del rimpatrio. Per giustificato motivo il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, nel rispetto dei termini del preavviso, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 66 relative al rimpatrio e le norme sulle infrazioni disciplinari.

Preavviso

6 - Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento è stabilito: in 18 (diciotto) giorni per il contratto di arruolamento a tempo indeterminato; in 15 (quindici) giorni per il contratto di arruolamento a tempo determinato. Per i contratti di arruolamento di qualsiasi tipologia, di durata inferiore ai suddetti termini di preavviso, questi ultimi saranno stabiliti nella misura della metà della durata dei contratti stessi.

7 - Il preavviso può essere dato nei porti nazionali di imbarco o di ultima destinazione.

8 - È in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di minimo contrattuale conglobato, pro-rata della 13a e 14a mensilità, e se dovuti, supplemento paga per personale di stato maggiore, eventuali scatti di anzianità e indennità di rappresentanza di cui all'art. 27, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

C) Risoluzione del contratto di arruolamento per avvicendamento.

9 - Per i marittimi non in continuità di rapporto di lavoro il contratto di arruolamento cessa al compimento del periodo contrattuale di imbarco (vedi art. 71) al marittimo sarà corrisposto il trattamento di fine rapporto maturato durante il periodo di imbarco, secondo le misure e le modalità indicate all'art. 65.

Qualora il marittimo iscritto a turno particolare non venisse imbarcato dopo il periodo di riposo e una franchigia di 30 giorni, allo stesso verrà corrisposta metà del preavviso.

D) Risoluzione per forza maggiore o giusta causa.

10 - Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno degli eventi sotto elencati:

- forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;
- morte del marittimo;
- chiamata o richiamo alle armi del marittimo;
- interdizione del commercio;

il marittimo di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco e alla metà dell'indennità sostitutiva del preavviso come disciplinato al precedente punto 6, con un minimo di 15 giorni complessivi di retribuzione.

11 - Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno degli altri eventi sottoelencati il marittimo o i suoi aventi causa avranno

diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco, con un minimo garantito di 9 giorni complessivi di retribuzione:

- infortunio o malattia del marittimo;
- disarmo per qualsiasi causa.

12 - Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio il marittimo o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco con un minimo garantito di 15 giorni complessivi di retribuzione.

13 - Qualora l'armatore risolva il contratto di arruolamento nei casi di vendita della nave con trapasso di bandiera, di arresto e preda della nave il marittimo avrà diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco nonché alla indennità sostitutiva del preavviso, con un minimo di 30 giorni complessivi di retribuzione.

14 - Il contratto di arruolamento è risolto per forza maggiore nei casi indicati all'art. 61.

NOTA A VERBALE - Ai fini del riconoscimento dei giorni minimi di retribuzione previsti ai punti 10, 11, 12 e 13 della lettera D), si intende, che nel caso in cui la sommatoria del T.F.R. maturato e dell'eventuale spettanza di preavviso non copra, in termini di valore detti minimi, la differenza spettante al marittimo verrà riconosciuta come integrazione al trattamento di fine rapporto.

E) Risoluzione per richiesta del marittimo per prolungata permanenza della nave all'estero.

15 - Se il marittimo rimanesse lontano dai porti nazionali di arruolamento o di ultima destinazione per un periodo ininterrotto di 8 mesi e non fosse iniziato o ordinato il viaggio di ritorno a uno di questi porti per le normali vie di traffico, il marittimo avrà la facoltà con un preavviso di 12 giorni, di risolvere il contratto con diritto al trattamento di fine rapporto maturato durante il servizio prestato, nonché alla indennità sostitutiva del preavviso calcolata ponendo a base gli elementi retributivi di cui al precedente punto 8; e al rimpatrio a spese dell'armatore in deroga a quanto previsto dall'art. 66, punto 1.

16 - Per le navi stazionarie nelle zone tropicali e per quelle la cui navigazione si effettua per una serie ininterrotta di viaggi nelle zone predette per la durata di sei mesi, il termine di otto mesi è ridotto a sette mesi.

17 - Per le navi che esercitano traffici tra Suez ed il Golfo Persico lo stesso termine è ridotto a sei mesi ed il marittimo non potrà essere obbligato a continuare nel servizio oltre tale termine, purché preavverta tempestivamente il comando di bordo della sua intenzione di essere rimpatriato.

18 - Il periodo complessivo di imbarco non può comunque superare tra navigazione nazionale ed estera 11 mesi.

F) Risoluzione per colpa del marittimo.

19 - Se la risoluzione del contratto di arruolamento è dovuta a colpa del marittimo, ai sensi del precedente art. 13, l'Armatore è tenuto a corrispondere il solo trattamento di fine rapporto e ove ne ricorrano gli estremi di diritto il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'armatore.

Art. 65 Trattamento di fine rapporto

1 - Il trattamento di fine rapporto è regolato dalle norme della legge 29 maggio 1982, n. 297 ed in particolare ai sensi del 20 comma dell'art. 4 della citata legge, si conferma che la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:

- a) minimo contrattuale conglobato;
- b) rateo della gratifica natalizia;
- c) rateo della gratifica pasquale;
- d) valore convenzionale della panatica di cui all'art. 48;
- e) gli scatti di anzianità/navigazione di cui agli artt. 33 e 90;
- f) l'indennità di rappresentanza di cui all'art. 43 per il Padrone al comando e per il Direttore di Macchina non in possesso del titolo di Capitano di macchina;
- g) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 4.

2 - All'atto della cessazione del rapporto di lavoro l'armatore corrisponderà al marittimo il trattamento di fine rapporto calcolato per tutte le qualifiche, in 30/30 di retribuzione utile.

Art. 66
**Rimpatrio del marittimo al porto di imbarco
o di ingaggio**

A) Diritto al rimpatrio e modalità relative.

1 - Fermo restando l'obbligo dell'armatore di provvedere al rimpatrio del marittimo quando il contratto si risolve o cessa in luogo diverso dal porto di arruolamento, il marittimo sarà tenuto a rimborsare le spese sostenute dall'armatore per il suo rimpatrio qualora lo sbarco sia avvenuto per fatto imputabile alla sua volontà.

Con ciò viene confermato quanto previsto dall'art. 4 della Convenzione Internazionale OIL n. 23 del 7 giugno 1926, ratificata in Italia con la legge 14 gennaio 1929, n. 147.

2 - Il rimpatrio si compie con il ritorno del marittimo al porto di arruolamento o al luogo di ingaggio, a sua scelta. Se il marittimo ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al suo ritorno in altra località da lui indicata.

3 - Il rimpatrio è effettuato a cura dell'armatore a mezzo motonave, ferrovia, automezzo o aereo.

4 - In caso di viaggi per via aerea è in facoltà dell'armatore di far seguire i bagagli con altro mezzo, ove se ne presenti la possibilità.

5 - L'armatore deve corrispondere al marittimo, per tutta la durata del viaggio di rimpatrio, il minimo contrattuale conglobato, la panatica in natura o l'indennità sostitutiva da concordarsi volta per volta e il pro rata della gratifica natalizia e della gratifica pasquale.

6 - Durante il viaggio di rimpatrio il marittimo dovrà essere assicurato contro gli infortuni e le malattie secondo le norme di legge e del presente contratto.

7 - Salvo quanto disposto al 1° comma del presente articolo, al termine dell'imbarco sarà corrisposto al marittimo l'importo delle spese di viaggio (trasporto ferroviario, marittimo o aereo) per il ritorno al luogo di residenza.

B) Classi di viaggio e spese trasporto bagaglio.

8 - Le classi di viaggio per mare sono stabilite come segue:

- a) 1a classe per il Padrone al Comando, il Direttore di macchina non in possesso del titolo di Capitano di Macchina, il 1° Ufficiale di coperta e di macchina (qualora forniti di patente);
- b) 2a classe per gli Ufficiali, gli Allievi Ufficiali e per i Sottufficiali e Comuni.

9 - Le classi di viaggio per ferrovia sono stabilite come segue:

- a) 1a classe per gli Ufficiali e gli Allievi Ufficiali;
- b) 2a classe per i Sottufficiali e Comuni.

10 - Fra le spese di rimpatrio è compresa l'eventuale spesa per trasporto del bagaglio nei seguenti limiti di peso:

- Kg. 120 per gli Ufficiali e gli Allievi Ufficiali;
- Kg. 80 per i Sottufficiali;
- Kg. 80 per i Comuni, Giovanotti e Mozzi.

C) Imbarco su altre navi in luogo del rimpatrio.

11 - L'obbligo di provvedere al rimpatrio del marittimo può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'armatore le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo del rimpatrio. Se la retribuzione percepita dal marittimo a bordo della nave sulla quale è imbarcato è inferiore a quella del precedente imbarco, l'armatore è tenuto a corrispondere la differenza (art. 367 Codice della Navigazione).

D) Rimpatrio in caso di interdizione del commercio, ecc.

12 - In caso di interdizione del commercio, di arresto della nave, di preda, di naufragio ed anche in caso di vendita con trapasso di bandiera, il marittimo ha diritto di essere rimpatriato con paga, indennità di continenza e panatica fino al giorno dell'arrivo nel porto di imbarco.

E) Rimpatrio in caso di rinnovo del contratto in luogo diverso da quello di stipula della prima convenzione.

13 - Nel caso in cui il contratto di imbarco sia rinnovato in luogo diverso da quello ove fu stipulato il primo contratto di imbarco, il marittimo conserverà il diritto di essere rimpatriato con le competenze di cui ai precedenti paragrafi, al porto di stipulazione della prima convenzione.

CAPO XI

REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 67

Regolamento di bordo

A) Alloggi.

1 - Compatibilmente con le caratteristiche della nave gli alloggi di tutti i componenti l'equipaggio dovranno essere situati a poppavia della paratia di collisione ubicati in modo da risultare naturalmente arieggiati, spaziosi ed in perfette condizioni igieniche e dovranno essere convenientemente arredati.

2 - Agli Ufficiali sarà assicurata la pulizia ed il riassetto delle cabine.

B) Servizio mensa.

3 - Agli Ufficiali sarà assicurato il servizio mensa.

4 - Qualora il numero dei Sottufficiali imbarcati sia di almeno 9, sarà assicurato ai Sottufficiali stessi il servizio per la mensa.

5 - Ove l'ubicazione dei locali mensa Sottufficiali e Comuni lo rendesse possibile, sarà esteso il servizio mensa anche ai Comuni, al predetto servizio mensa sarà eventualmente destinato anche il Mozzo.

C) Servizio di coperta.

6 - Fermo restando quanto disposto dagli artt. 25 e 26 il personale dovrà eseguire il lavoro di lavaggio della pittura, raschiatura, picchettaggio, smacchiatura e pitturazione della nave in condizioni di sicurezza. Qualora si debba fare ricorso all'uso di ponteggi sospesi (1) è corrisposto il compenso di cui all'allegato n. 6.

7 - La pulizia dei gabinetti di decenza per gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni delle sezioni coperta e macchina sarà eseguita dai giovanotti e dai mozzi.

(1) Per ponteggi sospesi si intendono tutti i tipi di ponteggi che non trovano appoggio sul piano sottostante alla zona di lavoro.

D) Servizio di macchina.

8 - Gli operai meccanici saranno adibiti a tutti i lavori di ordinaria manutenzione e riparazione delle caldaie, calderine, macchine principali ed ausiliarie e relative tubolature ed accessori e a quegli altri che venissero loro ordinati.

9 - Durante la navigazione, occorrendo eseguire la pulizia interna delle calderine, questa sarà eseguita dal personale di macchina col diritto al compenso per lavoro straordinario se effettuato fuori dell'orario di servizio. Per detti lavori è altresì stabilito il compenso di cui all'allegato n. 6 salvo il diverso trattamento previsto dalla contrattazione integrativa aziendale.

10 - Il lavoro di picchettaggio e raschiaggio interno delle caldaie e caldaie non rientra tra le mansioni ordinarie dei marittimi. Tuttavia esso potrà essere ordinato dal Comando di bordo, con l'esclusione della corresponsione del compenso straordinario qualora effettuato nell'orario normale. Per detti lavori è riconosciuto il compenso di cui all'allegato n. 6 salvo il diverso trattamento previsto dalla contrattazione integrativa aziendale.

E) Lavori.

a) Lavori da non effettuarsi.

11 - All'interno dei seguenti locali non possono essere effettuati, salvo quanto disposto dall'art. 23, i lavori di pulizia, di picchettaggio e pittura: gavoni, pozzi catene, doppi fondi salvo la manutenzione delle tubolature e degli accessi, depositi di olio combustibile e olio lubrificante, intercapedini di macchina, salvo la manutenzione delle tubolature e degli accessi, fuori bordo in navigazione, serbatoi aria di avviamento.

12 - Inoltre non possono essere effettuati lavori di picchettaggio e pittura all'interno di casse alte, deep-tanks e sentine.

13 - Saranno consentiti interventi del personale in detti locali per le necessità operative della nave.

14 - Eventuali deroghe per particolari tipi di nave potranno essere concordate nella contrattazione integrativa.

b) Lavori di particolare disagio.

15 - Per l'effettuazione dei sottoelencati lavori è riconosciuto il compenso di cui all'allegato n. 6 salvo il diritto al compenso per lavoro straordinario per le prestazioni effettuate oltre il normale orario di lavoro o di guardia.

In coperta.

- a) cementazione previa pulizia con rimozione di sedimenti all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile;
- b) pulizia dei deep-tanks e delle casse alte;
- c) pulizia delle sentine stiva e delle sentine macchina degassificate, picchettaggio alberi e ciminiere in condizioni di sicurezza con l'uso di ponteggi sospesi;
- d) pulizia delle cisterne adibite a carico liquido.

I compensi per i lavori sopra elencati eventualmente già previsti nella contrattazione integrativa aziendale, sono aboliti salvo quelli con trattamento di miglior favore.

16 - I compensi per l'effettuazione dei sottoelencati lavori:

- e) costruzione e demolizione di paratie divisionali (feeders bins) ;
- f) apertura e chiusura delle boccaporte tradizionali;
sono quelli previsti dalla contrattazione integrativa aziendale.

In macchina.

17 - I sottoelencati lavori di macchina saranno retribuiti con un compenso da determinarsi, per ogni singolo lavoro, nella contrattazione integrativa aziendale.

(motonavi):

- 1) smontaggio e rimontaggio per sostituzione testata cilindro motore principale;
- 2) smontaggio e rimontaggio stantuffi motore principale per sostituzione o manutenzione totale;
- 3) smontaggio e rimontaggio camicie per cilindro motore principale per sostituzione o manutenzione;
- 4) smontaggio e rimontaggio cuscinetto testa di biella per aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;
- 5) smontaggio e rimontaggio coppia cuscinetti piede di biella e aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;
- 6) smontaggio e rimontaggio per manutenzione o sostituzione di una turbosoffiante del motore principale, esclusa la pulizia dei filtri;

- 7) revisione completa in una soluzione di un gruppo elettrogeno, esclusa la manutenzione parziale;
- 8) smontaggio e revisione completa e lavaggio di un generatore elettrico e di un motore elettrico di potenza superiore a Kw. 40, esclusa la manutenzione parziale;
- 9) smontaggio, manutenzione e rimontaggio valvole di scarico di un cilindro del motore principale;
- 10) smontaggio, manutenzione e rimontaggio gruppo valvole lavaggio di una pompa d'aria del motore principale;
- 11) riparazione muratura refrattaria al metroquadro;
- 12) imbarco, sistemazione e travaso fusti olio lubrificante.

(turbonavi):

Gruppi elettrogeni:

- 1) revisione completa e lavaggio dell'avvolgimento di un generatore elettrico o di un motore superiore a 40 Kw.

Caldaiie principali:

- 2) pulizia fasci tubieri mediante lavaggio e sciabolatura con rimozione detriti e pulizia camera combustione;
- 3) riparazione muratura refrattaria al metroquadro.

Condensatori:

- 4) pulizia mediante scovolatura del condensatore principale;
- 5) pulizia mediante scovolatura del condensatore ausiliario.

Turboalternatori:

- 6) pulizia mediante scovolatura del condensatore.

CAPO XII

REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Art. 68

Iscrizione al turno

1 - I lavoratori marittimi, compresi gli Ufficiali, da iscrivere nel Turno Particolare, saranno prelevati a libera scelta dalla eventuale lista stagionale o dal Turno Generale.

2 - Il Turno Particolare è suddiviso per le categorie previste dalle tabelle di armamento.

3 - I lavoratori marittimi da imbarcare, non iscritti alla continuità di rapporto di lavoro, saranno prelevati dal Turno Particolare o in caso di indisponibilità dalla eventuale lista stagionale o dal Turno Generale.

Art. 69

Iscrizioni e reiscrizioni

1 - Le iscrizioni e le reiscrizioni nel Turno vengono effettuate in seguito a richiesta scritta da parte della Società al competente Ufficio di Collocamento.

2 - Per l'iscrizione il lavoratore marittimo deve essere in possesso dei requisiti per la categoria nella quale è chiesta l'iscrizione stessa.

3 - I lavoratori marittimi saranno reiscritti nell'ordine cronologico di presentazione del libretto di navigazione, che dovrà essere effettuata non oltre il 15° giorno dallo sbarco, salvo quanto previsto dall'art. 77, punto 2.

4 - Il Turno sarà composto dagli iscritti al Turno Particolare. E, per le navi superiori a 3.000 t.s.l., anche dagli iscritti al Fondo. La composizione numerica dei Turni Particolari per ogni categoria sarà rapportata alle tabelle di armamento delle navi in esercizio della Società, in modo che i marittimi iscritti al Turno Particolare, sommati a quelli in C.R.L., non superino il 143% del personale previsto dalle tabelle di armamento, per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave. Sarà possibile istituire a livello locale, Turni Particolari di riserva per eventuali specifiche e temporanee esigenze aziendali, previo accordo tra le parti; per tale personale non vige l'obbligo della reiscrizione.

Art. 70

Regolamento di imbarco

1 - La Società ha facoltà di avviare a bordo il marittimo non strettamente nell'ordine cronologico di iscrizione, con un margine di scelta fra i primi cinque iscritti per categoria. Per le navi superiori a 3.000 t.s.l. si darà, in ogni caso, la precedenza ai marittimi in continuità di rapporto di lavoro o iscritti al Fondo che abbiano già usufruito del periodo di riposo (*).

Art. 71

Periodo di imbarco

1 - Il periodo di imbarco è così regolamentato:

- a) 4 mesi, prorogabili di 60 giorni da parte dell'armatore, per tutte le navi (comprese le bulk carriers e le ore-oil);
- b) 4 mesi, prorogabili di 30 giorni da parte dell'armatore, per le navi adibite a traffici mediterranei, per le navi O.B.O., le navi cisterna, le navi full containers;
- c) 4 mesi per le navi traghetto.

2 - Il marittimo completato il periodo di imbarco, sbarcherà per "avvicendamento".

3 - Da parte dell'armatore, potranno essere richiesti adeguamenti del periodo di imbarco previsto dalla normativa generale a particolari situazioni riguardanti ogni tipo di nave.

Qualora il marittimo debba iniziare l'ultimo viaggio del suo periodo di imbarco, potrà essere sbarcato sino a venti giorni prima del periodo minimo di imbarco.

(*) Nota a verbale:

- 1) I marittimi non imbarcati secondo l'ordine cronologico di iscrizione a turno saranno comunque chiamati per imbarco nelle successive quattro chiamate salvo oggettive esigenze di carattere tecnico.
- 2) I marittimi del turno particolare non iscritti al Fondo, né in regime di continuità, non saranno comunque chiamati all'imbarco prima che sia trascorso un periodo a terra pari almeno al 33% del periodo di imbarco

Art. 72

Reiscrizione al turno o cancellazione dal turno particolare

Periodo di prova

1 - L'obbligo della reiscrizione nei limiti di cui al punto 4 dell'art. 69 vige per i marittimi che abbiano superato il periodo di prova che, ai soli fini della reiscrizione al turno viene fissato in mesi 3 per il personale imbarcato su navi che facciano scalo regolarmente in porti nazionali, ed in mesi 4 per il personale imbarcato su altre navi.

2 - Il mancato superamento del periodo di prova deve essere comunicato all'interessato alla scadenza del periodo suddetto ma non costituisce motivo per la risoluzione del contratto d'imbarco che avrà luogo in base a quanto previsto dalla convenzione di arruolamento.

3 - Fermo restando quanto previsto dall'art. 13 sono considerati, altresì, giustificati motivi per la non reinscrizione al turno particolare o la cancellazione dal turno stesso:

- a) indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 30 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;
- b) l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'IPSEMA) anche se dovuti a più eventi morbosi;
- c) mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro due giorni dall'insorgere del motivo;
- d) lo sbarco per volontà del marittimo senza giustificato motivo;
- e) l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;
- f) il rifiuto di trasbordare;
- g) la temporanea inibizione dall'esercizio professionale;
- h) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;
- i) la riduzione della flotta sociale, il disarmo di durata superiore a 90 giorni. In questi casi la non reinscrizione a turno o la cancellazione dal turno sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

4 - La eventuale non reinscrizione, o cancellazione dal turno particolare, verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata nel termine di 30 giorni rispettivamente dalla data di presentazione del libretto di navigazione o dalla data del provvedimento.

5 - Il marittimo può chiedere, entro 15 giorni dalla comunicazione della Società, i motivi che hanno determinato il provvedimento della non reinscrizione nel turno particolare o la cancellazione dallo stesso. In tale caso la Società risponderà all'interessato entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta.

6 - Il marittimo che per giustificato motivo non risponde alla chiamata per l'imbarco su una determinata nave, potrà successivamente essere imbarcato, anche mediante trasbordo, sulla medesima nave o su altra dello stesso tipo adibita alla medesima linea, una volta cessati i motivi che causarono il mancato imbarco.

7 - Si considera contrario allo spirito delle presenti norme la cancellazione o la mancata reinscrizione al turno particolare determinata da motivi di fede religiosa, di credo politico o di appartenenza ad un Sindacato.

Art. 73 **Collegio di conciliazione ed arbitrato**

1 - Il marittimo che ritenga ingiustificata la non reinscrizione nel turno particolare, o la sospensione dal turno e la cancellazione dal medesimo, può chiedere con lettera raccomandata, entro 10 giorni dalla comunicazione della mancata reinscrizione, l'intervento conciliativo delle Associazioni stipulanti il presente contratto. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro i 20 giorni successivi alla richiesta, in caso di esito positivo verrà redatto un verbale di conciliazione che sarà depositato presso l'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione a cura di una delle parti.

2 - Il direttore dell'ufficio o un suo delegato, accertata la autenticità del verbale di conciliazione, provvederà a depositarlo nella cancelleria della Pretura nella cui circoscrizione è stato redatto. Il Pretore, su istanza delle parti interessate, accertata la regolarità formale del verbale di conciliazione, lo dichiara esecutivo con decreto (legge 11 agosto 1973, n. 533).

3 - Ove invece il tentativo di conciliazione non riesca, il marittimo potrà ricorrere ad un Collegio Arbitrale; a tal fine lo stesso provvederà contestualmente alla richiesta di costituzione del Collegio (da inoltrarsi mediante lettera raccomandata alla Società a pena di decadenza nel termine di 10 giorni successivi a quello di cui al precedente comma) a designare il nominativo del proprio rappresentante; la società, nei cinque giorni successivi, provvederà a designare il proprio.

4 - Gli arbitri scelti dalle parti provvederanno, entro i 10 giorni successivi a quello assegnato alla Società per le designazioni del proprio arbitro, a designare, di comune accordo, il Presidente del Collegio.

5 - In mancanza di accordo, il Presidente del Collegio verrà scelto mediante sorteggio tra quelli compresi in una lista, depositata presso la competente Capitaneria di Porto, composta di un numero di nomi, non superiore ad otto, formata di comune accordo fra le Organizzazioni Sindacali stipulanti e firmatarie.

6 - Il Collegio espleterà un ulteriore tentativo di componimento e, ove questo non riesca, emanerà in posizione sostitutiva delle parti compromittenti il suo giudizio secondo equità e senza obbligo di formalità procedurali entro 30 giorni dalla sua formale costituzione.

7 - Grava sulla Società l'onere della prova dei fatti posti a base del motivo addotto a giustificazione della cancellazione o della mancata iscrizione nel turno particolare.

8 - Nel caso in cui il motivo addotto dalla Società non venisse riconosciuto valido dal Collegio, la Società stessa dovrà corrispondere al marittimo, a titolo di penale, un importo pari a tante giornate calcolate in trentesimi di retribuzione utile, così come indicata al punto 1 dell'art. 65, e secondo i seguenti limiti:

- per i marittimi iscritti al T.P. 30 giorni;

Per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

- per i marittimi iscritti al Fondo:
 - fino a 12 mesi di navigazione con iscrizione al Fondo 30 giorni;
 - oltre i 12 mesi di navigazione con iscrizione al Fondo 45 giorni.

Inoltre il marittimo iscritto al Fondo manterrà tale iscrizione.

Art. 74 Comitato paritetico

1 - Le parti convengono che, per le questioni riguardanti i turni particolari, la rappresentanza in seno al Comitato paritetico presso le Capitanerie di Porto ove esiste un turno particolare — presieduto dal Comandante del Porto — sia costituita da un membro nominato da ciascuna delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori stipulanti e firmatarie del presente contratto e da altrettanti membri nominati dalla organizzazione sindacale dell'armamento libero.

2 - Le parti concordano che al predetto Comitato — oltre ai compiti che saranno allo stesso affidati dal Comitato Centrale per il collocamento dei marittimi, istituito presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione — sia demandato il compito di vigilare sull'applicazione delle norme del presente regolamento e di decidere sui casi controversi in ordine alle norme stesse.

* * * * *

Settore traghetti

Ferme restando le vigenti disposizioni contrattuali in materia di determinazione della consistenza del Turno Particolare e in considerazione delle esigenze operative di stagionalità delle navi traghetto, le parti convengono sull'opportunità di definire a livello aziendale la costituzione di liste stagionali, individuando i requisiti che i lavoratori marittimi devono possedere per l'iscrizione. La consistenza della lista, oltre a tener conto delle esigenze stagionali delle società, garantirà un periodo medio annuale di imbarco. Detto personale, qualora ne possenga i requisiti, avrà priorità nella copertura di eventuali carenze nell'ambito del Turno Particolare della società.

CAPO XIII

FONDO NAZIONALE MARITTIMI (Navi superiori a 3.000 t.s.l.)

Art. 75 Fondo Nazionale Marittimi

La Confederazione Italiana Armatori e le Organizzazioni Sindacali stipulanti e firmatarie concordano che le Aziende aderenti alla Confitarma costituiscano un Fondo secondo i seguenti principi direttivi:

1 - Il Fondo è denominato «Fondo Nazionale Marittimi». Esso è un soggetto autonomo ed indipendente sia rispetto alle Organizzazioni Sindacali ed alla Confitarma sia rispetto alle imprese di navigazione tenute al versamento delle somme di cui al punto 5.

2 - Il Fondo costituisce strumento di attuazione della Convenzione OIL n. 145 del 1976, sulla continuità di lavoro della Gente di Mare, corrispondendo ai lavoratori, in possesso dei requisiti di cui al successivo punto 3 e che non beneficiano del trattamento di continuità o di altro compenso e/o indennità (comandata e simili, malattie ed infortuni, ecc.) una indennità corrispondente al 75% e all'80% del minimo contrattuale conglobato rispettivamente per i comuni/sottufficiali e gli ufficiali, per un massimo di sei elevabili a nove in caso di cancellazione dalla C.R.L. o dal T.P. successivamente alla risoluzione del contratto di imbarco e al periodo di permanenza a terra di cui al successivo articolo 76, punto 4; ovviamente qualora non si verifichi una delle condizioni sopra previste. Il Fondo Nazionale Marittimi provvederà, altresì, ad erogare al personale iscritto al Fondo nel caso di cancellazione dalla C.R.L. o di non reinscrizione o cancellazione dal turno particolare, conseguente a disarmo superiore a 90 giorni, riduzione della flotta, ristrutturazione aziendale o cessazione dell'attività, sempre che non ci sia stata chiamata per l'imbarco, il trattamento economico di cui sopra per un periodo massimo di 6 mesi. Tale periodo decorre per il personale iscritto al Turno Particolare dalla cancellazione o non reinscrizione al turno stesso, detraendo dai 6 mesi l'eventuale periodo per il quale il Fondo ha già provveduto a corrispondere il relativo trattamento, e per marittimi in C.R.L. dalla data della risoluzione del rapporto di lavoro. L'eventuale cancellazione o non reinscrizione al turno per i casi di ristrutturazione aziendale o di riduzione della flotta avverrà secondo le modalità previste dall'art. 72, lettera h),

ovviamente quando non si verifichi una delle condizioni previste al 1° comma del punto 2.

Qualora il trattamento di cui al 1° comma del punto 2 si prolunghi oltre il 30° giorno sarà a carico dell'azienda, dalla quale proviene il marittimo, un contributo suppletivo pari alla indennità erogata per i giorni successivi al 30°. Tale contributo non è dovuto se l'azienda, fermo restando il mantenimento del marittimo nel proprio turno particolare, lo ha reso disponibile, con atto formale e con un preavviso di 30 giorni, all'imbarco presso altre aziende aderenti al Fondo.

Nel caso una impresa aderente al Fondo chiami il marittimo all'imbarco e questi rifiuti senza giustificato motivo, il marittimo stesso non avrà diritto al trattamento di cui al 1° comma del punto 2 mantenendo l'iscrizione al turno particolare della società da cui proviene.

Le imprese con meno di tre navi, qualora non consorziate con turno particolare unico, che non siano in grado di ruotare i marittimi nei periodi previsti dagli articoli 71 e 76 dovranno comunicare al Fondo, entro 10 giorni dallo sbarco del marittimo, la data della disponibilità all'imbarco presso le aziende aderenti al Fondo che curerà le relative segnalazioni. In mancanza di tale segnalazione nel suddetto termine sarà a carico della Azienda una corresponsione pari al trattamento che il Fondo avrebbe garantito.

Analoga procedura sarà seguita dalle Aziende e dal Fondo per il personale del Turno Particolare di Riserva.

3 - I requisiti richiesti per l'iscrizione al Fondo sono i seguenti:

- a) tutti i marittimi che maturino i seguenti requisiti, purché risulti che i lavoratori medesimi abbiano svolto durante l'arruolamento i dovuti periodi di imbarco previsti dai C.C.N.L. e che non si siano rifiutati ingiustificatamente alle chiamate di imbarco:
 - Ufficiali (con esclusione degli allievi): 12 mesi di navigazione negli ultimi 24 da Ufficiale con più Aziende oppure 9 mesi negli ultimi 18 da Ufficiale con la stessa Azienda;
 - Sottufficiali: 12 mesi di navigazione da Sottufficiale negli ultimi 24 con più Aziende oppure 10 mesi negli ultimi 20 da Sottufficiale con la stessa Azienda;
 - Comuni: 12 mesi di navigazione negli ultimi 24 con l'ultima qualifica con più Aziende oppure 10 mesi di navigazione negli ultimi 20 nell'ultima qualifica con la stessa Azienda.

Per navigazione si intende navigazione su navi mercantili;

- b) per godere del trattamento economico del Fondo sarà necessario oltre che possedere i requisiti di iscrizione, effettuare imbarchi della durata minima di 2 mesi.

Motivi di cancellazione dal Fondo.

- 4 -**
- la cancellazione dal T.P. per giustificato motivo non contestato dal marittimo stesso oppure riconosciuto valido dal Collegio Arbitrale di cui all'art. 73 del Contratto. Resta inteso che il lavoratore che decade dal diritto di iscrizione al Fondo, per l'eventuale reinscrizione allo stesso, dovrà rimaturare i requisiti di cui al punto 3, lettera a) del presente articolo;
 - l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla Assicurazione fondamentale e complementare della Cassa Marittima) anche se dovuti a più eventi morbosi.

5 - Le imprese di navigazione aderenti alla Confitarma o che comunque applicano il presente C.C.N.L. accantoneranno presso il Fondo una somma mensile pari allo 0,25% del minimo contrattuale conglobato per ogni lavoratore marittimo imbarcato su navi superiori a 3.000 t.s.l. esclusi i lavoratori che beneficino del regime di continuità: comunque ogni Azienda contribuirà mensilmente al Fondo con almeno lo 0,125% del minimo contrattuale conglobato dei propri marittimi imbarcati.

Il contributo della Azienda potrà variare in relazione alle risultanze del bilancio del Fondo.

6 - Sono Organi del Fondo:

- Consiglio di Amministrazione;
- Assemblea;
- Collegio dei Sindaci.

7 - Il Consiglio nomina nel proprio seno un Presidente e un Vice Presidente.

8 - Il Collegio Sindacale è composto da tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo e uno supplente saranno designati dalle Organizzazioni Sindacali interessate.

NOTA - Per le navi adibite a traffico locale che hanno imbarcato più equipaggi, per disarmo si può anche intendere la riduzione di uno o più equipaggi conseguenti ad una variazione del servizio.

Art. 76

Periodo di riposo per i marittimi iscritti al Fondo

1 - Il periodo di riposo per il personale iscritto al Fondo corrisponde ad un numero di giorni solari pari al 38% dei giorni di imbarco effettuati. Per le navi adibite a traffico costiero nazionale il periodo sarà del 33%.

2 - Il marittimo, dopo aver goduto il predetto periodo di riposo, sarà disponibile per la chiamata di imbarco per la comandata, salva comunque la facoltà dell'armatore di imbarcarlo o di impiegarlo di comandata nei 5 giorni precedenti alla scadenza del periodo di riposo stesso.

3 - Comunque, in caso di anticipato imbarco rispetto al compimento del periodo di riposo, il marittimo avrà diritto al differimento del rimanente periodo di riposo non usufruito in aggiunta a quello maturato al momento dello sbarco successivo.

4 - Il marittimo, dopo aver trascorso a terra un periodo di riposo corrispondente ad un numero di giorni solari pari alle percentuali di cui al primo comma, con l'aggiunta di 20 giorni (10 giorni per le navi traghetto e per quelle adibite a traffico costiero nazionale), nonché degli eventuali giorni di malattia o infortunio indennizzati, di permanenza a terra a seguito di sbarco per grave motivo personale, avrà diritto al trattamento del Fondo.

5 - I periodi di malattia non indennizzati per la malattia insorta dopo lo sbarco non saranno tenuti in nessun conto ai fini del computo della disponibilità all'imbarco.

6 - I periodi di malattia e di infortunio indennizzati, comunicati alle Società dalla competente Sede IPSEMA, saranno invece aggiunti al periodo di riposo da usufruire.

Art. 77

Sbarchi per malattia ed infortunio

1 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli compreso il trattamento di fine rapporto calcolato secondo i criteri indicati all'art. 65.

2 - Il marittimo, alla guarigione (certificato di guarigione e libretto inviato all'Azienda entro 5 giorni dalla data di rilascio dell'IPSEMA) sarà iscritto al turno in attesa di imbarco.

3 - Il marittimo, dopo la guarigione e la conseguente reiscrizione al turno, avrà diritto al riposo secondo le norme previste dal presente Regolamento con un minimo tra riposo e franchigia di 30 giorni.

Art. 78

Sbarchi per gravi motivi personali

1 - Per gravi motivi personali si intendono:

- a) morte di padre, madre, coniuge, figli, da documentare alla Società entro 10 giorni dall'avvenuto decesso (*);
- b) fatto grave da documentare e sottoporre con la massima tempestività alla approvazione della Società o del Comando di bordo.

2 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli compreso il trattamento di fine rapporto maturato.

3 - Entro il trentesimo giorno dallo sbarco il marittimo documenterà alla Società la propria posizione preannunciando la data della sua disponibilità al reimpiego che non dovrà avvenire comunque oltre due mesi dallo sbarco. Mancando di ottemperare a questo adempimento la Società potrà cancellare dal turno l'interessato e rivalersi delle spese sostenute.

Art. 79

Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio

1 - L'indisponibilità all'imbarco per malattia, infortunio o grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla Società con telegramma, facendolo seguire da un documento giustificativo (la malattia documentata con certificato dell'IPSEMA o, in mancanza, di un Ufficiale sanitario). La Società si riserva di ritenere valida o meno la documentazione certificante il grave motivo personale. Tale indisponibilità dovrà essere comunicata all'atto in cui si verifica e non al momento della chiamata. L'interessato non avrà diritto al trattamento di cui al comma 1 del punto 2, art. 75.

2 - Appena disponibile all'imbarco il marittimo comunicherà alla Società la sua disponibilità.

(*) Solo in tale ipotesi il prezzo del biglietto di viaggio è a carico della Società.

3 - Il marittimo rimarrà a turno per:

- 30 giorni nel caso di persistente indisponibilità per grave motivo personale;
- 180 giorni nel caso di persistente indisponibilità per malattia.

4 - Perdurando la sua indisponibilità oltre i termini suddetti il marittimo potrà essere cancellato dal turno.

NOTA A VERBALE
Naviglio sotto le 3.000 t.s.l. o le 4.000 t.s.c.

Con il prossimo rinnovo della parte normativa del contratto collettivo nazionale di lavoro (previsto a partire da gennaio 2003) verrà discussa l'ipotesi di iscrizione al Fondo Nazionale Marittimi anche del personale imbarcato sulle navi inferiori alle 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. (naviglio minore).

Liste stagionali

In occasione del prossimo rinnovo contrattuale verrà esaminata la possibilità di consentire la maturazione del diritto all'iscrizione al Fondo anche da parte dei marittimi iscritti nelle liste stagionali.

CAPO XIV

REGOLAMENTO SULLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI LAVORO (Navi superiori a 3.000 t.s.l.)

Art. 80

Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro

1 - Il presente Regolamento è parte integrante a tutti gli effetti dei contratti di imbarco stipulati in base al presente contratto e si applica alle Aziende che abbiano un numero di navi superiore a 2 o con equipaggi che nel totale superino le 120 persone imbarcate.

Ai fini di cui sopra per «Aziende» si intende anche un raggruppamento di società e/o compagnie consorziate con turno particolare unico.

2 - Viene espressamente riconosciuta validità, anche per il passato a deroghe al presente Regolamento ovvero ad accordi volti ad attuarne le finalità in situazioni operative ed imprenditoriali diverse da quelle presupposte dalla disciplina generale dell'Istituto.

Art. 81

Applicabilità e criteri di ammissione alla C.R.L.

A) - Le aziende che applicano il regime di continuità del rapporto di lavoro dovranno avere un numero di marittimi in C.R.L. corrispondente alle percentuali sotto indicate, da calcolarsi sulle tabelle di armamento di ogni singola nave in esercizio, categoria per categoria:

Primi Ufficiali	100%
Secondi Ufficiali	80%
Terzi Ufficiali	60%
Sottufficiali	80%
Comuni	50%
Categorie iniziali	10%

Il numero complessivo dei marittimi presenti in C.R.L. e T.P. dovrà essere pari al 143% del personale presente nelle tabelle di armamento, per i tra-

ghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave. Eventuali ulteriori fabbisogni potranno essere prelevati dal Turno Generale.

Per i Padroni marittimi al comando e i Direttori di Macchina non patentati la percentuale di ammissione in C.R.L. sarà del 75%.

Qualora applicando le percentuali di cui sopra per ogni singola categoria si ottenessero frazioni di unità queste verranno arrotondate all'unità superiore qualora la frazione superi lo 0,5.

B) - Le Aziende assumeranno i marittimi in C.R.L. prelevandoli dal turno particolare aziendale ogni qualvolta si renda vacante un posto nella corrispondente categoria fino a concorrenza delle percentuali sopraelencate. Pertanto, il marittimo che è ammesso al regime della continuità deve essere cancellato dal turno particolare di cui all'articolo 69 e al momento della cessazione della convenzione di imbarco non sarà più iscritto in tale turno. Per l'ammissione al regime di continuità l'azienda preleverà il personale del Turno Particolare Aziendale secondo la graduatoria combinata in base ai seguenti criteri:

- per il possesso di ogni certificato comprovante il superamento di corsi di qualificazione professionale concernenti la categoria professionale del marittimo *Punti 10*
- per ogni anno di regolarità ed assiduità nelle chiamate all'imbarco e completamento dei periodi di imbarco contrattualmente stabiliti *Punti 6*
- per ogni anno di anzianità di navigazione con lo stesso grado nel turno particolare dell'azienda *Punti 4*
- per ogni anno di anzianità di navigazione nel turno particolare aziendale *Punti 1*

C) - Le Aziende comunicheranno, entro il mese di marzo di ogni anno, alle Organizzazioni Sindacali Nazionali, e inviandone copia alla Confitarma, l'elenco del personale in continuità di rapporto di lavoro e le graduatorie del personale iscritto al turno particolare compilate secondo i criteri di cui al punto 2, lettera B).

Copia dell'elenco del personale in Continuità di Rapporto di Lavoro dovrà essere inviato entro lo stesso termine anche al Fondo Nazionale Marittimi.

D) - Fermo restando quanto previsto ai precedenti punti 1 e 2 le Aziende che raggiungessero o si trovassero ad avere un numero di marittimi in C.R.L. pari o superiore alle percentuali indicate al punto A del presente articolo, potranno bloccare il turn-over dei marittimi in C.R.L. fino a concorrenza delle percentuali sopra indicate.

Art. 81/bis
Regime di continuità e premio di fidelizzazione
Navi superiori alle 3.000 t.s.l.

A - Le aziende, intendendosi per tali anche i raggruppamenti di società o compagnie consorziate con turno particolare unico, che all'atto dell'entrata in vigore del presente contratto siano tenute ad applicare il regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro possono corrispondere, secondo le modalità di seguito stabilite, un "premio di fidelizzazione".

1 - Le aziende che al momento dell'entrata in vigore del presente contratto applichino le norme sulla C.R.L. di cui al Capo XIV continueranno ad applicarle e saranno pertanto escluse dal regime di fidelizzazione.

2 - Le aziende che al momento dell'entrata in vigore del presente contratto abbiano in C.R.L. percentuali di marittimi inferiori a quelle previste nell'art. 81 saranno tenute a completarle, salvo quanto disposto al punto successivo.

3 - Non sono ammessi regimi misti che combinino applicazioni parziali della C.R.L. e del premio di fidelizzazione aziendale se non concordati in sede nazionale con le OO.SS. stipulanti e firmatarie del presente contratto.

4 - L'introduzione del premio di fidelizzazione aziendale può avvenire solamente con accordo sindacale sottoscritto a livello nazionale con le OO.SS. stipulanti e firmatarie del presente CCNL.

5 - Il regime di C.R.L. e il regime di fidelizzazione non sono tra di essi cumulabili.

Norme e requisiti per la corresponsione del premio

1 - Le aziende che non applicano le norme sulla C.R.L. corrisponderanno, ai marittimi iscritti al turno particolare che abbiano maturato al momento della stipula del presente contratto almeno otto mesi di navigazione (negli ultimi 18) su navi della società o del gruppo, un premio di fidelizzazione pari ad un terzo delle somme indicate nella tabella allegata.

2 - Successivamente l'importo del premio che è riportato nella tabella verrà erogato ogni qualvolta il marittimo abbia effettuato 24 mesi di imbarco complessivi sulle navi della stessa azienda o gruppo. I periodi

conseguenti ad infortunio verificatosi a bordo ed indennizzati dall'Ente competente saranno considerati utili alla maturazione del premio.

3 - Ai fini della corresponsione del premio per imbarchi consecutivi si intendono quelli effettuati senza imbarchi intermedi su navi di altri armatori.

4 - I periodi di maturazione del diritto cominceranno a decorrere a far data dalla firma del presente accordo.

5 - Le aziende che avendo un numero di navi non superiori a 2 o con meno di 120 persone imbarcate e non essendo tenute quindi all'applicazione della C.R.L. non corrisponderanno il premio di cui al punto 1 e corrisponderanno il premio di fidelizzazione secondo le modalità previste per le navi inferiori alle 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. non traghetti.

Navi passeggeri e miste di stazza inferiore alle 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

1 - Le navi suddette saranno equiparate a quelle del titolo precedente. Non esistendo per esse obblighi precedenti, nell'eventualità venisse concordato il premio di fidelizzazione, non si farà luogo alla corresponsione del premio ridotto per coloro che abbiano maturato otto mesi di navigazione sulle navi sociali al momento della stipula del presente accordo.

Navi inferiori alle 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

1 - A far data dalla firma del presente accordo gli equipaggi delle navi inferiori alle 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. e non rientranti nella disciplina di cui al titolo precedente matureranno il diritto ad un premio di fidelizzazione pari al 50% delle cifre indicate in tabella per ogni periodo di 24 mesi di navigazione maturati su navi dello stesso armatore. Anche per essi i periodi di infortunio verificatisi a bordo ed indennizzati dall'Ente competente saranno considerati utili alla maturazione del premio.

Anche in questo caso, ai fini della corresponsione del premio, per imbarchi consecutivi si intendono quelli effettuati senza imbarchi intermedi su navi di altri armatori.

Dalla fine del periodo di vigenza del presente contratto il premio verrà portato al 100% delle cifre indicate in tabella. Sempre alla stessa data anche per gli equipaggi delle navi suddette diventerà operativo il sistema generale e le società esercenti tali navi potranno essere ammesse ad una variazione del regime applicato, previo incontro da tenersi a livello nazionale con le OO.SS. firmatarie e stipulanti il presente contratto.

Le parti, per quanto possa occorrere, si danno altresì atto che il premio di fidelizzazione non potrà essere considerato nella base di calcolo dei compensi per lavoro straordinario, dei riposi compensativi e delle relative indennità sostitutive, delle ferie e delle indennità sostitutive delle stesse, della gratifica natalizia e pasquale, dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

Valore del premio di fidelizzazione

1° Ufficiale	€	2.169,12
2° Ufficiale	€	1.859,24
3° Ufficiale	€	1.704,31
Sottufficiale C.S.	€	1.549,37
Sottufficiale	€	1.497,73
Comune	€	1.291,14
Categorie iniziali	€	516,46

Art. 82

Periodo d'imbarco

1 - Il periodo d'imbarco è così regolamentato:

- a) 4 mesi prorogabili di 60 giorni da parte dell'armatore, per tutte le navi (comprese le bulk carriers e le ore-oil);
- b) 4 mesi prorogabili di 30 giorni da parte dell'armatore, per le navi adibite a traffici mediterranei, per le navi O.B.O., le navi cisterna, le navi full-containers;
- c) 4 mesi per le navi traghetto.

2 - Da parte dell'armatore potranno essere richiesti adeguamenti al periodo di imbarco previsto dalla normativa generale a particolari situazioni riguardanti ogni tipo di nave. Qualora il marittimo imbarcato debba iniziare l'ultimo viaggio del suo periodo di imbarco potrà essere sbarcato sino a 20 giorni prima del periodo minimo d'imbarco.

3 - Il marittimo, dopo aver completato il prescritto periodo d'imbarco sbarcherà per «rotazione sociale», salvo le diverse motivazioni di cui ai casi previsti dagli articoli 84 e 85.

4 - Lo sbarco risolve la convenzione d'imbarco e al marittimo saranno corrisposte le competenze spettantigli con esclusione delle indennità so-

stitutive dei riposi compensativi maturati a bordo e non fruiti per festività, ferie, domeniche e sabati che saranno corrisposti mensilmente dopo lo sbarco salvo diversa volontà del marittimo; non saranno altresì corrisposti l'indennità sostitutiva del preavviso e il trattamento di fine rapporto.

5 - L'anzianità continuerà a decorrere anche nel periodo in cui il marittimo è a terra in attesa d'imbarco e negli altri casi previsti dal presente regolamento.

Art. 83 **Periodo di riposo**

1 - Dopo aver completato il periodo di imbarco il marittimo avrà diritto ad un periodo di riposo a terra corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, ferie, sabati, salvo quanto previsto dai successivi punti 2 e 3.

2 - Detto riposo sarà usufruito per altrettanti giorni di calendario, con esclusione delle domeniche ed eventuali festività infrasettimanali cadenti nel periodo considerato.

3 - Il marittimo dopo un periodo a terra corrispondente ai riposi compensativi maturati e non fruiti a bordo per domeniche, festività, ferie e sabati, sarà disponibile per la chiamata d'imbarco per la comandata, salva comunque la facoltà dell'armatore di imbarcarlo o di impiegarlo di comandata nei 15 giorni precedenti la scadenza del periodo di riposo summenzionato. Qualora il marittimo venga chiamato all'imbarco o di comandata nei 15 giorni precedenti la scadenza del periodo di riposo di cui sopra avrà diritto al differimento di tali 15 giorni, o frazioni, in aggiunta al periodo di riposo maturato al momento dello sbarco successivo su richiesta del marittimo.

4 - Il marittimo, dopo aver trascorso a terra un periodo pari a quello previsto al precedente punto 1), con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, degli eventuali giorni indennizzati di malattia insorta entro il 280 giorno dallo sbarco, di infortunio, nonché di permanenza a terra a seguito di sbarco per grave motivo personale, entrerà in disponibilità retribuita.

5 - I periodi di malattia e di infortunio indennizzati, comunicati alle Società dalla competente Sede IPSEMA, saranno aggiunti al periodo di riposo da usufruire.

6 - Durante il periodo di riposo a terra al marittimo sarà corrisposta la retribuzione su base mensile così composta: minimo contrattuale conglobato, scatti di anzianità, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 48 e del supplemento paga per il personale di Stato Maggiore (Allegato 4). Saranno inoltre corrisposti agli aventi diritto gli assegni familiari secondo le vigenti norme di legge.

Art. 84 **Sbarchi per malattia ed infortunio**

1 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettanti ad eccezione del trattamento di fine rapporto e dell'indennità sostitutiva del preavviso. L'anzianità continuerà a decorrere.

2 - Il marittimo, alla guarigione (certificato di guarigione e libretto inviato all'azienda entro 5 giorni dalla data di rilascio dell'IPSEMA) sarà iscritto in turno in attesa d'imbarco.

3 - Il marittimo, dopo la guarigione e la conseguente reinscrizione a turno, avrà diritto al riposo e alla disponibilità retribuita secondo le norme previste al presente Regolamento. Al marittimo verrà riconosciuto un periodo minimo a terra di 30 giorni retribuito fino a concorrenza dei riposi maturati e non fruiti.

4 - L'anzianità verrà sospesa al marittimo che, dopo sei mesi dallo sbarco per malattia o sei mesi dallo sbarco per infortunio, non sia dichiarato guarito e sarà riaccesa al momento del reimbarco ovvero, se il marittimo non reimbarchi, verranno liquidate le competenze maturate alla data dello sbarco.

Art. 85 **Sbarchi per gravi motivi personali**

1 - Per gravi motivi personali si intendono:

- a) morte di padre, madre, coniuge, figli da documentare alla Società entro 10 giorni dall'avvenuto decesso (1);
- b) fatto grave da documentare e sottoporre con la massima tempestività alla approvazione della Società o del Comando di bordo.

(1) Solo in tale ipotesi il prezzo del biglietto di viaggio è a carico della Società.

2 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli tranne il trattamento di fine rapporto e l'indennità sostitutiva del preavviso. L'anzianità sarà sospesa al termine del riposo retribuito di cui all'art. 83 per essere riaccesa all'imbarco. L'interessato non avrà diritto alla disponibilità retribuita.

3 - Entro il trentesimo giorno dallo sbarco il marittimo documenterà alla Società la propria posizione preannunciando la data della sua disponibilità al reimbarco che non dovrà avvenire comunque oltre due mesi dallo sbarco. Mancando di ottemperare a questo adempimento la Società potrà cancellare dal turno l'interessato e rivalersi delle spese sostenute.

Art. 86

Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio

1 - L'indisponibilità all'imbarco per malattia, infortunio o grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla Società per telegramma, facendolo seguire da un documento giustificativo (la malattia va documentata con certificato dell'IPSEMA o, in mancanza, di un Ufficiale sanitario). La Società si riserva di ritenere valida o meno la documentazione certificante il grave motivo personale. Tale indisponibilità dovrà essere comunicata all'atto in cui si verifica e non al momento della chiamata.

2 - L'anzianità sarà sospesa dal giorno dell'indisponibilità ad imbarcare e riaccesa al reimbarco. L'interessato non avrà diritto alla disponibilità retribuita.

3 - Appena disponibile all'imbarco il marittimo comunicherà alla Società la sua disponibilità.

4 - Il marittimo rimarrà iscritto nell'elenco della C.R.L. di cui all'art. 81, punto B):

- 60 giorni nel caso di persistente indisponibilità per grave motivo personale;
- 180 giorni nel caso di persistente indisponibilità per malattia.

5 - Perdurando la sua indisponibilità oltre i termini suddetti il marittimo potrà essere cancellato dall'elenco di cui sopra.

Art. 87
Disponibilità retribuita

1 - Qualora il marittimo entri in disponibilità retribuita avrà diritto alla corresponsione di un assegno giornaliero pari al 75% del minimo contrattuale conglobato per i comuni ed i sottufficiali ed all'80% per gli ufficiali.

2 - L'assegno non compete per i giorni in cui il marittimo sia chiamato a svolgere, a bordo od a terra, lavori di comandata, custodia ed a frequentare corsi di addestramento se retribuiti e per giorni di malattia o infortunio indennizzati.

Art. 88
Gratifica natalizia e pasquale
per il personale in continuità di rapporto di lavoro

1 - In occasione del Natale verrà corrisposta al personale in continuità del rapporto di lavoro una gratifica costituita dai seguenti elementi di retribuzione riferiti al mese di dicembre: minimo contrattuale conglobato, scatti di anzianità, valore convenzionale della panatica, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore e indennità di rappresentanza di cui all'art. 43.

2 - La gratifica natalizia si intende riferita all'anno solare nel corso del quale viene corrisposta e pertanto al personale nuovo assunto in continuità di rapporto di lavoro, nonché a quello che risolve il rapporto di lavoro nel corso dell'anno, la suddetta gratifica verrà corrisposta in ragione di tanti 360mi quanti sono i giorni di servizio utili nel corso dell'anno. Sono comunque esclusi i giorni di malattia, indennizzati dall'IPSEMA, nonché i periodi di sospensione previsti dalla normativa in materia.

3 - In occasione della Pasqua verrà corrisposta sulla base degli elementi di cui sopra riferiti al mese di aprile, una mensilità di retribuzione con le stesse modalità previste per la gratifica natalizia. Detta gratifica pasquale è riferita al periodo compreso tra il 1° maggio dell'anno precedente e il 30 aprile dell'anno in cui viene corrisposta.

Art. 89
Ferie per il personale in C.R.L.

1 - A tutto il personale in continuità di rapporto di lavoro è riconosciuto un periodo feriale di 34 giorni lavorativi (sabati inclusi) per ogni anno di servizio o pro-rata per le frazioni di anno.

2 - I giorni di ferie maturati durante il periodo di riposo a terra saranno fruiti prima dell'inizio della disponibilità retribuita. In caso di imbarco anticipato, il marittimo avrà diritto al differimento della rimanenza di ferie non usufruite, da utilizzarsi in aggiunta al successivo periodo di riposo a terra.

3 - Le ferie maturano altresì durante la posizione di disponibilità retribuita.

4 - In caso di risoluzione del rapporto di lavoro i giorni di ferie non fruiti saranno liquidati e corrisposti unitamente al T.F.R.

Art. 90
Scatti di anzianità

1 - Al marittimo che maturi almeno due anni di anzianità in continuità di rapporto di lavoro con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità i cui valori sono indicati nella tabella dell'allegato n. 5. Dopo il primo biennio di anzianità, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali di importo i cui valori sono indicati nella tabella dell'allegato n. 5.

2 - Se nel corso di un biennio il marittimo viene ammesso alla C.R.L., ai fini della maturazione del successivo scatto di anzianità, sarà considerata utile anche la precedente anzianità di navigazione maturata con la stessa Azienda nell'arco del biennio.

Art. 91
Trattamento di fine rapporto
e indennità sostitutiva del preavviso

A) Trattamento di fine rapporto.

1 - Per il personale cui si applica il regolamento sulla continuità di rapporto di lavoro il trattamento di fine rapporto sarà calcolato per tutti i marittimi in ragione di 30/30 di retribuzione utile, come previsto dalla legge 297/82.

2 - La retribuzione annua utile si compone degli stessi elementi indicati al punto 1) dell'art. 65 in base alla disposizione del 2° comma dell'art. 4 della legge 29 maggio 1982, n. 297.

B) Indennità sostitutiva del preavviso.

3 - L'eventuale indennità sostitutiva del preavviso — da calcolare conformemente a quanto previsto dal punto 8, articolo 64 — sarà dovuta nelle seguenti misure:

	Ufficiali	Sottufficiali e comuni
Fino a 5 anni	gg. 18	gg. 12
Da oltre 5 a 10 anni	gg. 30	gg. 20
Oltre 10 anni	gg. 40	gg. 40

4 - Per il Padrone al Comando e il Direttore di Macchina non in possesso del titolo professionale di Capitano di Macchina l'indennità è di 40 giorni.

5 - Il preavviso potrà essere dato anche prima di intraprendere l'ultimo viaggio.

C) Applicabilità.

6 - Gli scaglionamenti dell'anzianità e del preavviso di cui al presente articolo, punti A) e B), hanno applicazione dalla data di ammissione del marittimo al regime della continuità di rapporto di lavoro.

Art. 92 **Cause di cancellazione dalla C.R.L.**

Per il personale cui si applica il Regolamento sulla Continuità di Rapporto di Lavoro, le cause di cancellazione dalla C.R.L. sono le seguenti:

1) - la riduzione della flotta sociale e il disarmo di durata superiore a 90 giorni. In questi casi la cancellazione dalla C.R.L. sarà effettuata categoria per categoria secondo i seguenti criteri in concorso tra loro: esigenze tecniche e di rendimento, anzianità di azienda, carichi di famiglia;

2) - la temporanea inibizione dall'esercizio professionale di durata superiore a 30 giorni;

3) - lo sbarco per volontà del marittimo in assenza dei gravi motivi personali, così come indicati dall'art. 85

- 4)** - l'indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 60 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;
- 5)** - la mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio, o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro 3 giorni dal sorgere del motivo stesso;
- 6)** - l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'IPSEMA) anche se dovuti a più eventi morbosi;
- 7)** - lo sbarco per colpa grave del marittimo ai sensi dell'articolo 13;
- 8)** - l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata all'imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;
- 9)** - il rifiuto di trasbordare;
- 10)** - l'aver preteso dai componenti l'equipaggio, subordinati per ragioni di servizio, la indebita corresponsione di somme connesse al servizio;
- 11)** - il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;
- 12)** - le dimissioni dalla continuità di rapporto di lavoro.

Art. 93

Collegio di conciliazione ed arbitrato

1 - Il marittimo in Continuità di rapporto di lavoro che ritenga ingiustificata la cancellazione o la sospensione dalla C.R.L., può chiedere con lettera raccomandata, entro 10 giorni dalla comunicazione della cancellazione, l'intervento conciliativo delle Associazioni stipulanti il presente contratto. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro i 20 giorni successivi alla richiesta, in caso di esito positivo verrà redatto un verbale di conciliazione che sarà depositato presso l'Ufficio Provinciale del Lavoro e della Massima Occupazione a cura di una delle parti.

2 - Il direttore dell'ufficio o un suo delegato, accertata la autenticità del verbale di conciliazione, provvederà a depositarlo nella cancelleria della Pretura nella cui Circostrizione è stato redatto. Il Pretore, su istanza delle parti interessate, accertata la regolarità formale del verbale di conciliazione, lo dichiara esecutivo con decreto (legge 11 agosto 1973, n. 533).

3 - Ove invece il tentativo di conciliazione non riesca, il marittimo potrà ricorrere ad un Collegio Arbitrale; a tal fine lo stesso provvederà contestualmente alla richiesta di costituzione del Collegio (da inoltrarsi me-

diante lettera raccomandata alla Società nel termine di decadenza di 10 giorni a decorrere dall'esaurimento del tentativo di conciliazione) a designare il nominativo del proprio rappresentante; la Società, nei 5 giorni successivi, provvederà a designare il proprio.

4 - Gli arbitri prescelti dalle parti provvederanno entro dieci giorni successivi a quello assegnato alla Società per la designazione del proprio arbitro, a designare di comune accordo, il Presidente del Collegio.

5 - In mancanza di accordo, il Presidente del Collegio verrà scelto mediante sorteggio tra quelli compresi in una lista depositata presso la competente Capitaneria di Porto, composta di un numero di nomi, non superiore ad 8 formata di comune accordo tra le Organizzazioni Sindacali stipulanti e firmatarie.

6 - Il Collegio espletterà un ulteriore tentativo di componimento e, ove questo non riesca, emanerà in posizione sostitutiva delle parti compromittenti il suo giudizio secondo equità e senza obbligo di formalità procedurali entro 30 giorni dalla sua formale costituzione.

7 - Grava sulla Società l'onere della prova dei fatti posti a base del motivo addotto a giustificazione della cancellazione dalla C.R.L.

8 - Nel caso in cui il motivo addotto dalla Società non venisse riconosciuto valido dal Collegio, la Società stessa dovrà corrispondere al marittimo, a titolo di penale, un importo, calcolato sulla base degli elementi retributivi indicati al punto 1 dell'articolo 65, nei seguenti limiti:

- sino a 4 anni di anzianità in C.R.L.: 90 giorni di retribuzione;
 - da oltre 4 a 8 anni di anzianità in C.R.L.: 180 giorni di retribuzione;
 - oltre 8 anni di anzianità in C.R.L.: 270 giorni;
- Inoltre il marittimo verrà iscritto nel Fondo qualora ne abbia maturato i requisiti.

Art. 94 Dimissioni

1 - Le dimissioni del marittimo in continuità di rapporto di lavoro devono essere presentate per iscritto rispettando i termini di preavviso di cui all'art. 91.

2 - Il preavviso potrà essere dato dal marittimo imbarcato prima di intraprendere l'ultimo viaggio.

CAPO XV

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 95

Disciplina contrattuale

1 - La disciplina risultante dalle disposizioni del presente contratto collettivo, da valutare anche nel loro complesso, si intende stabilita in sostituzione complessiva dei trattamenti comunque in atto per effetto di qualsiasi altra regolamentazione collettiva nazionale preesistente, anche se di carattere corporativo o estesa erga omnes ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741.

Art. 96

Affissione del contratto a bordo

1 - Il Comandante curerà che sulla nave, in un posto accessibile all'equipaggio, sia tenuto un albo nel quale resti permanentemente affissa una copia del presente contratto collettivo di lavoro, del Regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dalla Autorità.

Art. 97

Contrattazione integrativa

1 - Fermo restando tutto quanto previsto dalla premessa del presente contratto, che qui si intende ancora richiamare ad ogni effetto, potranno essere oggetto di negoziazione aziendale, in armonia con quanto previsto dall'accordo interconfederale del 23 luglio 1993, erogazioni salariali correlate a programmi concordati tra le parti, aventi come obiettivo incrementi di produttività, di qualità ed altri elementi di competitività di cui le imprese dispongano.

Gli accordi di secondo livello avranno durata quadriennale.

2 - Nel negoziato aziendale dovrà essere concordato l'incremento dei lavori preesistenti, nonché quello delle indennità e/o istituti già presenti nei singoli accordi aziendali, nei limiti dei tassi di inflazione programmata.

Lo stesso principio si applica all'allegato 7 del CCNL 24 novembre 1994. Salvo che l'espletamento degli stessi non rientri in programmi concordati di produttività.

3 - Non possono formare oggetto di trattazione aziendale argomenti che siano stati già disciplinati dal contratto nazionale.

Fatta eccezione per le seguenti materie:

- a) verifica dell'applicazione delle norme inerenti la stabilità di impiego del personale, C.R.L. e T.P. nonché di quelle inerenti al premio di fidelizzazione;
- b) articolazione degli orari di lavoro, fruizione dei riposi, con particolare riferimento a quelli derivanti dalla trasformazione in riposo delle ore straordinarie successive alla 14A ora di lavoro, diversa distribuzione dei periodi di imbarco;
- c) applicazione degli indirizzi in materia di formazione professionale ed eventuali iniziative specifiche in merito, attività di polivalenza e loro valorizzazione economica;
- d) applicazione delle norme sulla sicurezza e formazione dei R.L.S.;
- e) introduzione di nuove forme di organizzazione del lavoro con particolare riferimento alle innovazioni tecnologiche.

Condizioni normative difformi da quelle previste dal contratto nazionale, già contenute nei contratti aziendali, verranno mantenute invariate fino alla scadenza dei contratti stessi.

4 - La trattativa da svolgere presso l'Associazione armatoriale cui aderisce l'Azienda dovrà essere avviata entro quindici giorni dal ricevimento della lettera.

Le piattaforme rivendicative aziendali devono essere presentate tre mesi prima della scadenza del contratto integrativo, e per tale periodo, così come per il mese successivo alla scadenza del contratto stesso, le parti si asterranno da azioni dirette o unilaterali.

5 - L'accordo integrativo ovunque venga sottoscritto è vincolante per le Organizzazioni firmatarie e le relative sezioni periferiche e non potrà essere modificato fino alla sua scadenza.

6 - Le aziende nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione di secondo livello saranno tenute, a far data dal 1° gennaio 2008, ad erogare ai marittimi imbarcati un beneficio integrativo lordo mensile pro-capite non utilizzabile ai fini del calcolo degli istituti differiti né dello straordinario, pari al 2% del nuovo minimo contrattuale congelato.

Tale importo sarà assorbito nel caso di stipula di accordo aziendale. Tale norma varrà per ogni ciclo contrattuale ferma restando l'attuale struttura della contrattazione.

7 - Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti 1) e 2) durante il periodo di validità del presente contratto non dovranno essere posti a carico delle Aziende oneri aggiuntivi.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Anche con riferimento alla disciplina prevista dallo Statuto della Confederazione Italiana Armatori ed agli obblighi associativi che da tale disciplina discendono per le imprese aderenti, la Confederazione Italiana Armatori nel ribadire ad ogni effetto che le materie della contrattazione integrativa aziendale sono quelle fissate nell'art. 97 del presente contratto, dichiarano che eventuali pattuizioni aziendali che stabiliscano, rispetto ai precedenti contenuti, impegni che esorbitino dalle materie e/o dai limiti desumibili dal suddetto articolo 97 non possono essere addotte anche dai prestatori di lavoro che risultino destinatari del presente Contratto Collettivo, come titolo valido per attribuzioni di diritti e/o obblighi.

Art. 98 Decorrenza e durata

Il presente contratto decorre dal 5 giugno 2007 ed avrà valore, fino al 31 dicembre 2008 per la parte economica, e fino al 31 dicembre 2010 per la parte normativa. Esso si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno qualora non venga disdettato da una delle parti, con lettera raccomandata, almeno sei mesi prima della scadenza.

Art. 99 Allegati

1 - Gli allegati tutti sono parte integrante del presente contratto.

Art. 100 Trattamento di miglior favore

1 - Resta fermo l'eventuale migliore trattamento in atto.

MODELLO DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO A VIAGGIO

MOD. V.
(Contratto a viaggio)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di

CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

L'annoil giorno.....del mese di
innanzi a Noi..... Ufficiale di Porto delegato dal
Sig. Comandante di Porto a ricevere i contratti di arruolamento, presenti
gli infrascritti testimoni, si è presentato il Sig.
.....il quale in forza di atto del rogato.....
.....è costituito procuratore.....
armatdella nave denominata di
tonnellate iscritta al N. di matricola
presso il Compartimento di
e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di rego-
lare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della soprad-
detta nave, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Con-
tratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da cari-
co e passeggeri superiori a 151 tonnellate di stazza lorda (Contratto
Collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003).

Il presente Contratto è stipulato per un viaggio da
..... per

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo, che ad ogni fine
ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente Con-
tratto, data altresì lettura di quest'ultimo, le parti l'hanno pienamente
confermato, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

Cognome e nome	Comparti- mento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

**MODELLO DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO
A TEMPO DETERMINATO**

MOD. T.D.
(Contratto a tempo determinato)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di

CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

L'anno il giorno del mese di
innanzi a Noi Ufficiale di Porto delegato dal
Sig. Comandante di Porto a ricevere i contratti di arruolamento, presenti
gli infrascritti testimoni, si è presentato il Sig.

..... il quale in forza di atto del rogato
..... è costituito procuratore
armat della nave denominata di
tonnellate iscritta al N. di matricola
presso il Compartimento di

e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopradetta nave, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da carico e passeggeri superiori a 151 tonnellate di stazza lorda (Contratto Collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003).

Il presente Contratto è stipulato a tempo determinato con decorrenza dal al

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente Contratto, data altresì lettura di quest'ultimo, le parti l'hanno pienamente confermato, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

Cognome e nome	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

**MODELLO DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO
A TEMPO INDETERMINATO**

MOD. T.I.
(Contratto a tempo indeterminato)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di

CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

L'annoil giorno.....del mese di
innanzi a Noi..... Ufficiale di Porto delegato dal
Sig. Comandante di Porto a ricevere i contratti di arruolamento, presenti
gli infrascritti testimoni, si è presentato il Sig.
.....il quale in forza di atto del rogato.....
.....è costituito procuratore.....
armatdella nave denominata di
tonnellate iscritta al N. di matricola
presso il Compartimento di
e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di rego-
lare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della soprad-
detta nave, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Con-
tratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da cari-
co e passeggeri superiori a 151 tonnellate di stazza lorda (Contratto
Collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003).

Il presente Contratto è stipulato a tempo indeterminato con decorrenza
dal

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo, che ad ogni fine
ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente Con-
tratto, data altresì lettura di quest'ultimo, le parti l'hanno pienamente
confermato, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

Cognome e nome	Comparti- mento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

TABELLE DI ARMAMENTO

Premesso: che, in virtù di convenzioni internazionali che modificano i sistemi di stazzatura, nonché di altri obblighi che impongono per alcuni tipi di navi il doppio scafo, le tabelle di armamento contenute nei contratti collettivi, essendo rapportate a tonnellaggio espresso in TSL, non trovano più termini di riferimento omogenei.

Premesso inoltre che l'evoluzione della tecnologia di bordo porta a nuovi schemi di organizzazione del lavoro diversi dagli attuali.

Premesso inoltre che la definizione della stazza internazionale varia a seconda della tipologia della nave.

Le parti concordano quanto segue:

viene costituito un Comitato tecnico paritetico cui è affidato il compito di studiare adeguati strumenti, ad esempio tassi di conversione, per rendere congruenti valutazioni delle stazze influenzate dai fattori indicati in premessa con le stazze espresse in TSL di cui ai contratti;

viene anche riconosciuto che obiettivo del Comitato debba essere in ultimo quello di superare la stazza in TSL per utilizzare, a tutti i fini contrattuali, le stazze internazionali così come determinate dalla Convenzione del '69 (stazze in gross tonnage).

Si conviene inoltre che lo stesso Comitato esamini, eventualmente in concorso con l'Amministrazione, e nel rispetto delle norme di sicurezza così come definite da convenzioni internazionali, l'impatto della innovazione tecnologica sulla composizione sia qualitativa che quantitativa delle tabelle di armamento. Eventuali variazioni di tabella saranno successivamente valutate alla luce dell'art. 97 del CCNL.

**TABELLE ARMAMENTO NAVI TRADIZIONALI NAVIGAZIONE
LUNGO CORSO E MEDITERRANEO
(compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir)**

QUALIFICA	3.000 a 5.999		6.000 a 11.999		12.000 a 20.999		oltre 20.999	
	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Coperta	3	2	3	2	3	2	3	2
Direttore Macchina	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Macchina	3	2	3	2	3	2	3	2
Nostromo	1	-	1	-	1	-	1	1
Marinaio	4	3	4	4	5	4	5	4
Capo Operaio	1	-	1	1	1	1	1	1
Operaio	1	1	1	1	1	1	1	1
Comune di Macchina	1	-	2	1	2	1	2	2
Elettricista	1	-	1	-	1	1	1	1
Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1
Cameriere	1	1	1	1	1	1	1	1
R.T.	1	1	1	1	1	1	1	1
Categorie iniziali con intercambiabilità di impiego	2	2	3	2	3	2	3	2
Totale	22	15	24	18	25	19	25	21

L.C. = Lungo Corso.

M. = Mediterraneo compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir.

Note alle tabelle

- 1) Le tabelle di armamento già definite alla data della sigla del presente accordo e che risultano inferiori a quelle concordate contrattualmente non verranno modificate.
- 2) Le tabelle di armamento di cui sopra sono da considerarsi suscettibili di revisione, a seguito di accordi sindacali fra le parti stipulanti e firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro stesso, quando si tratti di navi parzialmente automatizzate. In detti accordi sindacali sarà tenuto conto del grado di automazione di ciascuna nave considerata, della conseguente razionalizzazione e semplificazione dei servizi, della eventuale più elevata qualificazione del personale, del rendimento del lavoro e della sua valutazione.

**TABELLE ARMAMENTO NAVI AUTOMATICHE IAQ
NAVIGAZIONE LUNGO CORSO E MEDITERRANEO
(compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir)**

QUALIFICA	3.000 ^a 5.999		6.000 ^a 11.999		12.000 ^a 20.999		oltre 20.999	
	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Coperta	3	2	3	2	3	2	3	2
Direttore Macchina	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Macchina	2	1	3	2	3	2	3	2
Marò Sp (Nostromo)	1	-	1	-	1	1	1	1
Marinaio	3	3	3	4	3	3	3	3
Operaio Specializzato	1	1	1	1	1	1	1	1
Elettricista	1	1	1	1	1	1	1	1
Comune di Macchina	-	-	-	-	-	-	-	-
Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1
Cameriere	1	1	1	1	1	1	1	1
R.T.	1	1	1	1	1	1	1	1
Categorie iniziali con intercambiabilità di impiego	2	2	2	2	3	3	3	3
Totale	18	15	19	17	20	18	20	18

L.C. = Lungo Corso.

M. = Mediterraneo compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir.

Note alle tabelle

- 1) In deroga alle suddette Tabelle, le navi automatizzate che non hanno il 3° Ufficiale di Macchina continuano a mantenere l'attuale composizione.
- 2) Il numero complessivo i componenti l'equipaggio per le navi automatizzate che invece hanno il 3° Ufficiale di Macchina non dovrà essere superiore a quello di cui al Punto 1.
- 3) Nell'arco della vigenza del Contratto, le parti si incontreranno per rivedere la composizione delle qualifiche tabellari in relazione agli indirizzi ed ai programmi in materia di formazione professionale che saranno adottati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- 4) Le tabelle di armamento già definite alla data della sigla del presente accordo e che risultano inferiori a quelle concordate contrattualmente non verranno modificate.
- 5) Verificata l'irreperibilità di terzi Ufficiali previa autorizzazione dell'Autorità Marittima in sostituzione del terzo Ufficiale potrà essere imbarcato un Allievo Ufficiale con dodici mesi di navigazione. Il Comandante, o il Direttore di Macchina assumerà gli obblighi di guardia, come previsto dall'art. 22, comma 6 del presente CCNL.

Tabelle armamento navi tradizionali

QUALIFICA	da 151 a 500 t.s.l./t.s.c.			da 501 a 1.600 t.s.l./t.s.c.			da 1.601 a 3.300 t.s.l./t.s.c.		da 3.301 a 4.000 t.s.c.	
	Navigazione di tipo			Navigazione di tipo			Navig. di tipo		Navig. di tipo	
	A-B	C	D	B	C	D	B	C-D	B	C-D-E
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1° Uff. cop.		1	1	1	1	1	1	1	1	1
2° Uff. cop.			1			1		1		1
3° Uff. cop.										
Dir. Macch.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1° Uff. Macch.		1	1	1	1	1	1	1	1	1
2° Uff. Macch.			1			1		1		1
3° Uff. Macch.										
Nostromo	1						1			
Marinaio	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3
Giov. Cop.										
Mozzo				1	1	1	1	1	1	1
Capo Operaio										
Operaio	1	1	1	1	1		1	1	1	1
Ingr. Fuoch.										
Giov. Macch.		1	1		1	1	1	1	1	1
Elettricista										1
Cuoco/Mar. Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cameriere								1	1	1
Garzone										
R.T.							1	1	1	1
TOTALE	7	9	12	9	11	12	13	15	13	16

NOTE:

1 - Sia per le navi automatizzate che per quelle tradizionali qualora non risultasse disponibile all'imbarco un operaio, questi potrà essere sostituito da un comune di macchina, fatta eccezione per le navigazioni di tipo A e B delle navi di tonnellaggio fino a 1.600 t.s.l./t.s.c.

2 - Per le navi comprese tra le 151 e le 500 t.s.l. che compiano viaggi molto brevi con carico di particolare facilità di movimentazione, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, a livello aziendale, potranno essere concordate tabelle ridotte di una unità.

Tabelle armamento navi automatizzate

QUALIFICA	da 151 a 500 t.s.l./t.s.c.			da 501 a 1.600 t.s.l./t.s.c.			da 1.601 a 3.300 t.s.l./t.s.c.		da 3.301 a 4.000 t.s.c.	
	Navigazione di tipo			Navigazione di tipo			Navig. di tipo		Navig. di tipo	
	A-B	C	D	B	C	D	B	C-D	B	C-D-E
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1° Uff. cop.		1	1	1	1	1	1	1	1	1
2° Uff. cop.			1			1		1	1	1
3° Uff. cop.										
Dir. Macch.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1° Uff. Macch.		1	1		1	1	1	1	1	1
2° Uff. Macch.										1
3° Uff. Macch.										
Nostromo	1	1	1							
Marinaio	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3
Giov. Cop.			1			1				
Mozzo					1	1	1	1	1	1
Capo Operaio										
Operaio	1	1	1	1	1	1		1	1	1
Ingr. Fuoch.										
Giov. Macch.				1			1	1		
Elettricista										
Cuoco/Mar. Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cameriere										
Garzone										
R.T.							1	1	1	1
TOTALE	6	8	10	8	9	11	10	13	12	13

NOTE:

1 - Sia per le navi automatizzate che per quelle tradizionali qualora non risultasse disponibile all'imbarco un operaio, questi potrà essere sostituito da un comune di macchina, fatta eccezione per le navigazioni di tipo A e B delle navi di tonnellaggio fino a 1.600 t.s.l./t.s.c.

2 - Per le navi comprese tra le 151 e le 500 t.s.l. che compiano viaggi molto brevi con carico di particolare facilità di movimentazione, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, a livello aziendale, potranno essere concordate tabelle ridotte di una unità.

**Importi mensili del minimo contrattuale conglobato
Navi superiori a 3.000 t.s.l.**

Personale Stato Maggiore

Lungo Corso e Gran Cabotaggio

in vigore dal 01/06/2007 01/01/2008

1° Ufficiale	€ 1.874,36	€ 1.918,08
2° Ufficiale	€ 1.583,01	€ 1.619,93
3° Ufficiale	€ 1.472,94	€ 1.507,29

Mediterraneo

1° Ufficiale	€ 1.845,23	€ 1.888,26
2° Ufficiale	€ 1.547,82	€ 1.583,92
3° Ufficiale	€ 1.445,60	€ 1.479,32

Allievi Ufficiali

Allievi Ufficiali con oltre 9 mesi di navigazione	€ 1.103,18	€ 1.128,91
Allievi Ufficiali fino a 9 mesi di navigazione	€ 1.065,89	€ 1.090,75

Note alle tabelle

- 1) Il padrone al comando eventualmente imbarcato avrà la paga del 1° Ufficiale aumentata del 10%.
- 2) La paga sarà corrisposta previa deduzione delle ritenute di legge e contrattuali.

**Supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore
con esclusione del Comandante e Direttore di macchina**

Al personale di Stato Maggiore di coperta e di macchina in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di Capitano di macchina è riconosciuto un supplemento paga per anzianità nelle seguenti misure:

In vigore dal 01/01/2008	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
fino a 5 anni	€ 81,88	€ 64,70	€ 58,19
oltre 5 e fino a 10 anni	€ 95,54	€ 75,48	€ 67,89
oltre 10 e fino a 15 anni	€ 109,18	€ 86,26	€ 77,59
oltre 15 e fino a 20 anni	€ 122,83	€ 97,05	€ 87,29
oltre 20 anni	€ 136,47	€ 107,83	€ 96,99

Gli importi sopra indicati non sono cumulabili.

I valori sopra indicati verranno incrementati, ad ogni aumento di minimo contrattuale conglobato, di una cifra pari all'aumento per i seguenti coefficienti:

– fino a 5 anni	0,06
– da 5 a 10 anni	0,07
– da 10 a 15 anni	0,08
– da 15 a 20 anni	0,09
– oltre i 20 anni	0,10

Agli effetti della applicazione degli importi di cui sopra l'anzianità si calcola sommando i periodi di effettiva navigazione su navi mercantili nazionali compiuti in qualità di Ufficiale di coperta o di macchina dopo il conseguimento del titolo professionale.

Supplemento paga al personale di Stato Maggiore non provvisto del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di macchina

Ai Padroni al comando che abbiano un'anzianità di navigazione su navi mercantili nazionali, in qualità di Comandante o Ufficiale, di almeno cinque anni, sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di € 3,10 mensili.

Ai Padroni al comando che non abbiano maturato il diritto al supplemento paga di € 3,10 mensili, sarà riconosciuto un supplemento paga di € 2,58 mensili.

Detto supplemento di € 2,58 mensili non verrà più corrisposto quando il Padrone al comando avrà maturato il diritto al predetto supplemento paga di € 3,10 mensili.

Al restante personale imbarcato in qualità di Ufficiale, che non sia in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o Capitano di macchina sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di € 2,58 mensili.

Detto supplemento è elevato a € 3,10 mensili per il personale di cui sopra con oltre cinque anni di anzianità di navigazione su navi mercantili nazionali.

Agli Ufficiali radiotelegrafisti sarà corrisposto un supplemento paga per anzianità nella misura di € 3,10 mensili.

Detto supplemento è elevato per gli Ufficiali radiotelegrafisti a:

- € 3,62 qualora abbiano da 5 a 15 anni di anzianità;
- € 4,65 qualora abbiano oltre 15 anni di anzianità.

SOTTUFFICIALI E COMUNI

	QUALIFICA	in vigore dal	
		01/06/2007	01/01/2008
COPERTA	Nostromo	€ 1.371,06	€ 1.403,04
	Carpentiere/Tankista	€ 1.319,76	€ 1.350,55
	Marinaio	€ 1.169,33	€ 1.196,60
	Giovanotto 1A	€ 1.055,71	€ 1.080,34
	Giovanotto 2A	€ 1.018,16	€ 1.041,91
	Mozzo/Allievo comune polivalente	€ 971,50	€ 994,16
MACCHINA	Capo fuochista / 1° elettricista con almeno 2 elettricisti in sottordine	€ 1.371,06	€ 1.403,04
	Elettricista operaio	€ 1.319,76	€ 1.350,55
	Fuochista/Ingrassatore	€ 1.169,33	€ 1.196,60
	Carbonaio	€ 1.164,60	€ 1.191,77
	Giovanotto macc.	€ 1.055,71	€ 1.080,34
Camera e Cucina	Cuoco	€ 1.319,76	€ 1.350,55
	Cameriere / 2° cuoco	€ 1.169,33	€ 1.196,60
	Garzone di 1A	€ 1.055,71	€ 1.080,34
	Garzone di 2A	€ 1.018,16	€ 1.041,91
	Piccolo di camera/cucina	€ 971,50	€ 994,16

Note alla tabella allegato 6

Ai marittimi imbarcati con le qualifiche iniziali di mozzo e piccolo nonché di giovanotto e garzone che per indisponibilità di posti di lavoro nella qualifica superiore dovessero rimanere in tali qualifiche per un periodo di effettiva navigazione con la stessa società superiore ai 5 anni, sarà riconosciuto il 60% della differenza di retribuzione tra tali qualifiche e quella immediatamente superiore (giovanotto o comune), ferma restando la qualifica di appartenenza. Tale importo sarà interamente assorbito in occasione di eventuale promozione alla qualifica superiore.

Navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

QUALIFICA	in vigore dal	
	01/06/2007	01/01/2008
Comandante con titolo professionale (1)	€ 2.887,23	€ 2.954,57
Direttore Macch. con titolo professionale (1)	€ 2.733,55	€ 2.797,31
Comandante (padrone marittimo)	€ 1.874,36	€ 1.918,08
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 1.874,36	€ 1.918,08
1° UFFICIALE senza titolo professionale	€ 1.602,44	€ 1.639,81
2° UFFICIALE senza titolo professionale	€ 1.395,61	€ 1.428,16

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina.

N.B.: Per tutte le altre qualifiche si applicano i minimi contrattuali conglobati previsti per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

VALORE DEGLI SCATTI DI ANZIANITÀ/NAVIGAZIONE

Navi superiori a 3.000 t.s.l.

Personale di Stato Maggiore

Lungo Corso e Gran Cabotaggio

	1° scatto (ex 5%)		scatti succ. (ex 3%)	
	in vigore dal		in vigore dal	
	01/06/2007	01/01/2008	01/06/2007	01/01/2008
1° Ufficiale	€ 66,05	€ 68,24	€ 39,63	€ 40,94
2° Ufficiale	€ 52,07	€ 53,91	€ 31,24	€ 32,35
3° Ufficiale	€ 46,78	€ 48,50	€ 28,07	€ 29,10
Mediterraneo				
1° Ufficiale	€ 64,65	€ 66,80	€ 38,79	€ 40,08
2° Ufficiale	€ 50,36	€ 52,17	€ 30,22	€ 31,30
3° Ufficiale	€ 45,47	€ 47,15	€ 27,28	€ 28,29

SOTTUFFICIALI E COMUNI

	QUALIFICA	1° scatto (ex 5%)		scatti succ. (ex 3%)	
		01/06/2007	01/01/2008	01/06/2007	01/01/2008
COPERTA	Nostromo	€ 41,93	€ 43,53	€ 25,16	€ 26,11
	Carpentiere/Tankista	€ 39,48	€ 41,02	€ 23,69	€ 24,61
	Marinaio	€ 32,28	€ 33,65	€ 19,37	€ 20,19
	Giovanotto 1 [^]	€ 26,86	€ 28,09	€ 16,12	€ 16,86
	Giovanotto 2 [^]	€ 25,07	€ 26,26	€ 15,04	€ 15,75
	Mozzo/Allievo comune polival.	€ 22,85	€ 23,98	€ 13,70	€ 14,38
MACCHINA	Capo fuochista / 1° elettricista con almeno 2 elettricisti in sottordine	€ 41,93	€ 43,53	€ 25,16	€ 26,11
	Elettricista operaio	€ 39,48	€ 41,02	€ 23,69	€ 24,61
	Fuochista/Ingrassatore	€ 32,28	€ 33,65	€ 19,37	€ 20,19
	Carbonaio	€ 32,06	€ 33,42	€ 19,23	€ 20,05
	Giovanotto macc.	€ 26,86	€ 28,09	€ 16,12	€ 16,86
Camera e Cucina	Cuoco	€ 39,48	€ 41,02	€ 23,69	€ 24,61
	Cameriere / 2° cuoco	€ 32,28	€ 33,65	€ 19,37	€ 20,19
	Garzone di 1 [^]	€ 26,86	€ 28,09	€ 16,12	€ 16,86
	Garzone di 2 [^]	€ 25,07	€ 26,26	€ 15,04	€ 15,75
	Piccolo di camera/cucina	€ 22,85	€ 23,98	€ 13,70	€ 14,38

Navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

QUALIFICA	1° scatto (ex 5%)		scatti succ. (ex 3%)	
	01/06/2007	01/01/2008	01/06/2007	01/01/2008
Comandante con titolo profess. (1)	€ 114,79	€118,16	€ 68,87	€ 70,89
Direttore Macch. con titolo profess. (1)	€ 107,49	€110,68	€ 64,49	€ 66,40
Comandante (padrone marittimo)	€ 66,05	€ 68,24	€ 39,63	€ 40,94
Direttore Macch. (meccanico navale)	€ 66,05	€ 68,24	€ 39,63	€ 40,94
1° UFFICIALE senza titolo profess.	€ 53,06	€ 54,93	€ 31,84	€ 32,96
2° UFFICIALE senza titolo profess.	€ 43,13	€ 44,75	€ 25,87	€ 26,85

(1) per titolo professionale si intende quello per aspirante o capitano di lungo corso/macchina.

N.B.: Per tutte le altre qualifiche si applicano i valori previsti per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

COMPENSI PER LAVORI DISAGIATI

Art. 67/D

	a corpo
- Pulizia interna delle calderine	€ 21,69
- Pulizia interna delle caldaie	€ 43,38
- Picchettaggio e raschiaggio calderine	€ 43,38
- Picchettaggio e raschiaggio caldaie	€ 65,07

(da dividere, proporzionalmente,
fra il personale che ha partecipato)

Art. 67/D

	per ora lavorata
- Cementazione previa pulizia con rimozione sedimenti, all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile	€ 3,25
- Pulizia dei deep-tanks e delle casse alte	€ 2,17
- Pulizia delle sentine stive e delle sentine macchina degassificate	€ 2,17
- Pitturazione, picchettaggio, raschiaggio, con l'uso dei ponteggi sospesi	€ 1,95
- Pulizia con rimozione sedimenti delle cisterne adibite a carico liquido	€ 2,71

Restano salvi i migliori trattamenti aziendali in atto.

PREMESSA
(Accordo 25 luglio 1978)

Premesso che quanto qui di seguito di comune accordo dichiarato è parte integrante ed inscindibile ad ogni effetto della disciplina contenuta nel presente contratto e non ha carattere innovativo ma serve a chiarire la comune volontà delle parti realizzata anche nei precedenti contratti, le parti dichiarano che con l'espressione «indennità fisse» esse per il passato hanno inteso, tanto a livello nazionale quanto a livello aziendale, esclusivamente riferirsi agli emolumenti che vengono qui tassativamente elencati: supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore, indennità speciale per il personale di macchina, soprassoldi per il pennese e calderinaio, supplemento paga sottufficiali capi servizio, indennità di rappresentanza.

Pertanto, anche in relazione alla specialità del rapporto di lavoro del personale navigante, esse parti hanno sempre voluto escludere i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfettizzati, dal computo degli istituti contrattuali sui quali sono state calcolate le «indennità fisse».

Per quanto attiene al presente contratto, le parti dichiarano che i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfettizzati, debbono essere esclusi, anche a livello aziendale, così come per il passato sono stati esclusi a qualsivoglia titolo dalla retribuzione essendo voluti come elementi distinti ed autonomi espressamente ribadendosi altresì l'esclusione dei medesimi dal calcolo delle indennità sostitutive delle ferie e dei riposi compensativi nonché di ogni altro istituto che, direttamente o indirettamente, implichi la retribuzione quale base di calcolo.

Tutto quanto sopra precisato e pattuito le parti inoltre dichiarano ad ogni effetto che la determinazione dei livelli retributivi correlativi ad ogni qualifica del personale navigante sarebbe stata inferiore tanto per il passato quanto per gli importi stabiliti con il presente contratto se esse parti avessero voluto ricomprendere ai fini del calcolo dei vari istituti anche lo straordinario continuativo e/o predeterminato e/o forfettizzato.

**TABELLA VIVERI
PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI
(Composizione dei pasti)**

Prima colazione

Pane, caffè, latte e burro o marmellata o formaggio o salumi.

Colazione

Minestra, Due piatti cucina, Frutta oppure formaggio, Caffè.

Pranzo

Minestra, Due piatti cucina, Frutta oppure formaggio, Caffè. Pane e vino a discrezione. Sarà somministrato il dolce nelle domeniche e nelle giornate del 2 giugno, 25 aprile, 1° maggio, 4 novembre, 25 dicembre, 1° gennaio e 6 gennaio.

**TABELLA VIVERI SOTTUFFICIALI E COMUNI
(Composizione dei pasti)**

LUNEDI

Prima Colazione: Caffè e latte, Formaggio.

Seconda Colazione: Risotto al burro e sugo di pomodoro, Bistecche di manzo con patate e insalata, Frutta fresca.

Pranzo: Minestrone di pasta e legumi, Frittata all'ortolana con bietole saltate, Frutta fresca.

MARTEDI

Prima Colazione: Caffè e latte, Acciughe salate.

Seconda Colazione: Spaghetti alla scarpara, Tonno sott'olio con patate bollite e insalata, Frutta fresca.

Pranzo: Minestra di pasta, patate e verdura, Carne arrosto con insalata, Frutta fresca.

MERCOLEDI

Prima Colazione: Caffè e latte, Marmellata.

Seconda Colazione: Pastasciutta al sugo di carne, Manzo al ragù con patate e verdura cotta, Frutta fresca.

Pranzo: Zuppa di ceci con bietole, Carne all'a veneziana con insalata, Frutta fresca.

GIOVEDÌ

Prima Colazione: Caffè e latte, Salame.

Seconda Colazione: Risotto alla milanese, Carne di manzo guarnita con macedonia di verdura, Frutta fresca.

Pranzo: Minestra di pasta alla casalinga, Bistecca con patate al forno, Composta di frutta.

VENERDÌ

Prima Colazione: Caffè e latte, Acciughe salate.

Seconda Colazione: Pastasciutta all'acciuga o pesto, Stoccafisso o pesce in umido con patate, Frutta fresca.

Pranzo: Minestrone alla genovese, Uova a piacere con verdure, Frutta fresca.

SABATO

Prima Colazione: Caffè e latte, Formaggio.

Seconda Colazione: Pastasciutta al sugo di pomodoro e burro, Manzo brasato con verdura, Frutta fresca.

Pranzo: Pastina in brodo, Bollito di manzo con patate e salsa verde, Composta di frutta.

DOMENICA

Prima Colazione: Caffè e latte, Marmellata.

Seconda Colazione: Pasta fresca al sugo, Pollo arrosto con patate e insalata, Frutta fresca.

Pranzo: Minestra di verdura e pasta, Carne all'uccelletto con insalata, Frutta fresca, Dolce.

Note:

- a) la razione di frutta per i Sottufficiali sarà di un quantitativo giornaliero di gr. 400;
- b) a richiesta dei marittimi saranno forniti, in sostituzione delle acciughe, nei giorni di martedì e venerdì, gr. 50 di marmellata;
- c) al personale in servizio nelle guardie notturne sarà distribuito un panino imbottito e grammi 15 di caffè più lo zucchero;
- d) ai Sottufficiali ed ai Comuni sarà distribuito in più un piatto forte a pranzo ed a cena il quale sarà costituito da uno dei piatti di cucina serviti allo Stato Maggiore. In conseguenza saranno adeguati i quantitativi di cui all'allegato 11.
- e) per quanto riguarda la composizione dei pasti e le specie delle vivande la tabella ha valore esemplificativo, fermo restando che le parti non intendono portare innovazioni alle consuetudini vigenti in materia nei diversi settori nazionali della marina mercantile.

Vitto a bordo

Al fine di verificare la rispondenza della tabella viveri contenuta nei vigenti contratti collettivi nazionali all'effettivo fabbisogno dei marittimi ad apportare eventuali modifiche e/o adattamenti, è costituita una Commissione composta da sei rappresentanti delle Associazioni armatoriali e da altrettanti rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti il presente contratto.

Nel corso dei suoi lavori, la Commissione potrà avvalersi dell'apporto di esperti nutrizionisti.

NORMA TRANSITORIA

In sostituzione delle quantità di vino previste dalle vigenti tabelle viveri, saranno somministrate bibite non alcoliche, ferma restando la prevista quantità d'acqua minerale.

TABELLA VIVERI SPETTANTI AD OGNI

	Lunedì			Martedì			Mercoledì		
	a discrezione			a discrezione			a discrezione		
Pane	-	-	75	160	-	70	160	-	-
Pasta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Farina.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riso.....	125	-	-	-	-	-	-	-	-
Carne di bue	200	-	-	-	-	130	130	-	200
Carne di pollo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stoccafisso oppure	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pesce fresco	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uova	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Legumi secchi.....	-	-	50	-	-	-	-	-	100
Patate	100	-	-	150	-	75	100	-	-
Alici salate.....	-	-	-	-	30	-	-	-	-
Formaggio grana	15	-	8	15	-	8	15	-	8
Formaggio tavola	-	50	-	-	-	-	-	-	-
Tonno sott'olio.....	-	-	-	-	80	-	-	-	-
Salame.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Latte.....	-	100	-	-	100	-	-	100	-
Verdura fresca	100	-	200	100	-	150	-	-	200
Carote.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cipolle.....	-	40	-	-	40	-	-	40	-
Verdura conservata.....	-	-	-	-	-	-	150	-	-
Pomodori pelati.....	100	-	-	-	-	-	-	-	-
Conserva pomodoro	25	-	-	-	-	-	-	-	-
Concent. pomodoro	-	-	-	-	-	-	25	-	-
Olio oliva-semi (per frittura).....	-	45	-	-	45	-	-	45	-
Burro	50	-	-	-	-	-	-	-	-
Lardo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	20
Altri grassi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zucchero.....	-	25	-	-	25	-	-	25	-
Caffè	-	15	-	-	15	-	-	15	-
Frutta fresca.....	50	-	150	150	-	150	150	-	150
Frutta allo sciroppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frutta candita.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marmellata	-	-	-	-	-	-	-	50	-
Vino (•)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sale, aceto, droghe(•).....	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nota - I quantitativi di cui sopra saranno adeguati in conseguenza del riconoscimento ai Comuni del secondo piatto forte a pranzo e a cena.

COMPONENTE L'EQUIPAGGIO

Giovedì			Venerdì			Sabato			Domenica			Totale
a discrezione			a discrezione			a discrezione			a discrezione			
-	-	75	160	-	70	160	-	70	-	-	50	1.050
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	-	180
125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250
130	-	200	-	-	-	130	-	200	-	-	130	1.450
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250	-	250
-	-	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	125
-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	200
-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	-	5
-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	200
-	-	150	100	-	75	-	-	100	150	-	-	1.000
-	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	60
15	-	8	15	-	8	15	-	7	15	-	8	160
-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	100
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80
-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	715
100	-	-	-	-	100	150	-	-	100	-	300	1.500
50	-	-	-	-	50	50	-	-	-	-	50	200
-	40	-	-	40	-	-	60	-	-	40	-	300
-	100	-	-	-	150	-	-	-	-	-	-	400
-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200
-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	50
-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	50
-	45	-	-	40	-	-	25	-	-	45	-	290
-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	100
-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	40
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
-	25	-	-	25	-	-	25	-	-	50	-	200
15	-	-	-	15	-	-	15	-	-	15	-	105
150	-	-	150	-	150	150	-	-	150	-	150	1.800
-	-	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55	-	105
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(*) Nota - Per le voci vino vedi nota n. 8 dell'allegato 12; per sale, aceto, droghe secondo le esigenze

**ANNOTAZIONI ALLA TABELLA VIVERI
Sottufficiali e Comuni**

1 - Nei casi in cui non possa essere distribuito taluno dei generi alimentari della tabella, il Comandante avrà facoltà di distribuire dei generi equivalenti, tenuto conto che:

- a gr. 300 di carne fresca o congelata equivalgono gr. 200 di carne in conserva;
- a gr. 100 di pasta equivalgono gr. 100 di riso;
- a gr. 15 di caffè equivalgono gr. 15 di cacao;
- a gr. 100 di olio equivalgono gr. 100 di lardo o strutto;
- a gr. 15 di conserva di pomodoro equivalgono gr. 10 estratto di pomodoro.

2 - L'olio d'oliva, il lardo, lo strutto, la conserva di pomodoro, il formaggio e gli ortaggi saranno distribuiti giornalmente nella proporzione richiesta dal condimento delle vivande, ma sempre in modo che il quantitativo settimanale corrisponda a quello indicato.

3 - Quando non sia possibile in navigazione, tenute presenti le esigenze della nave e del servizio, distribuire della verdura, come pure nei porti di difficile rifornimento, essa sarà sostituita da gr. 150 di fagioli o di gr. 200 di patate.

4 - Lo stoccafisso ed il merluzzo s'intendono a peso secco. La razione di pesce fresco sarà di gr. 200.

5 - Potrà essere distribuito in luogo del salame il salmone condito.

6 - I generi si intendono pesati crudi, fatta eccezione del pane; nel peso della carne si intende sempre compreso un quarto d'osso come d'uso.

7 - Tutti i generi alimentari debbono essere di buona qualità.

8 - La razione giornaliera di vino all'equipaggio verrà somministrata nella seguente misura: ai mozzi, giovanotti, garzoni e piccoli, mezzo litro al giorno; a tutti gli altri, tre quarti di litro; ai fuochisti ed ingrassatori, durante la navigazione, 1 litro; ai sottufficiali 1 litro.

Nel caso non fosse possibile la somministrazione del vino, esso potrà essere sostituito con birra e, nei casi di forza maggiore, con la razione in contanti al prezzo del porto di armamento.

9 - Anche ai Sottufficiali e al personale di camera sarà fornito il vino in fusti.

10 - Quando non sia possibile la distribuzione della frutta fresca, sarà sostituita con frutta conservata in scatola in ragione di gr. 100 per razione o con frutta secca in ragione di gr. 50 per razione.

11 - Sarà somministrato il dolce nelle domeniche e nelle giornate del 2 giugno, 25 aprile, 1° maggio, 4 novembre, 25 dicembre e 1° gennaio.

12 - Somministrazione gratuita del chinino. Durante la permanenza delle navi in porti malarici dovrà essere gratuitamente e giornalmente somministrato il chinino alle persone dell'equipaggio.

13 - Le mense equipaggio saranno dotate di tovaglie e al personale verrà fornito un tovagliolo di carta a doppio strato cm. 40 X40 per ogni singolo pasto (3 tovaglioli al giorno).

Modifiche alla tabella normale dei viveri per l'equipaggio

A) - Per navi destinate ai traffici in zone tropicali (compreso Mar Rosso). In aggiunta a quanto già previsto dagli articoli 70 e 71 della legge 16 giugno 1939, n. 1045:

- La razione settimanale di gr. 40 di lardo sarà sostituita da gr. 40 di olio d'oliva;
- La spettanza settimanale di gr. 200 di legumi secchi sarà ridotta a gr. 100 e quella settimanale della verdura sarà aumentata di gr. 150;
- La razione settimanale di gr. 60 di alici salate sarà sostituita da gr. 60 di marmellata.

B) - Per navi destinate a traffici in climi glaciali o particolarmente freddi (oltre 60° di latitudine Nord).

A precisazione di quanto previsto dall'art. 72 della legge 16 giugno 1939), n. 1045:

- Saranno aumentati gr. 400 di carne suina di cui gr. 200 saranno distribuiti al martedì in sostituzione della razione di gr. 80 di tonno e gr. 200 al sabato in sostituzione di gr. 130 di carne di bue;
- La razione di carne di bue prevista per il martedì sarà aumentata di gr. 40 e quella stabilita per il mercoledì, giovedì e sabato sarà aumentata di gr. 30; sarà distribuito ad ogni componente l'equipaggio un limone al giorno; la razione di zucchero sarà aumentata ogni giorno di gr. 15; la spettanza settimanale di gr. 40 di lardo sarà portata a gr. 80.

ASSICURAZIONI MALATTIE
Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge:

1 - Assicurazione in caso di morte per malattia.

In caso di morte avvenuta entro 12 mesi dalla data dello sbarco e dipendente da malattia contratta durante l'imbarco, l'armatore assicurerà le seguenti indennità:

- a) se il marittimo lascia soltanto la vedova:
- | | |
|---------------------------|----------|
| - Ufficiali | € 413,17 |
| - Sottufficiali | € 387,34 |
| - Comuni | € 361,52 |
- b) se il marittimo lascia la vedova e un figlio minorenni o solo un figlio minorenni:
- | | |
|---------------------------|----------|
| - Ufficiali | € 542,28 |
| - Sottufficiali | € 490,63 |
| - Comuni | € 464,81 |
- più una quota di € 51,64 per ogni ulteriore figlio minorenni.

Se il marittimo non lascia né vedova né orfani minorenni, ma il padre in età di oltre 65 anni o assolutamente inabile al lavoro, o la madre cinquantenne o inabile al lavoro, quando essa sia vedova o separata dal marito per colpa di lui, senza altri figli maggiorenni, o risulti che il marittimo era l'unico o il principale necessario sostegno di entrambi, spetta ad essi un'indennità uguale a quella che sarebbe spettata qualora il marittimo avesse lasciato la sola vedova.

2 - Assicurazione per il caso di invalidità permanente.

In caso di invalidità permanente assoluta, verificatasi entro 12 mesi dallo sbarco quale conseguenza di malattia contratta per cause di servizio saranno assicurate le seguenti indennità:

- | | |
|---------------------------|----------|
| - Ufficiali | € 413,17 |
| - Sottufficiali | € 387,34 |
| - Comuni | € 361,52 |

In caso di invalidità permanente parziale, l'indennità sarà proporzionale al grado di invalidità.

3 - Ricovero ospedaliero ai familiari conviventi e a carico.

È concesso il ricovero ospedaliero ai familiari conviventi e a carico per un periodo massimo di 180 giorni per anno solare.

Il ricovero ospedaliero sarà riconosciuto:

- a) nella classe distinta immediatamente superiore alla comune ai familiari dei componenti lo Stato Maggiore;
- b) nella classe comune ai familiari dei Sottufficiali e comuni.

Con ricovero ospedaliero s'intende assorbita la prestazione di cui al quarto comma della lettera a) dell'art. 3 del Regolamento 7 giugno 1940 per l'assistenza sanitaria ai familiari dei marittimi.

I familiari dei marittimi conviventi ed a carico, ai quali è concesso il ricovero ospedaliero sono quelli indicati all'art. 2 del Regolamento 7 giugno 1940 per l'assistenza sanitaria ai familiari dei marittimi.

4 - Fornitura medicinali in caso di malattie croniche.

La limitazione del rimborso della spesa dei medicinali, prevista dall'art. 3, lettera d) del regolamento di assistenza sanitaria dei marittimi assicurati e loro familiari, è abrogata.

5 - Assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera a favore dei beneficiari della legge 16 ottobre 1962, n. 1486.

Ai marittimi temporaneamente inidonei alla navigazione, che godono del trattamento previsto dalla Legge 16 ottobre 1962, n. 1486 (Legge Focaccia), sarà erogata anche l'assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera.

6 - Assistenza economica personale in continuità di rapporto di lavoro per malattie insorte dopo il 28° giorno dallo sbarco.

Con decorrenza 1° giugno 1988, nell'ipotesi di malattia insorta dopo il 28° giorno dallo sbarco, al personale in Continuità di Rapporto di Lavoro verrà corrisposto dall'IPSEMA il trattamento economico previsto per Legge e coperto dalle Assicurazioni «Fondamentale» e «Complementare».

**OBBLIGHI DELL'ASSICURATO IN CASO
DI DICHIARATA INIDONEITÀ**

L'assicurato è tenuto a proporre ricorso, (attualmente da presentarsi per l'accesso alla commissione di II grado) nei termini e con le modalità previste dal Codice della Navigazione e/o dalle leggi vigenti in materia contro la dichiarazione di cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare per i motivi che sono oggetto di assicurazione.

La Società si riserva la facoltà di richiedere all'assicurato che per l'espletamento delle pratiche tutte inerenti il ricorso o domanda di revisione questi si avvalga del Consulente Medico prescelto dalla Società stessa eventualmente affiancandolo ad altro Medico di sua fiducia.

Nel caso in cui l'Assicurato non ottemperi a tale obbligo, decade dai benefici dell'Assicurazione salvo che un collegio arbitrale composto da tre medici, due nominati dalle Parti ed il terzo nominato d'accordo tra i primi due o in difetto del Presidente dell'Ordine dei Medici di zona, non dichiarerà, entro 45 giorni dalla richiesta del marittimo, che tale invalidità definitiva è "manifesta" e che se anche l'Assicurato si fosse sottoposto a cure mediche un eventuale giudizio non avrebbe potuto che dare conferma di tale invalidità permanente definitiva dell'Assicurato con conseguente cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare.

Il Collegio Medico risiede, a scelta della Società presso la sede della stessa o presso la sede dell'Agenzia alla quale è assegnata la polizza. Ognuna delle parti sostiene le proprie spese, remunera il proprio Medico designato e contribuisce per metà alle spese e competenze del terzo Medico.

I risultati della procedura, raccolti con apposito verbale redatto in doppio esemplare, uno per la Società, l'altro per l'Assicurato, e sottoscritti dai Medici concordi, ovvero dalla maggioranza, saranno obbligatori per le Parti rinunciando queste fin d'ora a qualsiasi impugnativa, salvo il caso di dolo, errore, violenza o violazione di parti contrattuali.

Le conclusioni del Collegio saranno valide ancorché il medico dissidente rifiuti di sottoscriverle e tale rifiuto risulti attestato dagli altri Medici nel verbale definitivo.

I Medici sono dispensati dall'osservanza di ogni formalità.

Le Aziende saranno tenute a far inserire nella polizza tale formulazione al momento del rinnovo della polizza in corso.

ASSICURAZIONI INFORTUNI

Oltre all'assicurazione obbligatoria per legge, l'armatore assicurerà le seguenti indennità:

- 1) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad infortunio determinato da rischio ordinario:
 - a tutto il personale imbarcato (escluso il Capitano al comando) una indennità pari alla differenza fra 5, rispettivamente 6 annualità, di retribuzione (proporzionalmente ridotte in caso di invalidità permanente parziale) ed il valore capitale della rendita di legge calcolato secondo la norma dell'art. 39 del D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124, e successive modificazioni;

- 2) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad infortunio determinato da rischio di guerra o da mine:
 - per tutti i marittimi (escluso il Capitano al comando):
 - a) una indennità in capitale corrispondente al 50% del capitale di copertura della rendita di legge;
 - b) un'ulteriore indennità in capitale di € 413,17 se trattasi di Ufficiali e di € 340,86 se trattasi di Sottufficiali e Comuni.

Nel caso di invalidità permanente parziale tali indennità saranno proporzionalmente ridotte in rapporto al grado di invalidità riconosciuto a norma di legge.

**INDENNITÀ PERDITA CORREDO
STRUMENTI PROFESSIONALI E UTENSILI
(Articolo 60)**

In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, i marittimi hanno diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella seguente tabella:

a) Indennità perdita corredo:	
- Comandante	€ 374,95
- Direttore di macchina	€ 353,26
- Ufficiali	€ 278,89
- Allievi Ufficiali	€ 167,33
- Sottufficiali	€ 167,33
- Marinai, fuochisti, camerieri	€ 130,15
- Giovanotti, carbonai, mozzi, garzoni e piccoli	€ 114,65
b) Indennità perdita strumenti professionali e utensili:	
- Comandante	€ 274,39
- Ufficiali di coperta	€ 245,89
- Direttore di macchina	€ 64,14
- Ufficiali macchinisti	€ 42,76
- Carpentiere per perdita ferri	€ 42,76
- Cuoco per perdita utensili	€ 17,82

Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionate a quelle indicate nella tabella.

È sempre in facoltà dell'armatore dispensare i marittimi dal fornirsi dei propri strumenti professionali e utensili, provvedendoli egli stesso e facendo apporre apposita annotazione sulle carte di bordo.

Le suddette indennità saranno corrisposte all'atto della liquidazione delle competenze spettanti.

PROTOCOLLO SU AMBIENTE DI LAVORO

Le parti riconoscono la necessità di un comune impegno ad affrontare i problemi della salute e della prevenzione dai rischi connessi alla specifica condizione di lavoro dei marittimi.

A questo fine le parti concordano che la normativa contrattuale qui definita sia accompagnata da una legislazione di sostegno, sulla base di alcune esperienze già maturate.

In particolare per quanto riguarda le soluzioni nell'ambito della prevenzione dei rischi derivanti da agenti nocivi strutturalmente presenti nelle navi, tra cui ad esempio l'amianto, le parti concordano che tale legislazione di sostegno debba intervenire nelle fasi di costruzione, trasformazione e riclassifica attraverso opportune forme di incentivazione.

In considerazione, inoltre, della peculiarità del lavoro nautico le parti convengono sulla necessità di istituire appositi strumenti di tutela della salute dei lavoratori.

Tale attività dovrà esercitarsi a partire dall'art. 9 della Legge 300/70 e svolgersi a livello decentrato con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali.

Le Aziende si impegnano ad adottare sulle proprie navi le misure di prevenzione in rapporto a determinati fattori di rischio, attuando le procedure definite dall'art. 9 della Legge 300 già citata.

Per i fattori di rischio già individuati nell'ambito del settore, si propongono quali priorità, nel corso della presente vigenza contrattuale:

Rumore: cabine insonorizzate, misure di bonifica cuffie.

Amianto: trattamento secondo procedimenti che evitino la dispersione di fibre, eliminazione di detto materiale su navi di nuova costruzione od acquistate di seconda mano, o come materiale di riparazione, misure di adeguata prevenzione durante l'attività di manutenzione e scoibentazione della nave.

Esposizione a fumi, gas di scarico, nebbie di olii minerali: misure di bonifica nella sala macchine od in garages secondo le indicazioni degli enti preposti.

Prevenzione degli infortuni a bordo: secondo le misure previste dal D.P.R. 547/56 per tutte quelle attività lavorative non direttamente connesse con la navigazione (esempio lavori di manutenzione).

Nell'ambito della valutazione del rischio, da parte del datore di lavoro, e della predisposizione dei piani di prevenzione previsti dalla normativa italiana ed europea, dovranno essere definiti gli opportuni processi di formazione dei lavoratori ed in particolare dei delegati sindacali.

Tale formazione, che potrà avvalersi della prevista legislazione di sostegno, dovrà in particolare mirare a:

- 1) una corretta informazione sui rischi specifici connessi alle singole mansioni;
- 2) all'uso degli opportuni mezzi di protezione individuale ed alla loro manutenzione;
- 3) alla gestione della propria mansione con le necessarie garanzie di sicurezza per la navigazione (formazione professionalizzante) .

Le parti, alla ripresa delle trattative, prevista nel mese di settembre, individueranno i soggetti pubblici referenti per l'attività di studio e controllo dei fattori di rischio ambientale.

VERBALE DI ACCORDO

L'anno 2000, addì 27 del mese di gennaio, in Roma si sono incontrate la Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA) Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA) e le Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI.

Le parti si sono riunite per esaminare le questioni applicative poste dal D.Lgs 27 luglio 1999, n. 271, recante l'«adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485».

Premesso che

- la sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi è interesse comune sia dell'Armamento che delle OO.SS.;
- l'accordo interconfederale 22 giugno 1995 ha fissato le modalità elettive, le prerogative e le attribuzioni del rappresentante alla sicurezza e salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro;
- l'art. 16, comma 1, D.Lgs n. 271/99 rinvia alla contrattazione collettiva nazionale di categoria la definizione delle procedure elettive del rappresentante alla sicurezza della nave;
- l'art. 16, comma 2, D.Lgs n. 271/99 specifica le attribuzioni del rappresentante alla sicurezza della nave;
- l'art. 16, comma 4, D.Lgs n. 271/99 riconosce al rappresentante alla sicurezza il diritto ad una formazione particolare in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo delle navi;
- con l'accordo 5 agosto 1999 di rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, siglato dalla Confitarma, dalla Fedarlinea e dalle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, le parti stipulanti hanno formalizzato l'impegno di definire le modalità di nomina dei rappresentanti alla sicurezza entro il 31/12/1999;
- in data 21 novembre 1995 è stato sottoscritto dalle parti un accordo avente per oggetto il rappresentante dei lavoratori alla sicurezza

hanno convenuto quanto segue:

I) RAPPRESENTANTE ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO

1. Elezioni del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro

Fermo restando quanto previsto dall'art. 16, comma 5, decreto legislativo n. 271/99, su ogni nave o unità mercantile nuova o esistente di stazza lorda superiore a 200 o con tabella di armamento superiore a 6 unità è eletto dai lavoratori marittimi il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro.

a) Navi Traghetto

I lavoratori marittimi eleggono al loro interno, nel rispetto delle procedure di cui all'allegato 1, un numero di lavoratori destinati a ricoprire le funzioni di rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro pari al numero delle navi. Tale numero è incrementato di una riserva pari al 70%. Qualora siano imbarcati più di 100 membri di equipaggio i rappresentanti alla sicurezza saranno pari a due.

b) Navi da Carico

I membri dell'equipaggio eleggono al proprio interno il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, con le procedure contenute nell'allegato 2.

c) Navi da Crociera

Sulle navi da crociera, in considerazione dell'elevato numero di componenti di equipaggio, è possibile eleggere 3 rappresentanti, di cui due italiani eletti secondo le modalità sub A) e uno straniero eletto secondo le modalità sub B).

2. Funzioni del rappresentante alla sicurezza

1 - L'attività del rappresentante alla sicurezza della nave si svolge nei limiti delle funzioni di cui all'art. 16, comma 2 - lett. a), b), c) e d), D.Lgs n. 271/99. L'elencazione delle suddette funzioni è tassativa.

2 - Il rappresentante alla sicurezza attende ai suddetti compiti limitatamente al periodo di impiego a bordo, compatibilmente con la normale attività lavorativa cui è adibito e nel rispetto delle norme del Codice della Navigazione riguardanti la disciplina gerarchica e funzionale.

3 - In relazione alle funzioni attribuite al rappresentante alla sicurezza dalla legge e dal presente accordo, le parti sottolineano che egli dovrà attendere alle medesime con senso di responsabilità e spirito di collabo-

razione con gli altri soggetti preposti alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 271/99.

4 - Per lo svolgimento del proprio incarico il rappresentante alla sicurezza avrà diritto, a bordo della nave, ad un numero massimo di ore di permesso retribuito per mese di imbarco pari a sei nel caso dei traghetti e quattro nel caso delle navi da carico.

3. Formazione del Rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro

1 - In adempimento di quanto previsto dall'art. 16, comma 4, D.Lgs n. 271/99, le parti convengono che la formazione del rappresentante alla sicurezza, in materia di igiene e sicurezza del lavoro, verrà determinata ed attuata a cura dell'azienda, in base alla tipologia di traffico, sulle seguenti problematiche:

- a) normativa nazionale e internazionale in materia di prevenzione infortuni;
- b) i principali soggetti coinvolti, il ruolo e gli obblighi;
- c) la definizione, l'individuazione e la valutazione dei fattori di rischio;
- d) le misure di prevenzione adottabili.

2 - Le modalità di espletamento di tali corsi saranno valutate dalle singole aziende utilizzando la documentazione prevista dal decreto legislativo 271/99 e dal codice ISM. I corsi medesimi dovranno avere una durata di 24 ore nel caso delle navi traghetto e 8 ore per le navi da carico.

3 - Ulteriori momenti formativi a bordo potranno essere effettuati in presenza di mutamenti tecnologici del mezzo nautico e/o di mutamenti commerciali che comportino l'utilizzo di tipologia diversa di navi.

L'accordo del 21 novembre 1995, in quanto assorbito dalla presente intesa, è integralmente abrogato.

Il presente accordo ha carattere sperimentale. Le parti si incontreranno entro 12 mesi dalla data di effettuazione delle prime elezioni dei rappresentanti alla sicurezza dell'ambiente di lavoro per verificarne l'applicazione.

II) ORARIO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI

1 - Ferma restando la coerenza tra le previsioni del D.Lgs 271/99 e la normativa contrattuale in tema di orario di lavoro, le parti si danno atto che la contrattazione collettiva in vigore ha definito orari di lavoro ovvero ore di riposo rispondenti a quanto previsto dall'art. 11 del precitato decreto legislativo n. 271/99.

2 - Per le navi impiegate in viaggi di breve durata, intendendosi per tali quelli inferiori alle 24 ore tra porto e porto, la contrattazione collettiva aziendale (secondo livello) ha previsto, in relazione alle specificità del servizio, in taluni casi rapporti imbarco/riposo più favorevoli, in altri più frequenti periodi di riposo.

Le parti si danno atto che con tali accordi sono soddisfatte le condizioni previste dall'art. 11, comma 8, del D.Lgs n. 271/99.

III) ART. 23 D.Lgs N. 271/99 (MEDICO COMPETENTE)

Le parti concordano nel ritenere che la sorveglianza sanitaria prevista dall'art. 23, D.Lgs n. 271/99 debba essere espletata in forma integrativa a quella già prevista per il personale marittimo per il rilascio della idoneità alla navigazione, evitando la duplicazione di visite diagnostiche o di esami specialistici. Concordano altresì sulla necessità di individuare apposite procedure per l'espletamento della sorveglianza sanitaria per il personale imbarcato su navi impiegate permanentemente all'estero.

segue Allegato 16

Allegato A

NAVI TRAGHETTO: PROCEDURA PER L'ELEZIONE DEI RAPPRESENTANTI ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO

1 - Entro 120 giorni dalla stipula del presente accordo, le Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo provvederanno ad indire le elezioni mediante comunicazione, contenente la data, la sede e le modalità, da affiggere a bordo di tutte le navi sociali e presso gli uffici marittimi delle aziende.

2 - L'elezione dei rappresentanti alla sicurezza dell'ambiente di lavoro ha luogo mediante la votazione dei candidati, riuniti in una lista, proposta dalle Organizzazioni sindacali di cui al comma 1.

3 - Nella composizione della lista dovrà essere assicurata un'adeguata rappresentanza di tutte le categorie di lavoratori eleggibili. La lista dovrà essere portata a conoscenza dei lavoratori aventi diritto al voto, a cura delle organizzazioni sindacali, mediante idonea pubblicità.

4 - I diritti di elettorato passivo spettano a tutti lavoratori marittimi appartenenti ai turni particolari delle aziende e/o in regime di C.R.L./R.O., esclusi i

Comandanti ed il Responsabile alla sicurezza. I diritti di elettorato attivo spettano a tutti i lavoratori aventi capacità elettiva passiva, più i marittimi del turno generale presenti a bordo durante lo svolgimento delle elezioni. Le aziende forniranno alle OO.SS. stipulanti l'elenco completo dei marittimi cui spettano i suddetti diritti di elettorato attivo e passivo.

5 - L'elezione ha luogo in seggi costituiti a bordo e/o presso la sede operativa dell'azienda.

6 - Presso ogni seggio, le OO.SS. stipulanti il presente accordo provvederanno alla designazione del Segretario elettorale che avrà i seguenti compiti:

- a) presiedere alle operazioni elettorali e di scrutinio dei voti, assicurandone la correttezza;
- b) esaminare e decidere su eventuali ricorsi.

7 - Il voto è segreto e diretto. La votazione avverrà a mezzo di scheda unica, firmata dal Segretario elettorale e comprendente la lista dei candidati ed il numero di preferenze, in ogni caso non superiore a 3. Il voto sarà espresso apponendo una croce a fianco dei nominativi presenti sulla scheda. Il voto è nullo se la scheda non è quella predisposta o se essa riporta un numero di preferenze maggiori di quelle esprimibili e/o se contiene tracce o segni di individuazione.

8 - Il luogo e gli orari della votazione saranno concordati a livello aziendale tra le OO.SS. e la Direzione, in modo tale da permettere a tutti gli eventi diritto l'esercizio del voto, nel rispetto delle esigenze dei servizi di bordo e delle connesse operazioni a terra. In particolare, le operazioni elettorali dovranno essere organizzate in modo tale da consentire a ciascun lavoratore avente diritto di esercitare il medesimo al di fuori dell'orario di lavoro. Le votazioni avranno luogo durante un arco di tempo strettamente necessario e comunque tale da non pregiudicare il regolare svolgimento del servizio. Il luogo ed il calendario di votazione dovranno essere portati a conoscenza di tutti i lavoratori, mediante idonea pubblicità, con debito anticipo rispetto alla data fissata per l'elezione. Le operazioni elettorali non potranno comportare aggravio di costi per l'azienda.

9 - Esaurita la votazione, il segretario darà inizio allo spoglio delle schede, al termine del quale provvederà a redigere il verbale dell'elezione ed inviarlo alla Commissione di cui al successivo punto 10.

10 - Presso la sede aziendale sarà costituita una Commissione elettorale centrale, composta da un membro per ogni organizzazione firmataria del presente accordo, avente il compito di raccogliere tutti i verbali, sommare i risultati dei singoli seggi e stilare l'elenco degli eletti, nonché la graduatoria degli esclusi. Risulteranno eletti, nei limiti del numero di rappresentanti indicati nel punto 1 ("Elezione del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro") - lett. A) ("Navi Traghetto") del presente accordo, i lavoratori che hanno ottenuto più voti.

11 - I risultati elettorali saranno proclamati, a cura della Commissione mediante idonea pubblicità, ai lavoratori marittimi, alle organizzazioni sindacali ed alla Direzione aziendale.

12 - L'elezione ha validità triennale.

Prima della scadenza triennale, il marittimo eletto decade dalla carica nelle seguenti ipotesi:

12.1 - rinuncia, formalizzata dal marittimo con lettera raccomandata A/R indirizzata all'armatore;

12.2 - risoluzione del rapporto di lavoro con l'armatore.

13 - Nelle ipotesi di cui al comma 12, secondo capoverso, il lavoratore decaduto sarà sostituito, per il tempo necessario a completare il mandato triennale, dal primo dei non eletti.

14 - Almeno tre mesi prima della scadenza del mandato, le Organizzazioni sindacali promuoveranno nuove elezioni, con le modalità indicate nelle disposizioni che precedono.

**NAVI DA CARICO E TRAGHETTI DA CARICO:
PROCEDURA PER L'ELEZIONE DEI RAPPRESENTANTI
ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO**

1 - Entro 120 giorni dalla stipula del presente accordo, su indicazione dell'azienda in accordo con le OO.SS. verranno indette le elezioni, sulla base della lista comprendente il personale imbarcato escluso il comandante e il responsabile alla sicurezza, specificando la data e le modalità di effettuazione delle stesse. Tale comunicazione verrà affissa a bordo. Il comando nave provvederà alla composizione del seggio elettorale che comprenderà il segretario elettorale che avrà i seguenti compiti:

- 1) presiedere alle operazioni elettorali e di scrutinio dei voti, assicurandone la correttezza;
- 2) esaminare e decidere su eventuali ricorsi;
- 3) proclamare gli eletti.

Le risultanze del voto saranno comunicate al Comandante che a sua volta le trasmetterà all'azienda e questa alle OO.SS.

2 - I diritti di elettorato attivo spettano a tutti i lavoratori marittimi imbarcati al momento dell'elezione, i diritti di elettorato passivo spettano a tutti i lavoratori marittimi imbarcati al momento dell'elezione escluso il comandante e il responsabile alla sicurezza.

3 - Modalità di voto: il voto è segreto e diretto; la votazione avrà luogo a mezzo di scheda unica, firmata dal segretario elettorale e comprendente la lista dei candidati. Il voto sarà espresso apponendo una croce a fianco del nominativo tra quelli presenti sulla scheda. Viene eletto il marittimo che ha ottenuto il numero di voti più alto. Il voto è nullo se la scheda non è quella predisposta e se essa riporta un numero di preferenze maggiori di quelle esprimibili e/o se contiene segni o tracce di individuazione.

4 - A bordo delle navi, il locale e gli orari della votazione saranno stabiliti dal comandante della nave, in modo tale da permettere a tutti gli aventi diritto l'esercizio al voto, nel rispetto delle esigenze dei servizi di bordo. In particolare, le operazioni dovranno essere organizzate in modo tale

da consentire a ciascun lavoratore avente diritto di esercitare il medesimo possibilmente al di fuori dell'orario di lavoro. Le votazioni avranno luogo durante un arco di tempo strettamente necessario e comunque tale da non pregiudicare il regolare svolgimento del servizio. Il locale e gli orari di votazione dovranno essere portati a conoscenza di tutti gli elettori, mediante idonea pubblicità. Le OO.SS. saranno preventivamente informate sullo svolgimento delle operazioni di voto e degli esiti tramite gli uffici della società armatrice.

5 - L'elezione del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro ha validità per il periodo d'imbarco.

6 - Prima di tale scadenza il marittimo eletto decade dalla carica nelle seguenti ipotesi:

6.1) rinuncia, formalizzata dal marittimo con lettera indirizzata al comandante della nave;

6.2) sbarco del marittimo.

7 - Nelle ipotesi di cui ai punti 6.1) e 6.2) i lavoratori marittimi provvederanno a promuovere nuove elezioni con le modalità previste al presente accordo.

FORMAZIONE E COMITATO NAZIONALE PARITETICO PER IL LAVORO MARITTIMO

La marineria europea è da tempo caratterizzata da una grave crisi vocazionale, che interessa, in particolare, lo Stato maggiore. Degli effetti di tale crisi, che ha investito anche la flotta italiana, ne hanno già risentito i traffici internazionali e, in assenza della predisposizione e conseguente attuazione di adeguate misure di contrasto, presto anche i collegamenti nazionali potrebbero essere coinvolti nella problematica.

In tale contesto, le parti ritengono necessario predisporre iniziative utili, che, anche attraverso il coinvolgimento dello Stato, consentano un progressivo riavvicinamento dei giovani al lavoro marittimo.

In particolare, la formazione rientra senz'altro fra gli strumenti atti a fronteggiare il fenomeno, sebbene la mancanza di interventi statali - l'ultima disposizione di legge in materia è stata la 343/95, i cui effetti sono cessati nel 2001 - compromette, al momento, la definizione di linee di indirizzo generali sugli interventi formativi.

In effetti, si prende atto che parte delle Aziende hanno autonomamente svolto una attività formativa, utilizzando, l'addove possibile, i pochi mezzi finanziari messi a disposizione a riguardo (vedi, ad esempio, i fondi paritetici per la formazione ex legge 388/2000) e sostenendo in proprio la quasi totalità dei costi. Per contro anche i marittimi hanno sostenuto in proprio i costi per la loro formazione e riqualificazione.

Inoltre, per effetto degli impegni assunti nelle precedenti tornate contrattuali, le parti si danno atto delle importanti iniziative indirizzate principalmente alla formazione degli Ufficiali (Accademia Italiana della Marina Mercantile), sia del personale di hotellerie (Scuola di Napoli), sia del progetto con l'Università Parthenope per personale qualificato da inserire nei quadri aziendali di terra e di bordo, sia alla formazione del personale altamente qualificato (Accademia del Mare di Venezia).

L'assenza di specifici provvedimenti di legge sulla materia ha, al momento, compromesso la possibilità di definire uno strumento di indirizzo generale, che tenga in considerazione gli effettivi fabbisogni formativi, anche nell'ottica dell'impiego del personale navigante in alcuni settori rientranti nel cluster marittimo.

Le parti ritengono indispensabile individuare tale strumento, garantendone un suo efficace funzionamento, in considerazione della crisi vocazionale sopra richiamata, della necessità condivisa di coordinare le iniziative già predisposte e delle nuove esigenze formative derivanti dall'evoluzione dei mercati, dalle innovazioni tecnologiche del naviglio e dalla normativa in materia di safety e security.

In particolare, le parti, condividendo la centralità della formazione professionale, riferita agli ufficiali e alle altre categorie professionalizzate del settore individuano i seguenti comuni obiettivi di una attività congiunta di promozione e sviluppo della formazione professionale dei lavoratori marittimi quale strumento:

- strategico ai fini di una politica attiva dell'occupazione;
- di aggiornamento ai fini dell'acquisizione degli standard minimi previsti dalla Convenzione Internazionale STCW;
- di aggiornamento e di informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento e di informazione circa la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute;
- di aggiornamento e di informazione in materia di security;
- di sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo della automazione navale;
- di sviluppo della professionalità sulla qualità del servizio;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Per il conseguimento dei richiamati obiettivi, da non ritenersi esaustivi della materia, le parti convengono sulla costituzione di un Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo.

Tale Comitato sarà composto da 6 membri effettivi e da 6 membri supplenti, nominati dalle Associazioni datoriali e da altrettanti nominati dalle Organizzazioni sindacali.

Pertanto, il Comitato avrà il compito di promuovere iniziative al fine di:

- analizzare i fabbisogni formativi del settore espressi dalle Società armatoriali, anche utilizzando indagini di mercato allo scopo già effettuate;
- favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;

- favorire l'utilizzo di strumenti informatici per la formazione (e-learning, m-learning, ecc.);
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo e dell'aggiornamento professionale nell'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;
- esaminare l'andamento complessivo di progetti, tesi ad avvicinare i giovani all'attività marittima;
- promuovere programmi di formazione mirata, in particolare, sui temi della safety, della security e della prevenzione;
- favorire lo sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e con gli indirizzi comunitari;
- individuare idonei strumenti per garantire l'imbarco degli allievi;
- favorire la predisposizione di percorsi formativi che alternino alla frequenza di corsi di istruzione, periodi di formazione a bordo;
- verificare la possibilità di creare percorsi formativi anche per il personale extracomunitario, con specifico riferimento alle qualifiche nei confronti delle quali è comprovato lo scarso interesse del personale comunitario.

A prescindere dagli obblighi di legge, le parti ritengono necessario imbarcare gli Allievi Ufficiali sulle navi della flotta italiana e intraprendere, attraverso il costituito Comitato Nazionale, un'azione nei confronti dell'Amministrazione, tesa ad ottenere, entro breve tempo, l'emanazione del decreto sui nuovi titoli professionali.

Il Comitato opererà inoltre per una rapida riforma del collocamento della gente di mare che, nel rispetto delle peculiarità del settore, consenta la centralizzazione del collocamento stesso strumento utile al governo del mercato del lavoro.

Il Comitato provvederà altresì a predisporre iniziative tese a promuovere il lavoro marittimo. In particolare, anche attraverso il coinvolgimento dei competenti Ministeri, avvierà, presso il sistema scolastico, incontri per far conoscere gli aspetti della vita lavorativa a bordo.

Al Comitato Nazionale spetterà, inoltre, predisporre tutte le iniziative utili per il recupero dei consistenti crediti, che tanto i lavoratori quanto le aziende vantano nei confronti dello Stato, per effetto delle disposizioni di legge che prevedevano contributi alla formazione, provvedendo altresì a promuovere, presso le sedi competenti la definizione di interventi normativi a sostegno della formazione professionale.

**PROROGA ACCORDO 5 AGOSTO 1986
SUI CONTRATTI DI FORMAZIONE E LAVORO**

L'anno 1991, addì 24 del mese di luglio in Roma

tra

- la CONFITARMA, l'ASAP, la FEDARLINEA, con l'assistenza dell'INTERSIND

e

- la FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI

si concorda quanto segue

L'accordo 5 agosto 1986 e successive modifiche ed integrazioni sui contratti di formazione e lavoro è rinnovato con le seguenti varianti:

A decorrere dal 1° agosto 1991 l'indennità di contingenza sarà riconosciuta al 100% nei contratti di formazione.

Le parti si incontreranno entro il 31 ottobre 1991 per l'esame della parte normativa.

ACCORDO SUI CONTRATTI DI FORMAZIONE E LAVORO

Addì 15 dicembre 1995, in Roma,

tra

- la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA), l'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA)

e

- la FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI

- visti i positivi risultati derivanti dall'utilizzo nel settore marittimo dell'istituto dei contratti di formazione e lavoro, che si è rivelato strumento idoneo a promuovere l'occupazione giovanile nel settore, nonché a favorire la preparazione alla vita professionale;

- viste le modifiche della disciplina legislativa dei contratti di formazione e lavoro introdotte dall'art. 16 del decreto legge 16 maggio 1994, n. 299, convertito, con modificazione, dalla legge 19 luglio 1994, n. 451;

convengono

i seguenti adattamenti dell'accordo 5 agosto 1986 e successive modifiche ed integrazioni alla nuova disciplina legislativa sulla materia.

1) TIPOLOGIE CONTRATTUALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 16, commi 2, 4, 5 e 6 della legge n. 451/1994:

a1) sono considerate intermedie:

- tutte le professionalità corrispondenti ai gradi di Allievo Comune ed Allievo Sottufficiale;

a2) sono considerate elevate:

- tutte le professionalità corrispondenti al grado di Allievo Ufficiale;

2) PERSONALE INTERESSATO

Conformemente alle previsioni di cui all'art. 16, comma primo, della legge 451/1994, rientra nell'ambito di applicazione dei contratti di formazione e lavoro il personale di età compresa tra 16 e 32 anni.

Il presente accordo verrà notificato, a cura delle parti firmatarie, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed al Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

segue Allegato 19

ADDENDUM AL VERBALE DI ACCORDO 15 DICEMBRE 1995

Addì 20 giugno 1996, in Roma, le sottoscritte parti, CONFITARMA, FEDARLINEA, FILT-CGIL, FIT-CISL, e UILTRASPORTI, ad integrazione di quanto stabilito nell'accordo sindacale sui contratti di formazione e lavoro sottoscritto in data 15 dicembre 1995, che ha prorogato, adattandolo alle modifiche previste dalla nuova disciplina legislativa in materia, l'accordo 5 agosto 1986, si danno reciprocamente atto che:

1) le ore minime inderogabili di formazione saranno almeno ottanta per i contratti mirati alla acquisizione di professionalità intermedie e 130 per quelli mirati alla acquisizione di professionalità elevate;

2) le ore di formazione saranno effettuate in luogo della prestazione lavorativa;

3) la durata del contratto di formazione e lavoro, per i contratti di cui alla lettera a) dell'art. 16, comma secondo, della legge n. 451/94, non sarà superiore ai 24 mesi.

PROTOCOLLO DI INTESA FRA CONFITARMA E FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI

Gli scenari inediti dell'economia mondiale che sono di fronte, inducono forti sollecitazioni nell'attuale assetto dei traffici marittimi ed una nuova competizione si profila tra i diversi armamenti a livello internazionale.

La liberalizzazione del cabotaggio che dovrà accompagnare il processo di integrazione europea è, inoltre, una sfida ancor più ravvicinata per l'armamento nazionale.

Questi cimenti porranno all'insieme dell'armamento la revisione delle politiche di sviluppo e degli assetti gestionali conseguenti.

L'impresa ed il lavoro si troveranno di fronte a grandi responsabilità ed a sfide impegnative.

Lo scopo del presente Protocollo è quello di definire procedure per affrontare le problematiche che l'impresa armatoriale avrà di fronte sulla base di un sistema di informazione tra sindacato ed organizzazioni armatoriali nella formulazione e realizzazione delle linee di tendenza dell'armamento nell'ambito della politica generale dei trasporti e degli orientamenti CEE in materia.

Vanno, infine, affrontate, procedure e garanzie in ordine alle politiche del lavoro, alle procedure ed alle sedi negoziali per regolare il conflitto.

Consultazione a livello nazionale.

Viene istituito un Comitato con funzione consultiva a livello nazionale con sei membri nominati da Confitarma e sei membri nominati da FILT, FIT e UILTRASPORTI.

Il Comitato si riunirà, almeno due volte l'anno o su richiesta di una delle parti, per l'informazione e la consultazione preventiva:

- sugli indirizzi di politica marinara a livello nazionale e/o internazionale;
- sugli indirizzi di politica marinara derivanti dagli orientamenti di sviluppo previsti dalla Confitarma;
- sui progetti di sviluppo dei singoli settori;
- sui programmi di ristrutturazione;
- sui programmi ed interventi sulle condizioni ambientali di sicurezza sul lavoro e della navigazione.

Comitati consultivi territoriali.

Laddove sono presenti entrambe le rappresentanze datoriali e sindacali saranno istituiti comitati consultivi territoriali le cui materie ed i criteri di nomina dei rappresentanti dovranno essere analoghi a quello costituito a livello nazionale.

Regole per il conflitto.

Le parti ribadiscono la validità del protocollo contenente il codice di autoregolamentazione, corredato dal codice per le Aziende, dalle norme pattizie e dalle clausole impegnative assunte dal Governo, tramite l'allora Ministro dei Trasporti (Protocollo Signorile) che allegano al presente accordo.

Le parti convengono inoltre di dare attuazione a quanto previsto dalla legge 146/90.

PROTOCOLLO D'INTESA PER I TRASPORTI PUBBLICI

18 LUGLIO 1986

Premessa

1) Il presente Protocollo garantito dal Governo attraverso la presenza attiva del Ministro dei Trasporti, ha lo scopo di migliorare la qualità e i risultati degli attuali assetti di relazioni industriali – assoggettando a disciplina le procedure di ogni genere di vertenze, individuando autonome regole di comportamento datoriale e rafforzando l'autoregolamentazione dello sciopero – nel settore dei trasporti e nei servizi strumentali necessari all'esercizio del trasporto. Esso consta di una premessa, di impegni unilaterali delle Organizzazioni sindacali, di impegni unilaterali dei datori di lavoro, di norme pattizie e di clausole di garanzia.

2) Le parti riconoscono che nel settore individuato le prestazioni sono oggettivamente caratterizzate da un'articolazione funzionale e segmentazione tali che il ricorso non regolamentato ad azione diretta può provocare danni sperequati all'utenza rispetto agli stessi obiettivi dell'azione sindacale e agli interessi datoriali.

3) Le parti convengono sulla necessità di dare trasparenza e contestualità a una reciproca volontaria autoregolamentazione di poteri autonomi di comportamento. Ciò nel reciproco impegno di escludere tassativamente – per quanto concerne la materia di cui al presente Protocollo – l'attribuzione di diritti potestativi sulle rispettive sfere di competenza.

4) Le disposizioni del presente Protocollo si aggiungono, sostituendo ove esistenti clausole meno incisive rispetto agli obiettivi del presente Protocollo, a tutti i contratti, pattuizioni, accordi preliminari e autoregolamentazioni che le parti hanno adottato nei settori individuati e prevalgono su tutte le disposizioni dei contratti stipulati dalle Organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL-CISL-UIL e da imprenditori iscritti alle associazioni datoriali firmatarie.

5) Il completamento coerente delle normative di cui al presente Protocollo, in relazione alle singole modalità del trasporto, è rimesso a specifiche regole di comportamento delle parti nonché a contrattazioni nei settori, ove necessario.

6) Il presente Protocollo si applica al trasporto-persone, ferroviario, aereo, marittimo, urbano e interurbano a gestione pubblica o privata nonché al servizio di rifornimento di carburante agli aeromobili. Si conviene sulla necessità che il presente Protocollo trovi applicazione anche nei servizi strumentali — diversi dal rifornimento avio sopra previsto — necessari all'esercizio dei trasporti di persone, pubblici e privati.

La determinazione di tali servizi è rimessa, sentite le Organizzazioni sindacali e datoriali firmatarie del presente Protocollo, di concerto con le altre Organizzazioni di categorie interessate, all'equo apprezzamento del Ministro dei Trasporti, d'intesa con gli altri Ministri e Assessorati competenti.

Le parti sin da ora individuano esemplificativamente tali servizi almeno in: reti di distribuzione del carburante; servizi autostradali; servizi accessori al trasporto marittimo; servizi di assistenza al volo; servizi antincendi negli aeroporti; servizi medici negli scali aerei e portuali; servizi doganali; servizi veterinari; idrovie; servizi di soccorso autostradale; servizi di pulizia negli scali aerei, marittimi, ferroviari e negli stessi mezzi di trasporto.

Codice di comportamento delle aziende.

Premessa

Le Associazioni datoriali e le Aziende da esse rappresentate si impegnano ad osservare il presente codice di comportamento avendo riguardo all'interesse generale per il regolare funzionamento dei vari servizi di trasporto, obiettivo cui necessariamente deve concorrere il responsabile comportamento dei lavoratori e delle Organizzazioni sindacali che li rappresentano (1).

1) Le Associazioni delle aziende si impegnano a intrattenere relazioni sindacali soltanto con le OO.SS. firmatarie dei contratti collettivi nazionali e si impegnano perché esse adottino, quando non lo abbiano fatto, codici di autoregolamentazione e procedure negoziali identici a quelli previsti nel presente Protocollo, investendo in caso di rifiuto l'autorità politica competente.

(1) La Federtrasporti, quale rappresentante delle aziende pubbliche locali, ribadisce che si riserva ampia facoltà di iniziativa, quando fossero in gioco i valori fondamentali della libertà, della democrazia e della pace.

2) Le Associazioni datoriali e le Aziende, nel quadro di quanto previsto dalla legge 20 maggio 1970, n. 300, non avranno trattative con le OO.SS. che attuino azioni di sciopero non conformi al codice di autoregolamentazione sindacale allegato al presente Protocollo.

3) Le Associazioni datoriali e le Aziende da esse rappresentate adotteranno e favoriranno forme congrue di pubblicizzazione dei termini delle vertenze e delle rispettive posizioni delle parti, anche per i possibili riflessi per l'utenza, e forniranno adeguata informativa agli organi pubblici competenti sulle ragioni dell'interruzione del servizio.

4) Le Associazioni datoriali e le Aziende utilizzeranno correttamente le forme di raffreddamento e la vigenza delle autoregolamentazioni anche per favorire, nel quadro di costruttive relazioni industriali, nell'interesse dell'utenza, la tempestiva soluzione dei conflitti. Inoltre, le Aziende assumeranno uno specifico onere di diligenza e buona fede nel ripristinare il regolare servizio dopo gli scioperi, ovvero dopo la revoca tempestiva degli stessi.

5) Le Associazioni delle Aziende di trasporto si impegnano affinché le aziende da loro rappresentate diano ogni possibile notizia all'utenza delle prevedibili interruzioni di traffico che si potrebbero verificare a causa di scioperi tempestivamente comunicati dalle Organizzazioni di categoria.

6) Le Associazioni delle aziende di trasporto si impegnano affinché le aziende:

a) si dotino, a eccezione delle aziende associate all'Intersind` e all'A-SAP per la loro peculiare organizzazione, fermi restando i limiti dei livelli di trattativa, di sedi di confronto sindacale fornite di adeguati poteri decisionali, decentrando a livello interregionale, per le imprese di dimensioni nazionali, le competenze in materia;

b) nell'ambito delle vigenti disposizioni di legge tengano conto, nella evoluzione delle normative di attuazione, delle moderne esigenze del trasporto, della relativa sicurezza e delle innovazioni tecnologiche, allo scopo di evitare che una loro rigida applicazione possa tradursi in intralcio del servizio.

Norme di autoregolamentazione sindacale.

Premessa

Le OO.SS. firmatarie del Protocollo assumono nell'esercizio del diritto di sciopero nei trasporti pubblici e nelle attività a essi connesse il presente Codice di autoregolamentazione. Esso costituisce disciplina generale per tutti i settori del trasporto pubblico ed è integrato dalle norme tecniche specifiche per i singoli settori.

Le confederazioni generali e le altre associazioni orizzontali si impegnano a promuovere altresì l'adozione di adeguati codici di autoregolamentazione delle lotte, in tutte le attività connesse al servizio di trasporto pubblico (doganali, antincendi e protezione civile, di rifornimenti, sanitarie, ecc.).

Gli obiettivi che le OO.SS. si pongono per la tutela degli interessi dei lavoratori e per la modifica del modello di sviluppo della società italiana comportano l'adozione di azioni sindacali capaci di realizzare attorno a esse il più ampio consenso.

Le OO.SS. ritengono che il consenso sia legato non soltanto alla soluzione dei problemi del Paese che le lotte si propongono, ma anche ai comportamenti adottati dal sindacato volti ad attenuare, il più possibile, i disagi derivanti alla collettività dalle azioni di sciopero nei servizi pubblici.

Per queste considerazioni le OO.SS. si impegnano a individuare forme di lotta capaci di incidere con efficacia sul negoziato e sulle controparti, riducendo al massimo le ripercussioni sull'utenza, e ritengono essenziale la ricerca di uno stretto collegamento tra le categorie del trasporto e le organizzazioni sindacali territoriali sia per i contenuti delle vertenze che per le forme di lotta. Le OO.SS. territoriali, in questo quadro, contribuiranno a individuare le iniziative atte a evitare le manifestazioni di protesta di altre categorie, estranee ai trasporti, che possano ostacolare il funzionamento del servizio pubblico.

L'adozione delle seguenti regole di comportamento si riferisce al complesso di azioni sindacali collegate alle politiche di riforma, rivendicative e contrattuali, mentre le OO.SS. si riservano la più ampia facoltà di iniziativa quando fossero in gioco i valori fondamentali delle libertà civili e sindacali, della democrazia e della pace.

Norme generali per i servizi pubblici di trasporto.

1 - Sono esclusi dagli scioperi i seguenti periodi di più intenso traffico interno e internazionale:

- dal 17 dicembre al 7 gennaio;
- dal 10 agosto al 5 settembre;
- i periodi concomitanti con i grandi esodi legati alle ferie che, allo stato, vengono individuati nei periodi dal 27 giugno al 4 luglio, dal 29 luglio al 3 agosto e dal 30 ottobre al 5 novembre;
- le cinque giornate che precedono e seguono la Pasqua;
- la settimana che precede e quella che segue la scadenza delle consultazioni elettorali nazionali, europee, regionali e amministrative generali;
- la giornata precedente, quella seguente e quelle concomitanti con elezioni amministrative, limitatamente al trasporto locale.

Le strutture nazionali, regionali e territoriali competenti eviteranno gli scioperi in concomitanza con le manifestazioni di importanza nazionale e internazionale.

Gli scioperi di qualsiasi genere, dichiarati o in corso di effettuazione, sono immediatamente sospesi in caso di avvenimenti eccezionali di particolare gravità o di calamità naturale.

2 - La titolarità a dichiarare, sospendere o revocare gli scioperi è riservata alle strutture sindacali nazionali di categoria per quelli nazionali; alle strutture regionali di categoria per quelli regionali; alle strutture territoriali di categoria per quelli locali; congiuntamente alle strutture sindacali aziendali e territoriali per gli scioperi aziendali e/o di unità produttiva. In ogni caso è necessaria la previa intesa, da enunciare all'atto della proclamazione dello sciopero, con le competenti strutture delle organizzazioni orizzontali, cui eventualmente aderisca l'organizzazione sindacale che proclama lo sciopero; a tal fine il livello di competenza è determinato, in relazione al territorio interessato dagli effetti dello sciopero. Se l'organizzazione sindacale non aderisce a raggruppamenti orizzontali è necessaria la previa intesa delle strutture nazionali, da enunciare all'atto della proclamazione dello sciopero quando gli effetti dello sciopero interessano il territorio nazionale.

Gli eventuali adeguamenti statutari attuativi del presente punto sono comunicati al Ministro dei Trasporti.

3 - La proclamazione di ciascuno sciopero deve essere comunicata alle aziende con un preavviso di almeno 10 giorni.

La revoca o la sospensione dello sciopero devono, compatibilmente con lo stato delle trattative, essere comunicate alle aziende almeno 24 ore prima (35 ore per i voli internazionali) e di esse deve essere dato annuncio tramite tutti i possibili mezzi informativi .

4 - Il primo sciopero per qualsiasi tipo di vertenza non può superare, anche in presenza di turni, la durata di una intera giornata aziendale di lavoro; ciascuno di quelli successivi al primo e relativi alla stessa vertenza non può superare le due giornate di lavoro.

5 - Gli scioperi, di durata inferiore alla giornata, si svolgono in un unico periodo di ore continuative, tenendo conto della necessità in presenza di turni fermo il limite di cui al punto 4 - di assicurare la maggiore partecipazione dei lavoratori interessati; modalità e tempo degli scioperi devono essere, inoltre, determinati in modo da ridurre al minimo possibile i disagi per l'utenza, con particolare riguardo a quella pendolare.

6 - Per le vertenze che interessano una o più unità produttive ovvero più categorie o profili professionali sono esclusi scioperi articolati per unità produttive o singola categoria o profilo professionale (cosiddetti scioperi a scacchiera); l'astensione dal lavoro che concerne una singola categoria o profilo è ammessa nell'ambito dell'esercizio dei diritti previsti dai contratti.

Ai fini dell'applicazione di tale regola e di quelle di cui ai precedenti punti 4 e 5, lo sciopero si considera unico quando sono proclamati contestualmente o anche in tempi diversi, più periodi di astensione dal lavoro tra i quali non intercorrano almeno 7 giorni.

7 - Vanno evitati scioperi concomitanti di più settori interessati al trasporto di massa (ferrovie, aerei, trasporti extra urbani, traghetti).

In ogni caso devono essere assicurati i servizi indispensabili alla sicurezza dell'esercizio, nonché i collegamenti essenziali con le isole. È escluso che i normali collegamenti con le isole possano intendersi tutti come essenziali.

In caso di scioperi prolungati o reiterati, viene garantito il rifornimento ai settori produttivi di materie prime e materiali la cui mancanza, dovesse determinare rischio e pericolosità per la salvaguardia delle persone e degli impianti.

Nel settore delle merci, in caso di sciopero, sono garantite le prestazioni necessarie per il trasbordo su mezzi alternativi di animali vivi, di merci deperibili, di generi di prima necessità e di medicinali.

8 - L'effettuazione di ogni forma di lotta deve avere riguardo alla sicurezza degli utenti, dei lavoratori, degli impianti e dei mezzi.

9 - La proclamazione di scioperi di 1 minuto da parte del personale dell'A.A.A.V. è influente in relazione agli impegni assunti nella presente autoregolamentazione.

10 - Il presente Codice, integrato dalle norme tecniche specifiche di categoria o settore, vincola in modo rigoroso le strutture sindacali, a tutti i livelli, di ciascuna organizzazione firmataria del presente Protocollo e i lavoratori a essa iscritti.

Ogni comportamento difforme costituisce violazione degli Statuti ed è come tale, soggetto alle relative sanzioni.

Norme pattizie.

Procedure negoziali, di mediazione e raffreddamento dei conflitti nei trasporti da inserire nella contrattazione collettiva.

Le procedure di seguito indicate si presentano funzionali a un periodo di raffreddamento del conflitto e, soprattutto, a una tempestiva conclusione delle vertenze.

1) Rinnovi contrattuali nazionali e integrativi aziendali (1) – Le Organizzazioni sindacali si impegnano a presentare le loro piattaforme rivendicative per il rinnovo dei contratti 40 giorni prima della loro scadenza, indicando i soggetti cui spetta la conduzione delle trattative e la stipulazione definitiva del nuovo contratto.

Per gli accordi integrativi aziendali va verificato in sede nazionale il livello di competenza.

(1) Nota interpretativa - Tra gli Accordi integrativi aziendali sono da ricomprendere anche eventuali accordi — sostitutivi di quelli aziendali — stabiliti a livello regionale tra gruppi di aziende appartenenti a settori omogenei ed Organizzazioni territoriali su materie e/o istituti riservati all'area tipica.

Le Associazioni datoriali e le aziende si impegnano a iniziare le trattative entro 30 giorni dalla presentazione delle piattaforme, con formali risposte di merito e poteri adeguati per la definizione della vertenza.

Sin dall'inizio di tale periodo, si attueranno le valutazioni sull'andamento del negoziato. Constatata l'esistenza di gravi difficoltà, si attuerà un resoconto alle sedi politiche competenti, le quali esplicheranno entro 3 giorni interventi atti a rimuovere le difficoltà. Qualora tali interventi non abbiano effetto, non sussiste impedimento alle azioni di lotta entro i termini di preavviso.

Trascorsi 60 giorni dall'inizio del negoziato senza che si sia raggiunta l'intesa sul rinnovo contrattuale, si ricorrerà a una sede istituzionale, di mediazione, individuata nel Ministero del Lavoro o dall'Autorità tradizionalmente competente nello specifico settore.

Questa fase di raffreddamento dovrà concludersi entro i 30 giorni successivi.

2) Vertenze per la gestione e applicazione di accordi – Entro 15 giorni dalla contestazione della violazione, con relativa rivendicazione e richiesta di apertura del confronto, dovrà avviarsi il negoziato.

Entro i successivi 15 giorni si dovrà pervenire alla definizione della vertenza tra le parti, anche coinvolgendo, se necessario, i competenti livelli superiori.

Entro 5 giorni – considerati di raffreddamento ulteriore – dall'inizio del negoziato si procederà a una verifica dei risultati.

Trascorsi i 15 giorni dall'inizio del negoziato, qualora la vertenza non fosse conclusa, si farà ricorso ad una sede istituzionale di mediazione e/o di conciliazione, che si individua nel Ministero del Lavoro o nelle Autorità tradizionalmente competenti nello specifico settore, che dovrà concludersi entro i successivi ulteriori 15 giorni.

3) Vertenze locali – Allo scopo di prevenire possibili motivi di conflittualità, le parti, a tutti i livelli, si impegnano a migliorare la preventiva informativa a tutti i livelli, per ciò che attiene le materie individuate e da individuare nei contratti collettivi di categoria.

Le vertenze locali nelle aziende e nelle singole unità produttive impegnano le aziende a dar corso alle trattative non oltre 10 giorni dalla pre-

sentazione delle richieste, previo accertamento in sede nazionale del livello di competenza. Le trattative a livello locale dovranno concludersi entro i successivi 15 giorni dall'inizio del negoziato.

In caso di mancato accordo – e fatto salvo il diritto delle Organizzazioni sindacali alla proclamazione di azioni di lotta (entro i termini di preavviso) – la vertenza verrà esaminata a livello territoriale competente e/o a livello nazionale, insieme alle istanze di base, con il compito di raggiungere l'accordo entro i 10 giorni successivi.

In caso di ulteriore disaccordo la vertenza verrà trasferita nella sede territoriale del Ministero del Lavoro o dell'Autorità tradizionalmente competente nello specifico settore, che, entro i 10 giorni successivi, dovrà svolgere il tentativo di componimento.

4) Articolazione dei tempi di scadenza – Le parti convengono sull'articolazione temporale della scadenza dei contratti collettivi disciplinanti le varie modalità del trasporto e sulla necessità di tener conto di tale calendarizzazione in relazione alle scadenze contrattuali per i servizi strumentali all'esercizio del trasporto.

Resta affidata a una Commissione mista delle parti firmatarie del presente Protocollo la razionale calendarizzazione delle scadenze contrattuali, da trasmettere entro 6 mesi al Ministro dei Trasporti perché venga allegata alle norme pattizie.

Norme di attuazione.

1) In caso di presunta violazione delle norme pattizie di cui al presente Protocollo, le parti potranno ricorrere a una sede neutrale, preventivamente individuata di comune accordo, che si pronuncerà in merito.

In caso di mancato accordo, e comunque trascorsi 15 giorni dalla contestazione della presunta violazione, la sede neutrale sarà individuata, con il gradimento delle parti, dalla organizzazione centrale o periferica del Ministero del Lavoro o dall'Autorità tradizionalmente competente per lo specifico settore.

Il soggetto neutrale, accertata la violazione, provvede affinché essa venga denunciata alla pubblica opinione, attraverso la stampa per esteso della notizia, a spese della parte responsabile, su tre giornali quotidiani a diffusione nazionale.

Nel caso di violazione delle norme pattizie da parte dei lavoratori, nei cui confronti trovino applicazione contratti collettivi stipulati dalle parti aderenti al presente Protocollo, si applicano le procedure e le sanzioni previste dalle normative disciplinari vigenti.

2) Il Ministro dei Trasporti si impegna a verificare l'effettiva applicazione dei Codici di autoregolamentazione e dà tempestiva notizia pubblica dei comportamenti difformi.

3) Il Ministro dei Trasporti, allo scopo di evitare che la rinuncia allo sciopero nei più lunghi periodi di franchigia possa compromettere le contrattazioni in corso e tenendo anche conto di quanto stabilito dalle norme pattizie, si impegna, anche a nome del Governo, a verificare, entro le date del 10 giugno e del 10 novembre di ciascun anno lo stato delle vertenze a carattere contrattuale di rilevanza nazionale.

Su richiesta del Ministro dei Trasporti, in relazione all'esito dello stato delle vertenze alla data del 10 giugno, le OO.SS. estendono la rinuncia allo sciopero nei trasporti per le isole al più ampio periodo dal 15 luglio al 5 settembre.

Addi 23 dicembre 1998

Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti.

A. Premessa. Obiettivi e contenuti del patto

1 - Il Governo e le parti firmatarie - di fronte alla complessità ed alla rapidità delle trasformazioni in corso in tutte le modalità dei trasporti, anche a seguito dei processi di decentramento amministrativo, e nella consapevolezza che l'efficienza e la sicurezza del sistema dei trasporti incide sulla competitività del nostro paese nel contesto dell'Unione Europea - ritengono indispensabile accompagnare i processi in atto nei diversi comparti dei trasporti con un patto di alto profilo, che individui sedi di concertazione delle grandi scelte strategiche, strumenti per governare consensualmente gli effetti sociali delle trasformazioni, nuove e più adeguate regole nelle relazioni sindacali e negli assetti della contrattazione collettiva e forme di prevenzione e moderazione dei conflitti sindacali per garantire la continuità dei servizi pubblici e tutelare gli utenti.

2 - Il patto vuole coinvolgere, nel modo più ampio e ai diversi livelli, tutte le forze e le istanze rappresentative del mondo dei trasporti interessate a contribuire al perseguimento degli obiettivi di innovazione, competitività, sicurezza e protezione sociale nel settore. Esso si rivolge pertanto, oltre che alle organizzazioni rappresentative nel mondo del lavoro, dipendente ed autonomo, alle imprese e le loro associazioni, nei diversi settori dei trasporti: nonché agli operatori economici e ai cittadini che sono utenti del sistema dei trasporti.

3 - Il patto comprende:

- un protocollo tra il Governo, le Confederazioni dei datori di lavoro, le Confederazioni sindacali dei lavoratori e le rispettive categorie nel quale vengono individuati gli strumenti e gli obiettivi generali della concertazione delle politiche di settore e del governo dei processi sociali determinati dalle trasformazioni del sistema dei trasporti;

- un protocollo sulle regole delle relazioni sindacali e sulla prevenzione dei conflitti tra le associazioni e le imprese dei trasporti e le organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti e un accordo sulle regole per l'esercizio dello sciopero e la salvaguardia degli utenti.

I diversi atti formano parte integrante del Patto. Le parti che aderiscono

al Patto e che rispettivamente li sottoscrivono condividono le finalità generali del Patto e in particolare l'obiettivo di governare i processi di trasformazione dei trasporti attraverso gli strumenti di concentrazione, le sedi di confronto non conflittuale e le regole delle relazioni sindacali che vengono predisposte, intervenendo sulle cause dei conflitti, ed evitando l'adozione di azioni unilaterali, riducendo conseguentemente la necessità del ricorso allo sciopero come mezzo di risoluzione delle controversie e valorizzando il metodo della contrattazione collettiva.

Aderiscono al Patto anche le associazioni rappresentative degli utenti, operatori economici e cittadini, del sistema dei trasporti che condividono le finalità generali del Patto.

B. Protocollo sugli strumenti e gli obiettivi generali delle politiche di concertazione.

4 - Sono strumenti e obiettivi generali delle politiche di concertazione:

4.1. Il Consiglio Nazionale dei Trasporti e della Logistica è sede stabile per un sistematico confronto fra le istituzioni e le parti sociali per la concertazione delle politiche del settore.

Per l'avvio immediato, il Consiglio è istituito con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. Il Consiglio elaborerà la proposta del provvedimento di legge istitutivo da sottoporre al Governo.

Le funzioni, la composizione ed il funzionamento del Consiglio stesso sono definiti nel documento firmato contestualmente alla sottoscrizione del presente Patto.

4.2. Ente di regolazione dei trasporti: le parti convengono sulla opportunità di affidare al CNTL il compito di individuare le soluzioni più adeguate per il settore e di formulare le relative proposte.

4.3. Per accompagnare i processi di riorganizzazione in corso nel settore si rendono necessari specifici strumenti di politica del lavoro e di sostegno al reddito. A tal fine, anche alla luce delle determinazioni che verranno adottate in sede di attuazione della delega concessa al Governo per la riforma del sistema degli ammortizzatori sociali, ove necessario, si aprirà, ai livelli ritenuti opportuni, un confronto tra le parti sociali al fine di istituire Fondi con le finalità del comma 28 dell'art. 2 della legge n. 662 del 1996. Sugli esiti del confronto, si svolgerà una verifica con il Governo.

4.4. Le parti convengono che i processi di apertura al mercato derivanti anche dalla applicazione di normative europee nonché quelli di privatizzazione siano accompagnati da norme in linea con le stesse normative

europee volte a salvaguardare l'efficienza e la competitività aziendale, a non pregiudicare l'assetto e la funzionalità delle diverse modalità di trasporto e ad assicurare la salvaguardia delle professionalità acquisite e della continuità occupazionale.

4.5. La struttura della contrattazione collettiva nei trasporti risente, in alcuni settori, dei preesistenti regimi monopolistici e rischia di rivelarsi inadeguata, e di generare conflitti, di fronte ai processi di apertura al mercato, articolazione organizzativa, diversificazione dei centri di costo in atto. Le parti confederali e le loro articolazioni di categoria convengono di esaminare la situazione della contrattazione collettiva di categoria nel settore, in direzione di una semplificazione e razionalizzazione del complesso sistema contrattuale del settore trasporti, anche con l'obiettivo di individuare le articolazioni funzionali e le aree complementari delle singole attività di trasporto onde ridefinire gli ambiti di applicazione dei contratti collettivi. Sugli esiti del confronto, che si avvierà immediatamente, si svolgerà una verifica con il Governo entro tre mesi.

Le parti riconoscono che in ciascun settore o comparto dei trasporti si darà piena applicazione ai contenuti del Protocollo del 23 luglio 1993 e del 22 dicembre 1994, confermati il 22 dicembre 1998.

4.6. Le Parti convengono di far evolvere i sistemi di relazioni sindacali verso modelli di tipo partecipativo con le modalità che saranno previste in sede di contrattazione collettiva, finalizzate a coinvolgere le rappresentanze dei lavoratori sugli indirizzi strategici definiti dalle imprese. Il Ministro dei trasporti e della navigazione sottoporrà al Consiglio Nazionale dei Trasporti e della Logistica un apposito provvedimento legislativo di sostegno per favorire la partecipazione azionaria dei dipendenti nelle imprese di trasporti.

C. Protocollo sulle regole delle relazioni sindacali e sulla prevenzione dei conflitti.

5 - Il protocollo intende rinnovare profondamente le regole e i comportamenti nelle relazioni sindacali, sia a livello della contrattazione collettiva nazionale sia a livello di imprese. Nel quadro di riferimento più ampio che il Patto offre alle parti sociali è infatti possibile valorizzare la contrattazione collettiva come uno strumento di governo consensuale dei problemi del settore, incidere su taluni fattori ricorrenti di conflittualità sindacale e introdurre effettive garanzie a favore degli utenti.

A tal fine le parti stipulanti i contratti collettivi del settore, sottoscrivendo il protocollo assumono reciproci impegni relativamente alle relazioni sindacali ai vari livelli.

5.1. Per prevenire conflitti sul riconoscimento della rappresentatività sindacale ai fini delle relazioni sindacali e della contrattazione collettiva, le associazioni e le imprese, ai vari livelli, osserveranno codici di comportamento per il riconoscimento degli interlocutori sindacali, fermo restando che si tratta di una forma di volontaria autolimitazione della libertà negoziale riconosciuta ai datori di lavoro dalla vigente legislazione, autolimitazione che è impegnativa nell'ambito e per la durata del presente Patto.

Tali codici di comportamento adottano i seguenti criteri:

a) Costituisce condizione comunque necessaria per l'instaurazione e il mantenimento di relazioni sindacali a qualunque livello la sottoscrizione del presente Patto e la leale osservanza ed il rispetto degli accordi di settore o di impresa sulle prestazioni indispensabili ex lege n. 146 del 1990. Le imprese, e le loro organizzazioni rappresentative, non intratterranno relazioni sindacali e non sottoscriveranno accordi con soggetti sindacali che non assumano e non rispettino gli obblighi derivanti dal presente Patto e dagli accordi ex lege n.146/1990. Le parti si impegnano a completare, entro 90 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Patto, la definizione di tutti gli accordi sulle prestazioni indispensabili. Entro il mese di febbraio 1999 si svolgerà una sessione di verifica con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

b) A livello nazionale le associazioni, oltre quanto previsto dai contratti vigenti, riconoscono la capacità di partecipare alle trattative contrattuali e la facoltà di sottoscrivere contratti collettivi alle organizzazioni sindacali che abbiano assunto e rispettino gli obblighi derivanti dal Patto e dagli accordi ex lege n. 146/1990, e che abbiano una rappresentatività significativa nell'ambito di applicazione del contratto collettivo nazionale. Si considera significativa, salvo che in sede nazionale non sia concordato un criterio diverso, la rappresentatività prevista a regime (5%) dall'articolo 7, del decreto legislativo n. 396, del 1997, per l'ammissione alle trattative nel settore delle pubbliche amministrazioni, verificata nei diversi ambiti contrattuali sulla base delle deleghe per il versamento dei contributi sindacali e dai voti ottenuti nelle elezioni delle RSU, ove si siano svolte. Le elezioni delle RSU, ove previste, saranno indette entro dodici mesi dalla data di sottoscrizione del presente Patto.

c) Alle altre organizzazioni sindacali, che abbiano sottoscritto il Patto e gli accordi sulle prestazioni indispensabili, di cui alla lettera a) e li osservino lealmente, ma che non raggiungano la rappresentatività nazionale minima di cui alla lettera b), sono riconosciute forme di relazioni sindacali secondo quanto sarà previsto nei contratti collettivi, senza che questo dia direttamente titolo alla partecipazione a trattative contrattuali o alla sottoscrizione di contratti collettivi, e verrà comunque assicurata la trattenuta

dei contributi sindacali degli iscritti da parte delle aziende, con le modalità e nella misura minima fissata nei singoli contratti.

d) A livello di singole imprese e/o unità produttive restano ferme le prerogative sindacali di competenza delle RSA o, se costituite, delle RSU.

5.2. I contratti collettivi dovranno prevedere procedure di raffreddamento ai vari livelli, vincolanti per entrambe le parti, che recepiscono le disposizioni degli accordi del 23 luglio 1993 e del 22 dicembre 1994, confermati il 22 dicembre 1998, in materia di rinnovi dei contratti collettivi.

5.3. Nei casi di vertenze collettive attinenti l'applicazione di accordi collettivi e/o la loro interpretazione, le parti adotteranno una procedura di conciliazione attraverso modalità che prevedono il coinvolgimento delle parti stesse in via diretta, con loro rappresentanze, nonché, esaurita questa fase, attraverso un ricorso volontario consensuale ad entità terze, comunemente individuate, in funzione di ausilio per la composizione. Le modalità delle procedure di conciliazione saranno definite dai contratti collettivi. Il ricorso alle procedure di conciliazione comporta la non assunzione di iniziative unilaterali delle parti per la durata della procedura e la sospensione delle iniziative eventualmente adottate; è comunque assicurata la continuità del servizio.

In ogni caso i contratti collettivi nazionali di lavoro prevederanno procedure in base alle quali dovranno essere esplicitate e pubblicizzate le richieste (piattaforme) che stanno alla base della vertenza nonché valutate le ragioni che rendono necessario il ricorso allo sciopero in rapporto ad altre forme di composizione. La possibilità di stabilire ulteriori forme di coinvolgimento delle parti ed eventualmente di consultazione dei lavoratori sarà verificata dalle parti in un gruppo di lavoro tecnico che riferirà al Ministro dei Trasporti e della Navigazione entro tre mesi.

5.4. I contratti collettivi potranno altresì prevedere l'introduzione, in via sperimentale, di forme di azione collettiva alternativa, adottabili dalle singole organizzazioni sindacali, che, pur risultando onerose per le imprese e per i lavoratori che aderiscono alla protesta, non incidano sulla funzionalità del servizio e non penalizzino gli utenti.

D. Accordo sulle regole per l'esercizio dello sciopero e la salvaguardia degli utenti.

6 - In un quadro di relazioni sindacali più moderno e più stabile, fondato su regole certe e condivise, adeguato alle particolari caratteristiche del settore dei trasporti e alle condizioni nuove determinate dalle trasformazioni in atto si rendono possibili misure più avanzate per rendere più certo l'esercizio del diritto di sciopero e per realizzare una ulteriore sal-

vanguardia degli utenti in caso di ricorso allo sciopero. A tal fine le Parti convengono che alle procedure di raffreddamento ricorreranno tutti i sottoscrittori il presente Patto e gli accordi sulle prestazioni minime indispensabili.

Salvo che negli accordi sulle prestazioni indispensabili ex lege n. 146 del 1990 esistenti nei diversi settori o imprese non siano già previste regole corrispondenti, le regole corrispondenti, le regole seguenti integrano le misure di salvaguardia degli utenti di cui all'art. 2 della legge n. 146 del 1990 contenute negli accordi rispettivamente applicati, e saranno pertanto sottoposte alla Commissione di Garanzia ai fini della valutazione di idoneità.

6.1. Per evitare che lo stesso servizio pubblico subisca continue interruzioni per effetto di scioperi proclamati in successione da sigle sindacali diverse, le organizzazioni sindacali che aderiscono al Patto ricercheranno volontariamente di coordinare tra di loro e di concentrare nel tempo le iniziative rivendicative e conflittuali.

In ogni caso, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo, incidente sul medesimo servizio di trasporto o bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a dieci giorni, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama (c.d. rarefazione oggettiva).

Tuttavia, la regola precedente non si applica, fermo restando il periodo minimo di preavviso e le altre procedure, quando lo sciopero è proclamato da più organizzazioni sindacali, e queste rappresentino, in base ai criteri di misurazione richiamati al punto 5, nel loro insieme, la maggioranza dei dipendenti considerati rispetto al totale dei lavoratori cui si applica il contratto collettivo di riferimento. Fino alla costituzione delle RSU, ove previste, da effettuarsi entro il termine di cui al punto 5.1 b), che precede, la maggioranza sarà computata con riferimento ai dipendenti iscritti.

Il Governo individuerà le misure necessarie affinché quanto previsto dal presente punto possa essere applicato alle categorie del pubblico impiego che prestano attività funzionali ai servizi di trasporto.

6.2. Al fine di potenziare la funzionalità dell'Osservatorio sui conflitti nei trasporti, costituito presso il Ministero dei trasporti, costituito presso il Ministero dei trasporti, ed al fine di evitare sovrapposizioni tra scioperi proclamati nello stesso settore o incidenti sul medesimo bacino di utenza, ogni organizzazione sindacale che intende proclamare uno sciopero è tenuta a rilevare presso l'Osservatorio la concomitanza di altre agitazioni ovvero a formalizzare la dichiarazione di sciopero, le modalità di svolgimento, le motivazioni della agitazione stessa.

6.3. Le Parti convengono sull'esclusione di ogni uso strumentale della revoca degli scioperi proclamati (c.d. effetto annuncio). La revoca comunicata dopo il termine previsto per l'informazione agli utenti (non meno di tre giorni) è giustificata solo dal raggiungimento di un accordo. Il mancato avvio delle procedure di raffreddamento o la revoca tardiva ingiustificata, in quanto provocano un'alterazione del servizio pubblico a causa dell'"effetto annuncio", vengono considerate come forme sleali di azione sindacale. L'impresa potrà adottare tutte le misure organizzative necessarie al più efficiente dimensionamento del servizio. Il comportamento delle parti viene segnalato alla Commissione di Garanzia per le valutazioni di competenza.

6.4. Nei mesi di maggio e novembre di ciascun anno il Governo promuoverà un'apposita sessione al fine di effettuare un esame delle vertenze e di definire, in accordo tra le parti, ferme restando le franchigie esistenti nei diversi settori, ulteriori periodi di franchigia in relazione a periodi di alta mobilità dei passeggeri sui collegamenti locali, nazionali ed internazionali.

6.5. Le parti convengono di assicurare l'effettività e la trasparenza del sistema sanzionatorio previsto dalla legge n. 146 del 1990, eliminando ogni discrezionalità da parte delle imprese. Le sanzioni saranno applicate non oltre i trenta giorni dalla valutazione della Commissione di Garanzia che definirà i relativi procedimenti nei termini previsti dalla legge n. 241 del 1990. Dell'applicazione i datori di lavoro daranno notizia alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti istituito presso il Ministero dei Trasporti. L'Inps trasmetterà trimestralmente alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti istituito presso il Ministero dei Trasporti i dati conoscitivi sulla devoluzione all'Inps dei contributi sindacali a norma della legge n. 146 del 1990.

7 - I comportamenti ritenuti contrari agli obblighi assunti potranno essere segnalati da ciascuna delle parti firmatarie alla Commissione di garanzia di cui alla Legge n. 146 del 1990. Per le violazioni delle procedure previste dal presente Patto ai punti 5.2 e 5.3, i contratti collettivi nazionali di lavoro prevederanno le fattispecie, le modalità e le misure delle sanzioni da applicare alle parti, definite sulla base dei principi di equità e di proporzionalità.

8 - Le Parti convengono che, entro il mese di dicembre del 1999, si procederà ad una verifica sull'applicazione del presente accordo, anche al fine di verificare la funzionalità delle procedure individuate e l'efficacia delle stesse, prevedendo gli eventuali correttivi necessari. In ogni caso, su richiesta di una delle parti, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, potrà convocare un'apposita sessione di verifica in caso in cui venga denunciata una grave violazione degli impegni assunti con la sottoscrizione del presente accordo.

VERBALE DI ACCORDO

Addì 20 dicembre dell'anno 2002, si sono incontrate in Roma la Confitarma, la Federlinea e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti per esaminare la materia delle tutele assicurative del personale marittimo.

Premesso che

- l'accordo 23 luglio 1997 ha disciplinato le tutele assicurative del personale marittimo dipendente da Società aderenti a Confitarma;
- gli accordi 21 maggio 1997 e 10 settembre 1997 hanno previsto una pari regolamentazione per il personale delle Aziende aderenti a Federlinea,

è stato convenuto quanto segue:

Per meglio precisare e definire le tutele assicurative già in essere, che sono state aggiunte e si aggiungono a quelle di Legge (IPSEMA), le parti convengono che le norme sulle tutele stesse di cui all'Accordo Nazionale Confitarma del 23 luglio 1997 e agli accordi Nazionali Federlinea 21 maggio 1997 e 10 settembre 1997, riaffermate nel CCNL del 05/08/99, vengono da oggi abrogate e sostituite come segue:

1 - Ogni Datore di lavoro continuerà a versare € 201,42 (Lit. 390.000) annue per marittimo al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi). Da detto importo è stata e sarà scorporata la somma di € 85,22, sempre annua per marittimo, che è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 lettera c e d). La differenza di € 116,20 annui per marittimo è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per malattie e/o infortuni causa di ritiro del Libretto di Navigazione, e/o assicurazioni per ritiro o sospensione del Titolo Professionale (punto 3 lettere a e b).

Le suddette somme sono state e continueranno ad essere versate al F.A.N.I.MAR. con le seguenti modalità: € 85,22 annui per marittimo con la data del 1° gennaio di ogni anno; € 116,20 annui per marittimo al 1° gennaio di ogni anno oppure in coincidenza con le date di scadenza annuale già in essere e diverse dal 1° gennaio in conseguenza delle varie date di scadenza delle precedenti polizze assicurative dei singoli Armatori.

2 - Con il versamento di cui sopra il datore di lavoro avrà adempiuto ogni obbligo, restando inteso che egli non potrà essere ritenuto responsabile né direttamente né indirettamente per eventuali carenze o dinieghi di tutela assicurativa in relazione agli indennizzi previsti dal presente accordo.

3 - Il F.A.N.I.MAR., premesso quanto indicato ai precedenti punti 1) e 2), continua, restandone l'unico responsabile, ad avere l'obbligo di rinnovare la sottoscrizione delle polizze di assicurazione per i seguenti titoli ed importi, nei limiti delle condizioni generali e/o particolari d'uso e/o di mercato, polizze le cui condizioni valgono e varranno ai fini dell'accertamento del diritto all'indennizzo per ogni marittimo assicurato:

a) Per i sinistri avvenuti a seguito di malattie od infortuni a condizione che tali malattie od infortuni abbiano comportato il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione con conseguente dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione da parte di entrambe le Commissioni di I° e II° grado:

fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 31.000,00 (già Lit. 60.000.000)
fino a 50 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 15.500,00 (già Lit. 30.000.000)
fino a 55 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 7.750,00 (già Lit. 15.000.000)
fino a 60 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 5.200,00 (già Lit. 10.000.000)
fino a 65 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 2.600,00 (già Lit. 5.000.000)

Gli indennizzi di cui sopra per i marittimi in R.O. (Regolamento Organico), in C.R.L. (Continuità di Rapporto di Lavoro) ed in T.P. (Turno Particolare), intendendosi come marittimi in Turno particolare quei marittimi iscritti permanentemente nelle liste T.P. dell'Armatore di appartenenza, potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR. anche per malattie od infortuni comportanti il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione in sorte od avvenuti durante i periodi di riposo a terra.

Per i marittimi provenienti dal T.G. (Turno Generale) e per i marittimi prelevati dal T.G. ed inseriti momentaneamente nelle liste del T.P. con contratto a viaggio, gli stessi indennizzi potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR. solo per malattie od infortuni che abbiano comportato il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione a condizione che siano in sorte ed avvenuti durante l'imbarco e a causa stessa dello sbarco.

La denuncia di avvenuto ritiro del Libretto di Navigazione, ovvero di prima dichiarazione di inidoneità alla navigazione, deve essere inoltrata

al F.A.N.I.MAR. già al momento dell'avvenuta conoscenza da parte del marittimo allegando il relativo verbale della Commissione di I° grado che ha deciso in tal senso. Comunque per poter accedere all'indennizzo la definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione dovrà essere sancita, su ricorso del marittimo, anche dalla Commissione di II° grado salvo che il marittimo stesso all'atto della denuncia di cui sopra non abbia altresì richiesto al F.A.N.I.MAR. di fare costituire ai propri Assicuratori il Collegio Arbitrale così come previsto dalle condizioni di polizza indicando il nominativo del proprio medico fiduciario svolgente funzioni di arbitro, dichiarando contestualmente altresì di non aver proposto né di voler proporre ricorso alla Commissione di II° grado.

Il giudizio emesso dal Collegio Arbitrale, che si costituirà e svolgerà il proprio compito nel luogo ove ha sede legale il F.A.N.I.MAR., sarà vincolante ed inappellabile per tutte le parti interessate.

Si ricorda e sottolinea che non vi sarà diritto ad alcun indennizzo qualora la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione sia motivata da: tossicodipendenza, alcolismo, AIDS, nonché da disturbi psichici, malattie nervose e mentali in genere. Così come peraltro previsto dalle condizioni generali e/o particolari d'uso e di mercato di tutte le polizze in materia.

Resta comunque inteso che qualora la permanente dichiarazione di inidoneità alla navigazione sia motivata solo ed esclusivamente dalle conseguenze di un infortunio, potrà essere avanzata richiesta di indennizzo anche se tale infortunio fosse stato subito durante un qualsiasi iniziale o temporaneo stato di malattia mentale non già diagnosticata.

- b) Ritiro o sospensione del titolo professionale a seguito di sinistro marittimo:

gli ufficiali di coperta e macchina saranno inoltre assicurati per ritiro del titolo professionale a causa di sinistro marittimo per un massimale di € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000) per ogni ufficiale nonché € 10.400,00 (già Lit. 20.000.000) per tutela legale sempre in caso di sinistro marittimo. Per l'eventuale periodo di sospensione del Titolo Professionale, sempre in caso di sinistro marittimo, saranno riconosciuti gli emolumenti mensili medi percepiti a bordo, sino ad un massimo complessivo di € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000).

- c) Caso di morte a seguito di infortunio avvenuto a bordo per i marittimi provenienti dal T.P. o dal T.G. A bordo e a terra per i marittimi in C.R.L. e Regolamento Organico: € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000).
- d) Invalidità permanente totale o parziale (con franchigia relativa del 5%) a seguito di infortunio, con un massimale di € 36.200,00 (già Lit. 70.000.000) per infortunio avvenuto a bordo per i marittimi provenienti

dal TP o dal TG. A bordo e a terra per i marittimi in CRL Regolamento Organico.

4 - Le convenzioni assicurative a suo tempo stipulate dal F.A.N.I.MAR con primarie compagnie di assicurazione nonché le procedure che devono essere seguite per l'ottenimento dell'indennizzo sono già state ricevute per conoscenza da Confitarma e Fedarlinea che, a loro volta, le hanno circolizzate agli Armatori associati. Eventuali variazioni non migliorative dovranno a loro volta essere inviate dal F.A.N.I.MAR. a Confitarma e Fedarlinea per opportuna conoscenza.

5 - Il marittimo potrà richiedere, con lettera raccomandata, di versare la somma di cui al punto 1) ad altro Fondo avente analoghe finalità, costituito da Organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale nonché stipulanti e firmatari di tutti i CCNL d'imbarco sottoscritti da entrambe le Associazioni datoriali del settore firmatarie del presente accordo, restando inteso che anche tale diverso Fondo dovrà parimenti esonerare l'Armatore da ogni responsabilità così come stabilito al punto 2).

Si precisa che il presente accordo si continua ad applicare a tutti i contratti nazionali marittimi di settore, non si applica invece agli addetti agli aliscafi in quanto essi vollero che tutto il beneficio, allora previsto in L. 350.000 annue, venisse allocato in indennità di navigazione. Deroghe al suddetto principio possono essere concordate con pattuizioni a livello aziendale. Il presente accordo si applica altresì alle navi in temporanea dismissione di bandiera ai sensi della Legge 234/89 per i marittimi imbarcati su tali navi. Non si applica inoltre a quelle realtà del settore di rimorchio i cui contratti collettivi aziendali prevedono trattamenti assicurativi di miglior favore per gli stessi titoli.

6 - Versamenti

I versamenti da effettuarsi al 1° gennaio di ogni anno per le assicurazioni in caso di morte o invalidità permanente da infortunio e quelli da effettuarsi alle rispettive scadenze per le assicurazioni relative alla perdita dei libretti di navigazione o del titolo professionale dovranno continuare ad essere effettuati al F.A.N.I.MAR entro e non oltre dieci giorni dalle predette date. La non osservanza di tali termini farà ricadere sull'armatore la responsabilità per le tutele di cui al punto 3).

In caso di versamento ritardato, le tutele assicurative di cui al presente accordo riprenderanno a far data dal versamento medesimo

7 - Calcolo delle quote da versarsi

a) *Perdita del libretto di navigazione e del titolo professionale (punto 3a e 3b)*
I versamenti continueranno ad essere fatti per un numero di quote annuali

pari al numero dei marittimi risultanti dalle tabelle di armamento maggiorato del numero di marittimi in C.R.L, Regolamento Organico e T.P. in riposo a terra. Eventuali variazioni in corso d'anno verranno regolate a nuovo in occasione del conguaglio di fine anno.

b) *Assicurazioni morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 c) e 3d).* I versamenti continueranno ad essere fatti per un numero di quote annuali pari al numero dei marittimi risultanti dalle tabelle di armamento maggiorato del numero di marittimi in CRL e Regolamento Organico in riposo a terra. Eventuali variazioni in corso d'anno verranno regolate a nuovo in occasione del conguaglio di fine anno.

Sia per le assicurazioni di cui al punto a) sia per quelle di cui al punto b) la presenza a bordo verrà accertata dal ruolo equipaggio e la permanenza in riposo a terra dalla documentazione relativa.

8 - Variazioni stagionali dell'equipaggio

Il versamento annuale continuerà ad essere formato dalla somma calcolata sull'equipaggio minimo e con i criteri di cui al punto 7) lettere a) e b), cui si aggiungerà una ulteriore somma calcolata sulla media ponderata delle ulteriori presenze a bordo per ogni singola nave così come risultante dall'esercizio dell'anno precedente.

Nel caso di nuovo armamento di una nave si procederà su dati stimati. A fine anno si provvederà all'eventuale conguaglio a nuovo.

9 - Documentazione

L'armatore, su richiesta del FANIMAR, o per conto suo, degli Assicuratori dello stesso, è sempre tenuto a fornire la documentazione necessaria ai fini assicurativi.

Il presente accordo ha decorrenza dal 1° gennaio 2003 e scadrà, in quanto parte integrante del CCNLdi settore, nella stessa di quest'ultimo.

Letto, confermato e sottoscritto.

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

FEDARLINEA

UILTRASPORTI

Pag. 9 dell'Accordo 11 giugno 2003

Tutele assicurative

A decorrere dal 1° gennaio 2004 le vigenti intese sulla materia in oggetto sono così modificate:

- Al punto 1, l'importo di € 201,42 è sostituito con € 261,00.
Inoltre, la somma di 85,22 euro è sostituita da 86,00 euro e quella di 116,20 euro con 175,00 euro.
- Viene istituita una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni con un importo pari a € 20.660,00. Pertanto al punto 3 lettera a) dopo le parole: "fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a € 31.000,00 (già Lit. 60.000.000)" viene aggiunto: "fino a 45 anni non compiuti un indennizzo pari a € 20.660,00".

ADDENDUM AL VERBALE DI ACCORDO DELL'11 GIUGNO 2003

A maggior precisazione di quanto previsto alla pagina 9 "Tutele assicurative" del verbale di Accordo 11 giugno 2003 le parti sottoscrittrici dichiarano che la decorrenza del 1° gennaio 2004, che riguarda sia un incremento contributivo annuo da versare al Fanimar, che l'istituzione di una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni (importo pari a € 20.660,00) per l'indennizzo in caso di ritiro del libretto di navigazione, deve intendersi riferita esclusivamente alle singole coperture assicurative in scadenza in tale data, mentre per le altre la decorrenza coinciderà con la data delle rispettive scadenze.

Le Aziende, pertanto, dovranno provvedere, con decorrenza 1° gennaio 2004 all'usuale versamento del contributo per la copertura assicurativa agli infortuni (€ 86,00 per marittimo), mentre verseranno, alle singole scadenze delle coperture assicurative (1° gennaio o in corso d'anno) il nuovo importo, pari a € 175,00 per marittimo, per la copertura assicurativa in caso di ritiro del libretto di navigazione. Di conseguenza l'operatività della nuova fascia aggiuntiva (40-45 anni) decorrerà, per i marittimi di ogni singola Azienda, dalla data di versamento al Fanimar dei 175,00 Euro di cui sopra.

Roma, 25 novembre 2003

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

FEDARLINEA

UILTRASPORTI

Tutele assicurative

In relazione alla richiesta sindacale di ampliare le tutele assicurative del personale navigante con la copertura del caso di morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa e di migliorare le coperture assicurative già previste, le parti hanno convenuto quanto segue:

A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR., o altro Fondo avente i requisiti di cui al punto 5) dell'accordo 20 dicembre 2002, provvederà ad assicurare il caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia.

In particolare, verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00 a fronte di un premio annuale di € 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.

Pertanto gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua € 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alla tabelle di armamento, affinché il F.A.N.I.MAR., tramite la sottoscrizione di specifiche polizze di assicurazione, le cui condizioni generali e/o particolari nonché esclusioni varranno ai fini dell'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, possa garantire una copertura assicurativa di € 12.500,00 per marittimo nel caso di morte avvenuta esclusivamente a bordo per cause naturali o per infortunio, in quest'ultimo caso il capitale assicurato si sommerà con gli eventuali capitali già assicurati in caso di infortunio.

Onde permettere di unificare le scadenze annuali al 1° gennaio, inizialmente, il 1° luglio 2007, gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. la somma di € 18,00 per ogni marittimo, come sopra specificato, pari a 6/12 dell'importo annuo previsto per la copertura assicurativa fino al 31/12/2007, per poi versare l'intero suddetto importo di € 36,00 per ciascun marittimo a partire dal 1° gennaio 2008 e così di seguito di anno in anno. La copertura assicurativa potrà essere garantita dal F.A.N.I.MAR. solo dal giorno successivo a quello in cui il medesimo entrerà nella reale disponibilità delle somme necessarie versategli dagli armatori.

* * * * *

Ai fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che i marittimi

iscritti permanentemente in Turno Particolare, devono intendersi esclusivamente quelli che abbiano maturato almeno 15 mesi di navigazione nell'arco di 4 anni con la stessa società.

Tale limite non opera in caso di disarmo dei mezzi o cessazione di attività della società.

Il premio annuale per la copertura per il ritiro del libretto viene incrementato a decorrere dal 1° gennaio 2008 dagli attuali € 175,00 a € 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

- sino a 40 anni non compiuti	€ 31.000,00
- da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
- da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
- da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00
- da 55 a 60 anni non compiuti	€ 6.000,00
- da 60 a 65 anni non compiuti	€ 3.000,00

Si precisa che:

nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dall'allegato 24 del CCNL vigente.

Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

Resta ferma ogni altra previsione contrattuale in materia di tutele assicurative.

Procedure da seguire per poter richiedere gli indennizzi previsti dall'ultimo accordo nazionale sindacale del 20/12/2002, a seguito di definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione, con conseguente annullamento del relativo libretto e che vanno a formare parte integrante del predetto accordo.

1 - Il marittimo dovrà inviare lettera raccomandata al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi), nella quale si denuncia l'avvenuta dichiarazione di inidoneità alla navigazione già da parte della Commissione di I° grado allegando l'ultimo completo verbale redatto dalla Commissione nonché eventuali verbali di precedenti visite effettuate dalla Commissione stessa, entro 15 giorni dalla data in cui il marittimo ne è venuto a conoscenza, pena la perdita del diritto a richiedere l'eventuale indennizzo per decadenza dei termini. Si ricorda altresì che in ogni caso dopo un anno interviene la prescrizione prevista dal codice civile in materia.

2 - Adempiuto a quanto riportato al punto "1" il marittimo deve, nei termini e con le modalità di legge (attualmente entro 30 giorni), proporre ricorso contro la suddetta dichiarazione di inidoneità alla navigazione alla Commissione Centrale di II° grado, inviando al Fanimar copia di tale ricorso. Se il ricorso verrà respinto dovrà inviare una copia del provvedimento relativo, sempre al Fanimar, per il prosieguo della pratica.

3 - In alternativa a quanto indicato al punto "2", qualora il marittimo ritenesse che le patologie di cui è affetto siano così gravi e manifeste da rendere inutile il ricorso alla Commissione di II° grado in quanto quest'ultima non potrebbe far altro che respingerlo, potrà, nella stessa lettera raccomandata di denuncia di cui al punto "1", richiedere la costituzione del previsto Collegio Arbitrale. In tal caso la richiesta dovrà contenere nome, cognome, indirizzo e recapito telefonico del proprio medico ed arbitro designato nonché la dichiarazione di non aver proposto né di voler proporre ricorso alla Commissione di II° grado.

4 - Il Fanimar al ricevimento del provvedimento di respinta del ricorso di cui al punto "2" od al ricevimento della richiesta di arbitrato di cui al punto "3", provvederà a raccogliere la documentazione necessaria all'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento per poi verificarla, preliminarmente, in base ai contenuti ed all'applicabilità del suddetto Accordo Nazionale Sindacale e, di concerto con i propri Assicuratori di riferimento, per verificarla definitivamente in base alle condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" dallo stesso sottoscritte in funzione dell'Accordo medesimo.

5 - Qualora l'accertamento confermi l'indennizzabilità il Fanimar, nel caso abbia ricevuto il provvedimento della Commissione di II° grado che respinge il ricorso del marittimo, provvederà ad inviare tutta la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento per le operazioni di liquidazione e pagamento.

6 - Qualora l'accertamento confermi l'indennizzabilità, il Fanimar, nel caso di richiesta di arbitrato, passerà la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento che provvederanno ad avviare le procedure arbitrali incaricando il loro medico fiduciario ed arbitro perchè giunga, di comune accordo con l'arbitro designato dal marittimo, alla nomina del terzo arbitro. Il giudizio del Collegio Arbitrale sarà inappellabile per tutte le parti in causa.

7 - Gli Assicuratori di riferimento al ricevimento di quanto al punto "5" oppure delle decisioni del Collegio Arbitrale di cui al punto "6", se favorevoli al marittimo, provvederanno ad inviare al marittimo stesso atti di quietanza per l'importo dovuto in base agli scaglioni di età previsti dall'Accordo.

8 - Entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento degli atti di quietanza debitamente sottoscritti e datati da parte del marittimo interessato, di norma (salvo il periodo feriale estivo e di fine anno) gli Assicuratori di riferimento provvederanno al pagamento effettivo a mezzo bonifico bancario sul conto corrente del marittimo stesso, i cui estremi il medesimo dovrà aver inviato in accompagnamento agli atti di quietanza di cui sopra.

9 - Ribadendo che agli effetti dell'accertamento definitivo dell'indennizzabilità dell'evento valgono le condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" sottoscritte dal Fanimar in conformità agli usi di mercato in materia ed inviate a Confitarma e Fedarlinea per l'opportuna conoscenza, *si vuole ulteriormente precisare e/o integrare e/o convenire:*

- a) che per l'accertamento dell'indennizzabilità, per data dell'evento, in relazione alla denuncia di cui al punto "1", si deve intendere la data di accadimento dell'infortunio o di insorgenza della malattia che ha causato la dichiarazione di inidoneità alla navigazione in quanto gli eventi assicurati sono sempre gli infortuni e le malattie che però possono essere indennizzati, alle condizioni previste, solo nel caso in cui siano risultati così gravi da comportare la dichiarazione di inidoneità alla navigazione da parte della Commissione di I° grado nonché di quella di II° grado (fatto salvo quanto previsto al punto "3").
- b) che per i marittimi in R.O., C.R.L. o prelevati dalle liste del T.P. permanente dell'Armatore di appartenenza, le coperture valgono anche per gli eventi occorsi anche durante i periodi di riposo a terra. Per i marittimi prelevati o provenienti dal T.G. solo se occorsi esclusivamente a

bordo od in franchigia (senza estensioni di alcun genere a dopo lo sbarco) e se risultati causa stessa dello sbarco.

- c) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.
- d) che sono esclusi dagli indennizzi queglii infortuni o malattie pregressi ai versamenti al Fanimar, da parte degli Armatori, dei contributi previsti dall'Accordo Sindacale per l'attivazione od il mantenimento annuale delle relative coperture a favore dei marittimi interessati.
- e) che ogni eventuale prestazione sociale e/o assistenziale aggiuntiva erogata direttamente dal Fanimar ai marittimi interessati dagli Accordi Sindacali, non può costituire alcuna forma di obbligo per il Fondo stesso, che eroga, Statutariamente, in forma di elargizione volontaria, nei limiti delle proprie risorse disponibili, su delibera e ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.
- f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

CONFITARMA

FEDARLINEA

Procedure da seguire per poter richiedere gli indennizzi previsti dall'ultimo Accordo Nazionale Sindacale del 20/12/2002 in caso di morte od invalidità permanente a seguito di infortunio e che vanno a formare parte integrante del predetto accordo.

1 - Il marittimo dovrà inviare lettera raccomandata indirizzata al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi), nella quale si denuncia l'infortunio subito a bordo od in franchigia (per i marittimi in R.O. ed in C.R.L. anche se subito durante i periodi di riposo a terra) da inviarsi entro 15 giorni dalla data dell'infortunio o dalla data di sbarco dovuta all'infortunio medesimo, pena la perdita del diritto a richiedere l'eventuale indennizzo per decadenza dei termini. Si ricorda altresì che in ogni caso dopo un anno interviene la prescrizione prevista dal codice civile in materia.

2 - Se a causa dell'infortunio risultassero dei postumi invalidanti: lettera raccomandata al Fanimar con allegata la valutazione medica (in originale) che attesta il supposto grado di invalidità permanente (purché evidentemente superiore al minimo di franchigia del 5%) entro 1 anno dalla data di denuncia dell'infortunio. In mancanza, comunque una lettera raccomandata al Fanimar per interrompere il suddetto termine di prescrizione.

3 - Al ricevimento della valutazione medica che attesta un grado di invalidità permanente superiore al 5% il Fanimar provvederà a richiedere al marittimo e/o all'Armatore la documentazione necessaria all'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, per poi verificarla, preliminarmente, in base ai contenuti ed all'applicabilità del suddetto Accordo Nazionale Sindacale e, di concerto con i propri Assicuratori di riferimento, per verificarla definitivamente in base alle condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" dallo stesso sottoscritte in funzione dell'Accordo medesimo.

4 - Nel caso in cui l'accertamento confermi l'indennizzabilità, il Fanimar passerà tutta la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento che provvederanno ad incaricare il loro medico fiduciario perchè visiti il marittimo e confermi o meno il grado di invalidità indicato dalla valutazione medica di parte inviata dal marittimo stesso.

5 - Gli Assicuratori di riferimento, ottenuto l'esito della visita effettuata dal loro medico fiduciario, invieranno al marittimo comunicazione scritta di tale esito allegando atti di quietanza per l'importo corrispondente al grado di invalidità accertato dal proprio medico fiduciario (sempre che risulti superiore al 5%).

6 - Entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento degli atti di quietanza debitamente sottoscritti e datati da parte del marittimo interessato, di norma (salvo il periodo feriale estivo e di fine anno) gli Assicuratori di riferimento provvederanno al pagamento a mezzo bonifico bancario sul conto cor-

rente del marittimo stesso, i cui estremi il medesimo dovrà aver inviato in accompagnamento agli atti di quietanza di cui sopra.

7 - Ribadendo che agli effetti dell'accertamento definitivo dell'indennizzabilità dell'evento valgono le condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" sottoscritte dal Fanimar in conformità agli usi di mercato in materia ed inviate a Confitarma e Fedarlinea per l'opportuna conoscenza, si vuole ulteriormente precisare e/o integrare e/o convenire:

- a) che per l'accertamento del grado di invalidità permanente da infortunio, nella fattispecie, si potrà far riferimento solo alle tabelle INAIL, senza quindi tenere conto del danno biologico od altro come previsto invece quando si chiede un risarcimento a terzi per supposta responsabilità nell'accadimento dell'evento.
- b) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.
- c) che sono esclusi dagli indennizzi le conseguenze di infortuni pregressi al versamento al Fanimar da parte degli Armatori dei contributi previsti dall'Accordo Sindacale per l'attivazione od il mantenimento annuale delle relative coperture a favore dei marittimi interessati.
- d) che non costituisce infortunio ogni evento che non sia dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna e che non produca lesioni fisiche obiettivamente constatabili. Escludendo quindi qualunque forma di malattia quali, ad esempio, infarto, ictus, etc, ipotesi peraltro sostenibile solo ed esclusivamente, nell'ambito della "responsabilità civile", nei confronti di chi possa eventualmente essere ritenuto responsabile dell'evento accaduto.
- e) che ogni eventuale prestazione sociale e/o assistenziale aggiuntiva erogata direttamente dal Fanimar ai marittimi interessati dagli Accordi Sindacali, non può costituire alcuna forma di obbligo per il Fondo stesso, che eroga, Statutariamente, in forma di elargizione volontaria, nei limiti delle proprie risorse disponibili, su delibera e ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.
- f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

CONFITARMA

FEDARLINEA

ALLIEVI E PERSONALE IN FORMAZIONE

Le parti si incontreranno entro il 31/12/1999 per esaminare, anche nell'ambito di quanto stabilito in materia di mercato del lavoro, la possibilità di individuare nuove condizioni economiche e normative in linea con la legislazione vigente in materia (es. apprendistato), per favorire l'impiego di allievi ufficiali e allievi sottufficiali e più in generale di personale in formazione. Tutto ciò allo scopo di aumentare le opportunità occupazionali sia sulle navi di bandiera nazionale che estera.

PROTOCOLLO D'INTESA SU LISTE STAGIONALI E PART-TIME VERTICALE

In considerazione della richiesta di flessibilità del lavoro connessa alle esigenze di picchi stagionali nei servizi di trasporto passeggeri ed in particolar modo sui traghetti, si concorda che appositi incontri verranno indetti presso Confitarma-Roma per definire le liste stagionali ed eventuali rapporti di lavoro part-time verticali.

ASSICURAZIONE INTEGRATIVA SANITARIA

A fronte della richiesta avanzata dalle OO.SS. di rendere possibile una assicurazione integrativa sanitaria per tutto il personale marittimo ed amministrativo dipendente dalle società di navigazione dell'armamento pubblico e privato aderenti a Confitarma e Fedarlinea, le società dichiarano la propria disponibilità alla effettuazione, su richiesta scritta da parte del singolo lavoratore, della trattenuta mensile da versare in rate semestrali al FANIMAR all'uopo costituito.

L'anticipo semestrale da parte della società di armamento non comporterà oneri aggiuntivi per l'azienda stessa.

Nel caso di personale marittimo del T.G. dalle competenze allo sbarco sarà trattenuta la somma necessaria alla copertura della anticipazione effettuata.

CATEGORIE USURANTI

Le parti, preso atto dell'inserimento dei lavoratori "marittimi imbarcati a bordo" nella tabella "A" di cui al decreto legislativo 374/93, nonché dello schema del decreto legge inteso a disciplinare il trattamento pensionistico da riconoscersi alle categorie usuranti in cui si fa riferimento agli in-

contri tripartiti (parti sociali e governo), si riservano di riprendere la trattazione dell'argomento, per meglio definire la materia, dopo l'approvazione del decreto cui si fa riferimento.

ALLIEVI UFFICIALI - ALLIEVI SOTTUFFICIALI - ALLIEVI COMUNI

Considerato che

- la formazione di ufficiali italiani è obiettivo comune delle parti firmatarie;
- i contributi per l'imbarco di detti allievi sono cessati con il 31/12/2001;
- le richieste di finanziamento avanzate dalle parti non hanno trovato per ora accoglimento;
- la formazione degli Allievi sottufficiale e comuni rientra tra gli interessi prioritari delle aziende armatoriali;
- tenuto altresì conto dell'esigenza di avviare percorsi formativi finalizzati alle qualifiche Allievi sottufficiali e Allievi comuni;

le parti convengono che

- a. le aziende armatoriali interessate all'imbarco di dette figure professionali incontreranno a livello nazionale le organizzazioni sindacali per definire i percorsi formativi;
- b. la retribuzione per le qualifiche relative al progetto, per il periodo stabilito nello stesso, sarà pari per gli Allievi ufficiali al 70% del minimo contrattuale conglobato della stessa qualifica, al 50% di quello del Comune per gli Allievi sottufficiali e al 50% di quello del Mozzo per gli Allievi comuni;
- c. al termine del periodo di formazione il personale ritenuto idoneo, compatibilmente con le disponibilità aziendali, potrà essere imbarcato con la qualifica per la quale ha effettuato il periodo di formazione.

COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE

Premesso

- che il decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297 recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 181, recante norme per agevolare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro, espressamente previsto la riforma del collocamento della gente di mare, prevedendo il superamento dell'attuale sistema di collocamento obbligatorio;

- che, secondo il medesimo decreto legislativo, tale riforma dovrà essere realizzata mediante apposito regolamento emanato su proposta del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

considerato

- che alla luce del mutato contesto socio-economico, le parti hanno già espresso in varie sedi l'urgente necessità di una complessiva riforma del collocamento della gente di mare;
- che tale esigenza, evidenziata dalle OO.SS. dei lavoratori anche nella piattaforma rivendicativa presentata in occasione del presente rinnovo contrattuale, presuppone l'acquisizione di una esatta conoscenza delle dimensioni relative al mercato del lavoro del settore marittimo;
- che solo una volta note le predette caratteristiche dimensionali del mercato si potrà dar corso all'individuazione di strumenti idonei ad agevolare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro;

è stato convenuto quanto segue:

- in vista del migliore soddisfacimento delle istanze sopra richiamate, le parti si attiveranno per definire congiuntamente le modalità del loro coinvolgimento nella fase di predisposizione dell'emanando regolamento, concordando ogni utile contributo alla sua stesura.

APPENDICE

**ASSISTENZA ECONOMICA DA PARTE
DELLE CASSE MARITTIME PER LE MALATTIE
INSORTE DOPO IL 28° GIORNO DALLO SBARCO**

1 - Le Società assicureranno presso le Casse Marittime il personale cui si applica il Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro ai fini della corresponsione – in aggiunta alle provvidenze già in atto per legge o per regolamento – di una indennità giornaliera per le malattie che impediscano totalmente e di fatto di attendere al lavoro e si manifestino dal 29° giorno successivo alla data dello sbarco e che siano denunciate ed accertate dal Medico di fiducia delle Casse Marittime.

2 - Per malattia si intende ogni alterazione dello stato della salute come definita dalle norme relative alla erogazione della assistenza economica e sanitaria da parte delle Casse Marittime.

3 - La indennità giornaliera sarà corrisposta nella misura di un trentesimo della paga base mensile (secondo le Tabelle allegate ai contratti nazionali di imbarco) effettivamente percepita alla data dell'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo, con esclusione di ogni altro elemento retributivo. La indennità giornaliera sarà corrisposta in base agli accertamenti e alle prescrizioni dei medici fiduciari delle Casse Marittime in conformità alle disposizioni vigenti, a partire dal 4° giorno successivo a quello della denuncia della malattia debitamente accertata fino alla guarigione clinica del marittimo e per la durata massima di 180 giorni dall'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo.

La indennità giornaliera non sarà corrisposta:

- a) ai marittimi che percepiscono dalle Casse Marittime le prestazioni economiche previste dalla legge 16 ottobre 1962, n. 1486, per i casi di temporanea inidoneità fisica ai servizi della navigazione, giudicati dalle competenti Commissioni mediche;
- b) ai marittimi che abbiano maturato il diritto alle prestazioni dell'assicurazione di malattia «fondamentale» e «complementare» in seguito a lavori eseguiti in servizio di comandata nei porti;
- c) al marittimo cui si applica il Regolamento sulla C.R.L. che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

Ai fini dell'applicazione della presente norma, copia dell'elenco nominativo dei marittimi in continuità da inviare alle Casse Marittime, sarà trasmesso anche alle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie.

Riscontrato che, in alcuni casi, si registrano ritardi nell'erogazione delle indennità di malattia e/o infortunio da parte delle Casse Marittime, le parti al fine di eliminare possibili cause di ritardo che possono essere imputate a comportamenti dell'azienda o del marittimo, concordano di istituire una Commissione con lo scopo di precisare le corrette procedure che devono essere attuate, eventualmente anche sentite le Casse Marittime.

DIRITTI SINDACALI

In applicazione della norma dello Statuto dei lavoratori che demanda ai contratti collettivi di lavoro l'attuazione dei principi sanciti dallo Statuto stesso alle Aziende di navigazione per il personale navigante si conviene quanto segue:

ad iniziativa dei marittimi imbarcati, nell'ambito delle rispettive Organizzazioni sindacali di appartenenza, possono essere costituite sulle navi soggette all'applicazione del presente contratto «rappresentanze sindacali di bordo» scelte fra i componenti dell'equipaggio.

Su ogni nave possono essere nominati per ogni Organizzazione sindacale stipulante il presente contratto:

- 1 rappresentante sindacale sino a 100 membri di equipaggio;
- 2 rappresentanti sindacali da 101 a 300 membri di equipaggio;
- 3 rappresentanti sindacali oltre 300 membri di equipaggio.

Della nomina sarà data comunicazione all'armatore ed al Comando di bordo.

I rappresentanti sindacali, che durano in carica, salvo revoca, per tutto il periodo di imbarco, avranno le seguenti attribuzioni:

- a) prospettare verbalmente o per iscritto al Comando di bordo le questioni che possono sorgere relativamente all'esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi aziendali;
- b) cooperare con la Commissione viveri, od eventualmente farne parte, per il controllo della qualità, quantità, confezione e distribuzione del vitto;
- c) conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa;
- d) indire assemblee sulle navi previa comunicazione al Comando di bordo e compatibilmente con le esigenze di servizio.

Eventuali problemi insoluti tra il Comando di bordo ed i rappresentanti sindacali formeranno oggetto di esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali.

I rappresentanti sindacali sono tenuti, come gli altri membri dell'equipaggio, ad effettuare le prestazioni di lavoro secondo le comuni norme contrattuali.

Per l'eventuale cancellazione e mancata reinscrizione nel turno particolare si applicherà la procedura prevista nelle «norme sui turni particolari».

I componenti le rappresentanze sindacali beneficiano della tutela disposta dalle norme dello Statuto dei lavoratori.

Le Organizzazioni sindacali si riservano di approfondire in sede confederale il campo di applicazione delle RSU per il settore marittimo.

ACCESSO A BORDO DEI RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI DEI LAVORATORI

1 - È consentito ai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie l'accesso a bordo delle navi da carico nei porti nazionali

2 - Sulle navi da carico l'accesso e la permanenza a bordo dei rappresentanti sindacali saranno consentiti tra le ore 11 e le 14 e fra le ore 16 e le 19.

3 - I rappresentanti sindacali potranno conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa esclusivamente su questioni sindacali.

4 - L'autorizzazione all'accesso a bordo delle navi sarà rilasciata, per ogni singolo porto, a non più di quattro delegati di ciascuna Organizzazione sindacale, fermo restando che l'accesso a bordo di una stessa nave è limitato a due persone per Organizzazione Sindacale. I delegati delle Organizzazioni sindacali dovranno essere muniti di apposita tessera.

5 - La predetta autorizzazione sarà inoltre rilasciata, per tutti i porti nazionali, nei limiti di competenza delle Società armatrici, a cinque membri della Segreteria nazionale di ciascuna Organizzazione sindacale dei lavoratori firmataria del presente contratto. Agli anzidetti cinque membri della Segreteria nazionale sarà rilasciata dalle rispettive Società di navigazione apposita autorizzazione valida per l'accesso a bordo nei vari porti nazionali.

6 - Nei porti di transito per le navi in viaggio di ritorno e per quelle in viaggio circolare, l'accesso e la permanenza a bordo, quando la sosta della nave non sia inferiore a tre ore, saranno consentiti dopo un'ora dall'arrivo della nave e fino ad un'ora prima della partenza. In tal caso sarà consentita la presenza a bordo di un solo rappresentante per Organizzazione sindacale.

7 - Le Organizzazioni sindacali si impegnano a che la permanenza a bordo dei loro rappresentanti avvenga in modo da non disturbare il regolare svolgimento del servizio a bordo.

AFFISSIONE COMUNICAZIONI SINDACALI

1 - La Società curerà la collocazione su ogni nave in posto accessibile a tutti i membri dell'equipaggio, di un albo a disposizione delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie del presente contratto e delle Sezioni territoriali periferiche delle organizzazioni medesime.

2 - In tali albi saranno affisse le comunicazioni a firma delle Segreterie responsabili delle Organizzazioni e Sezioni periferiche predette, nonché delle Rappresentanze sindacali di bordo di cui al precedente paragrafo 1), che dovranno riguardare materie di interesse sindacale e del lavoro ed essere tempestivamente presentate ai Comandi delle navi e fatte pervenire, per opportuna conoscenza, alla Direzione della Società o Sedesuccursali.

ASPETTATIVA DEI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE O A RICOPRIRE CARICHE SINDACALI PROVINCIALI E NAZIONALI PERMESSI AI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE

Compatibilmente con le particolari caratteristiche del rapporto di lavoro nautico, sono recepiti gli artt. 31 e 32 della legge 20 maggio 1970, n. 300.

PERMESSI SINDACALI

A) Permessi retribuiti.

1 - Gli armatori concederanno ai rappresentanti sindacali di bordo permessi orari retribuiti mensili, non cumulabili, di otto ore compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo per l'espletamento del loro incarico durante la sosta della nave in porto nazionale.

2 - Eventuali richieste di cumulabilità dei permessi saranno, su istanza dell'organizzazione sindacale, esaminate dall'azienda.

3 - L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto al Comando di bordo con almeno 24 ore di preavviso.

4 - All'interno delle ore previste al punto 1 saranno a carico della Confindustria gli oneri annuali derivanti da nove distacchi sindacali che le OO.SS. stipulanti e firmatarie il presente contratto suddivideranno pariteticamente tra di loro.

B) Permessi non retribuiti.

4 - Gli armatori concederanno ai marittimi membri di organi direttivi delle Federazioni nazionali di categoria e delle Sezioni territoriali periferiche di dette Federazioni permessi orari non retribuiti, compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo, per partecipare, durante la sosta della nave in porto nazionale, a riunioni degli anzidetti organi direttivi od a trattative sindacali.

5 - L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto dalle Organizzazioni predette al Comando di bordo con almeno 24 ore di preavviso.

DELEGHE PER RISCOSSIONE DEI CONTRIBUTI SINDACALI

1 - Il marittimo potrà far pervenire alla Società armatrice, tramite la propria Organizzazione sindacale una delega a trattenere sulle proprie

competenze un contributo associativo mensile da versare alla Organizzazione sindacale, indicata nella delega stessa, che sia stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro.

2 - La delega sarà valida sino a revoca scritta da parte del marittimo, anche contestualmente alla eventuale sottoscrizione di una nuova delega a favore di altra Organizzazione sindacale stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro. La revoca avrà effetto dal mese successivo a quella di avvenuta ricezione da parte della Società.

3 - Lo sbarco del marittimo iscritto a turno particolare o in continuità non costituisce motivo di decadenza della validità della delega.

4 - La prima trattenuta sarà effettuata sulla prima corresponsione di competenze successive al mese di ricezione della delega da parte della Società armatrice e il relativo importo sarà versato all'Organizzazione sindacale interessata oppure accreditato sul c/c bancario eventualmente indicato, entro il mese successivo alla data di effettuazione della trattenuta stessa sulle competenze del marittimo liquidate a mese od a viaggio. Analogamente le quote successive verranno rimesse alle Organizzazioni Sindacali interessate entro un mese dalla effettuazione della trattenuta sulle competenze del marittimo liquidate a mese od a viaggio.

5 - L'elenco delle deleghe inviato dalla Organizzazione sindacale stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro sarà compilato in duplice copia, di cui una verrà restituita dalla Società alla Organizzazione sindacale stessa.

6 - Il contributo sindacale mensile viene stabilito nella misura dell'uno per cento del minimo contrattuale conglobato.

DELEGA COMUNE

Il marittimo potrà autorizzare il versamento del contributo anche ad un Fondo comune all'uopo specificato da tutte o parte delle Organizzazioni sindacali firmatarie, nel qual caso la delega sarà conforme al seguente fac-simile:

«Spettabile Società
in base agli accordi sindacali in vigore il sottoscritto.....
imbarcato in qualità di.....
sulla nave, chiede che venga effettuata sulle sue spettanze una trattenuta mensile quale contributo sindacale associativo, per una durata minima di 6 mesi a decorrere dal 1° del mese successivo, alla data di sottoscrizione della presente.

L'importo dovrà essere versato mensilmente sul conto corrente n. presso la Banca, in Roma, Via.....
intestato al fondo comune aperto dalla FILT/CGIL (aderente CGIL), FIT/CISL (aderente CISL), UILTRASPORTI settore marittimi, indirizzando la relativa corrispondenza o documentazione a "Fondo marinaro" in Roma, Via.....

La presente delega vale anche come "revoca espressa" della eventuale precedente firmata a favore di altre Organizzazioni sindacali, fatta salva, però, la condizione sopra riportata circa la sua durata minima di 6 mesi».

Data.....

FIRMA

QUOTA DI SERVIZIO

Ai marittimi imbarcati, salvo loro contrario avviso, da notificarsi entro 5 giorni al Comando di bordo, sarà effettuata una trattenuta mensile dello 0,50% della retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni, a favore delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori stipulanti e firmatarie il presente contratto collettivo nazionale di lavoro.

Le parti convengono di richiedere all'IPSEMA il compito di riscuotere la predetta contribuzione.

AGEVOLAZIONI ALLO STUDIO

Durante l'imbarco i marittimi che frequentino corsi di studio per corrispondenza o che comunque desiderino impegnarsi nello studio per conseguire titoli professionali, saranno ammessi su loro richiesta al comando, in turni di guardia che agevolino lo studio e saranno, per quanto possibile, esonerati dallo svolgere lavoro straordinario.

Saranno presi in esame, in base a curriculum scolastico, casi particolari che richiedendo un maggiore impegno nello studio, suggeriscano l'adozione di orari di lavoro particolari, nonché la concessione di ore retribuite da stabilire aziendali. Per tale concessione il marittimo farà richiesta direttamente alla Società o tramite il Comando.

I marittimi che debbono sostenere esami di qualificazione per il conseguimento di un titolo professionale, possono usufruire su richiesta, qualora la nave soste in porto italiano, o nel periodo in cui scala porti nazionali, di permessi retribuiti per tutti i giorni di esame e per i due giorni lavorativi precedenti la sessione di esame. Tali permessi sono subordinati alla presentazione della necessaria documentazione direttamente alla Società o tramite il Comando.

UTILIZZAZIONE DEL TEMPO LIBERO DURANTE IL PERIODO DI IMBARCO

Al fine di migliorare le condizioni di vita del marittimo durante le ore di tempo libero, sarà costituita una commissione composta da rappresentanti dell'armamento e delle organizzazioni sindacali firmatarie, con il compito di definire, nell'ambito dei programmi annuali, le iniziative per l'utilizzazione del tempo libero dei marittimi nel corso del periodo di imbarco.

TELEMEDICINA

Al fine di migliorare le dotazioni delle navi di strumenti utili ad assicurare forme di presidi sanitari, le Società di navigazione opereranno per verificare la possibilità di utilizzare servizi di telemedicina, efficace complemento alle forme di assistenza sanitaria già prevista a bordo.

Sarà, altresì, verificata l'eventualità di impiego delle apparecchiature per la telemedicina anche per perfezionare la preparazione degli ufficiali sui

corsi obbligatori in materia sanitaria e per migliorare la pratica applicazione di alcune disposizioni in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro.

L'impiego della telemedicina a bordo sarà monitorato da un'apposita Commissione mista paritetica composta da 3 rappresentanti dell'armamento e altrettanti delle Organizzazioni sindacali stipulanti e firmatari del presente accordo.

TRATTAMENTO PERSONALE MARITTIMO ADIBITO AI LAVORI DI COMANDATA E/O ALL'ASSISTENZA DELLE NAVI ANCHE IN COSTRUZIONE

Art. 1 Paga giornaliera

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi sarà corrisposta la paga giornaliera (1/30mo del minimo contrattuale conglobato) prevista dal contratto di imbarco vigente per l'equipaggio della nave sulla quale i marittimi sono chiamati ad effettuare le prestazioni.

Art. 2 Indennità di contingenza

L'indennità di contingenza è stata inserita nel minimo contrattuale conglobato.

Art. 3 Panatica

Sarà somministrato il vitto secondo le tabelle viveri previste dal contratto di imbarco applicato ai componenti l'equipaggio della nave.

Art. 4 Provvidenze varie

A far data dal 24/11/1994 viene abolita la maggiorazione forfettaria di cui al (CCNL 24/7/1991) e i seguenti istituti: ferie, festività infrasettimanali, gratifica natalizia, gratifica pasquale e preavviso se dovuto, saranno corrisposti nelle misure determinate dal CCNL.

Art. 5

Trattamento nelle festività nazionali

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi in giorno di festività nazionale sarà corrisposto, in sostituzione del trattamento previsto dall'art. 6 per le prestazioni in giorno festivo, il seguente trattamento: la paga di cui all'art. 1, più il compenso lavoro straordinario (nelle misure previste dal contratto di arruolamento applicabile all'equipaggio della nave per il lavoro straordinario festivo in porto) per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Art. 6

Orario di Lavoro

L'orario normale di lavoro è di otto ore.

È ammessa la chiamata in servizio di comandata per durata inferiore ad otto ore, ma con il minimo di quattro ore.

Nel caso che le otto ore di lavoro siano prestate fuori dell'orario normale feriale, si applicheranno le seguenti maggiorazioni:

- per turni di lavoro in ore notturne di giorno feriale: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turni di lavoro in ore diurne di giorno festivo: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turno di lavoro in ore notturne di giorno festivo: maggiorazione del 40% della paga e dell'indennità di contingenza. Per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le ore 6.

Art. 7

Lavoro straordinario

Nel caso di prestazioni oltre le otto ore giornaliere, saranno corrisposti, per le ore eccedenti, i compensi orari per lavoro straordinario nelle misure previste dal contratto di imbarco applicabile all'equipaggio della nave.

Art. 8

Assicurazione infortuni e malattie

Il personale di comandata è assicurato contro gli infortuni sul lavoro presso le Casse Marittime. Inoltre è assicurato contro le malattie, presso le stesse Casse, con le seguenti norme:

1) - Malattie manifestatesi durante il rapporto di lavoro «Fondamentale»:
- le stesse prestazioni e con le stesse modalità in vigore per i marittimi imbarcati.

2) - Malattie manifestatesi entro ventotto giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro «Complementare»:

- a) assistenza sanitaria e ospedaliera, come per i marittimi imbarcati;
- b) indennità di malattia, come per i marittimi imbarcati, però solo nei casi in cui il lavoro di comandata che ha preceduto l'assunzione in assistenza abbia avuto una durata continuativa, alle dipendenze dello stesso armatore, anche se il lavoro si è svolto su più di una nave, di almeno cinque giorni.

Per «periodo continuativo di almeno cinque giorni» agli effetti del conseguimento dei benefici assicurativi che ne derivano, si deve intendere una successione continua di giorni anche se intervallata da giorni festivi.

3) - Assistenza sanitaria ai familiari (e allo stesso lavoratore per le malattie manifestatesi dopo il 28° giorno ed entro il 180° giorno dalla cessazione del rapporto di lavoro):

- le stesse prestazioni spettanti ai familiari dei marittimi imbarcati, però solo nei casi in cui il rapporto di lavoro che ha preceduto l'assunzione in assistenza o durante il quale essa viene chiesta abbia avuto una durata continuativa di almeno cinque giorni, come previsto alla lettera b) del precedente punto 2).

Gli eventuali servizi di comandata di durata inferiore a cinque giorni non fanno perdere al marittimo i diritti assicurativi che avesse già acquisito, per sé e per i familiari, per precedenti prestazioni di lavoro di comandata di durata continuativa di almeno cinque giorni (calcolati come al precedente punto 2) alle dipendenze dello stesso armatore o per precedenti periodi di imbarco.

NORME GENERALI PER UNA DIVERSA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO PER NAVI AUTOMATIZZATE, SPECIALIZZATE E TRADIZIONALI

La difesa dei livelli occupazionali è strettamente legata alla possibilità di sviluppo, di ammodernamento della flotta ed alla conseguente maggiore competitività del mezzo nautico, da realizzarsi anche attraverso una più efficiente organizzazione dei servizi che aumenti il rendimento del lavoro e migliori le condizioni di vita a bordo. Conseguentemente, premesso che la eventuale riorganizzazione complessiva dei servizi non dovrà comportare variazioni di costo, le parti concordano di sperimentare, per una durata da stabilire, una diversa organizzazione del lavoro a bordo.

Le modifiche da apportare potranno riguardare la conduzione delle navi, lo svolgimento delle operazioni commerciali, la manutenzione della nave ed i servizi di bordo.

Nella definizione di una diversa organizzazione del lavoro, si dovrà tener conto della tipologia della nave e dei viaggi ai quali è adibita, nonché del rapporto operativo delle aziende sulle navi.

NAVI AUTOMATIZZATE

(Dotate di certificato IAQ o navi sulle quali l'automazione rappresenta elemento determinante nella conduzione e nelle operazioni commerciali) .

1) Tabella di armamento.

La composizione della tabella di armamento è definibile tenuto conto del grado di automazione della nave e di professionalità del personale. Le nuove tabelle che comporteranno una variazione qualitativa e quantitativa rispetto alle tabelle tradizionali dovranno tenere conto:

- a) di eventuali nuove attribuzioni di compiti e funzioni polivalenti nell'ambito di una diversa organizzazione del lavoro;
- b) di una eventuale diversa classificazione del personale con corrispondente introduzione di nuove qualifiche professionali e di funzioni polivalenti.

2) Servizio in navigazione e in porto.

Nella composizione numerica delle guardie sarà tenuto conto del grado di automazione della nave.

L'orario di lavoro e di riposo sia in navigazione che in porto, potrà essere disciplinato in considerazione della diversa organizzazione del lavoro ed essere diversamente distribuito nell'arco della giornata tra le varie sezioni e le varie qualifiche tecniche, complementari e polivalenti.

NAVI SPECIALIZZATE E TRADIZIONALI

La composizione numerica dell'equipaggio nelle varie sezioni, sarà finalizzata al raggiungimento di una più efficiente operatività della nave ed a un miglioramento dei servizi per l'equipaggio.

A tale proposito in via sperimentale su alcune navi possono essere apportate le seguenti modifiche:

- a) una diversa organizzazione del lavoro e dei servizi di bordo attraverso un più adeguato e razionale impiego del personale;
- b) un diverso svolgimento dei servizi amministrativi mediante una più equa distribuzione degli stessi tra gli Ufficiali;
- c) un miglioramento dei servizi per l'equipaggio.

PERIODO D'IMBARCO E PERIODO DI RIPOSO

Nell'applicazione e per i fini dei criteri sopra enunciati, sarà esaminata la possibilità di stabilire un diverso periodo di imbarco fermo restando il rapporto tra periodo di imbarco e periodo di riposo stabilito dalla norma contrattuale.

COMITATI PARITETICI PER LA MOBILITA' DELLA MANODOPERA

In relazione alla necessaria mobilità della manodopera, e per adeguare sotto l'aspetto numerico e professionale la categoria alle esigenze della flotta, vengono costituiti dei Comitati Paritetici.

Detti Comitati opereranno a Genova per l'Alto e Medio Tirreno, a Napoli per il Mezzogiorno e le isole, a Trieste per l'Alto e Medio Adriatico ed a Roma per eventuali problemi di carattere generale.

I compiti dei Comitati sono i seguenti:

- A) controllare la consistenza del personale delle varie categorie in caso di ampliamento, riduzione o riconversione delle attività marittime, allo scopo di sistemare personale eccedente attraverso l'imbarco o reiscrizione al turno in altre Aziende;
- B) controllare periodicamente i turni particolari al fine di accertare le eventuali eccedenze o carenze delle qualifiche degli iscritti ai turni;
- C) predisporre iniziative per la partecipazione dei lavoratori a programmi di qualificazione e riqualificazione, allo scopo di avviare un processo che porti al superamento delle carenze e delle eccedenze di determinate qualifiche.

NOTA A VERBALE

Trattamento del 7° giorno

Considerato che sono sorte talune incertezze in ordine al trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi, la Confitarma rappresentata dal Dott. Eraldo Valle assistito dal Dott. Roberto Aglieta e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI rappresentate dai propri Segretari Nazionali, rispettivamente i signori Mario Sommariva, Remo Di Fiore, Giuseppe Caronia, ad ogni effetto precisano che la regola contrattuale del settore per quanto attiene al corrispettivo giornaliero è quella del divisore 30, e pertanto precisano che la regola contrattuale circa la suddivisione per il divisore 26 costituisce eccezione e clausola di miglior favore anche per quanto attiene al suddetto trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi.

Le parti confermano altresì che l'indennità di navigazione costituisce un emolumento globale e di ulteriore trattamento di miglior favore, volto specificatamente a compensare e risarcire ogni possibile circostanza di disagio e penosità causata dal vincolo di permanenza a bordo.

Le parti riaffermano perciò quanto voluto, per il presente come per il passato, con la premessa al CCNL del 24/7/91.

Tutto ciò considerato, le parti si danno reciprocamente atto che il complessivo regime contrattuale vigente, anche con riferimento all'ulteriore riposo compensativo per la giornata del sabato, costituisce corrispettivo per ogni e qualsiasi titolo previsto da leggi e da ogni altra fonte, e pertanto riconoscono che tale volontà, come qui chiarita, regolerà anche per il futuro ogni maggiorazione dovuta per 1 giorno domenicale.

Roma, 23 luglio 1997

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

UILTRASPORTI

INDICE

Premessa.....	2
Marittimi imbarcati su navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.	3

CAPO I - TIPI DI CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 1 - Tipi di contratto di arruolamento.....	5
Art. 2 - Contratto di arruolamento a viaggio.....	5
Art. 3 - Contratto di arruolamento a tempo determinato	6
Art.3bis - Contratto di arruolamento a tempo indeterminato	7
Art. 4 - Periodo di prova	8

CAPO II - COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 5 - Tabelle di armamento	9
Art. 6 - Ufficiali radiotelegrafisti	9
Art. 7 - Allievi Ufficiali e diplomati nautici.....	9
Art. 8 - Trattamento Sottufficiali	10

CAPO III - NORME DISCIPLINARI

Art. 9 - Rapporti gerarchici e disciplinari	11
Art. 10 - Condotta dei marittimi.....	11
Art. 11 - Assenze da bordo.....	11
Art. 12 - Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.....	11
Art. 13 - Infrazioni disciplinari e sanzioni.....	12
Art. 14 - Reclami dei marittimi	14
Art. 15 - Controversie sindacali	15

CAPO IV - ORARIO DI LAVORO

Art. 16 - Orario di lavoro.....	16
Art. 17 - Inizio del servizio a bordo	16
Art. 18 - Orario di lavoro nei porti con turno di porto	17
Art. 19 - Trattamento per il servizio nei porti con turno di porto	18
Art. 20 - Trattamento nella giornata del sabato in porto e in navigazione.....	19
Art. 21 - Passaggio dal servizio di porto a quello di navigazione e viceversa	19
Art. 22 - Orario di lavoro in navigazione o con turno di navigazione in porto.....	20

CAPO V - LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 23 - Lavori per la sicurezza della navigazione, ecc.....	24
Art. 24 - Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo.....	24
Art. 25 - Lavori per la manutenzione e pulizia della nave.....	25
Art. 26 - Lavori inerenti la pulizia degli alloggi	25
Art. 27 - Servizio merci e provviste	25
Art. 28 - Sostituzione di ammalati e di infortunati.....	26
Art. 29 - Oggetti in consegna	26

CAPO VI - PAGHE, COMPENSI, INDENNITÀ

Art. 30 - Misura e componenti della retribuzione	27
Art. 31 - Paghe	27
Art. 32 - Indennità di contingenza	27
Art. 33 - Scatti di anzianità/navigazione.....	27
Art. 34 - Computo riposi compensativi	28
Art. 35 - Indennità di navigazione per navi fino a 3.000 t.s.l.	28
Art.35bis- Indennità di navigazione per navi superiori a 3.000 t.s.l. . . .	33
Art. 36 - Eventuale periodo di ingaggio	37
Art. 37 - Termini e modalità di corresponsione delle paghe e altre competenze dei marittimi - Libretto paghe	38
Art. 38 - Gratifica natalizia e gratifica pasquale.....	39
Art. 39 - Assegno per il nucleo familiare	40
Art. 40 - Compensi per funzioni di grado o categoria superiore	40
Art. 41 - Compensi per sostituzione di personale mancante	40

Art. 42 - Compensi per lavoro straordinario.....	41
Art. 43 - Indennità di rappresentanza durante l'imbarco.....	42
Art. 44 - Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione	42

CAPO VII - ALLOGGIO E VITTO

Art. 45 - Corredo cuccette.....	43
Art. 46 - Vitto: qualità e quantità dei viveri	43
Art. 47 - Indennità sostitutiva della panatica	44
Art. 48 - Valutazione della panatica quale coefficiente della retribuzione.....	45

CAPO VIII - RIPOSI FESTIVI - FERIE - CONGEDO MATRIMONIALE

Art. 49 - Giorni festivi	46
Art. 50 - Giorni festivi trascorsi in navigazione.....	47
Art. 51 - Giorni festivi nei porti con turno di porto.....	47
Art. 52 - Festività nazionali ed altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica in navigazione o nei porti con turno di navigazione	48
Art. 53 - Ferie	49
Art. 54 - Congedo matrimoniale	50

CAPO IX - PREVIDENZE

Art. 55 - Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia, ecc.....	53
Art. 56 - Assicurazione contro la cancellazione delle matricole e la perdita del titolo per sinistro marittimo.....	53
Art. 57 - Indennità di disoccupazione in caso di risoluzione del contratto di imbarco per naufragio.....	53
Art. 58 - Assicurazione malattie e infortuni.....	54
Art. 59 - Servizio militare di leva e richiamo alle armi.....	55
Art. 60 - Indennità perdita corredo, strumenti professionali ed utensili.....	56

CAPO X - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 61 - Risoluzione di diritto, qualunque sia il tipo di contratto di arruolamento	57
Art. 62 - Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio	58
Art. 63 - Norme relative al contratto di arruolamento a viaggio	59
Art. 64 - Risoluzione del contratto di arruolamento a tempo determinato e a tempo indeterminato	59
Art.64bis- Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento a tempo determinato e a tempo indeterminato - Preavviso	60
Art. 65 - Trattamento di fine rapporto	63
Art. 66 - Rimpatrio del marittimo al porto di imbarco o di ingaggio	64

CAPO XI - REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 67 - Regolamento di bordo	66
--------------------------------------	----

CAPO XII - REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Art. 68 - Iscrizione al turno	70
Art. 69 - Iscrizioni e reiscrizioni	70
Art. 70 - Regolamento di imbarco	71
Art. 71 - Periodo di imbarco	71
Art. 72 - Reiscrizione al turno o cancellazione dal turno particolare - Periodo di prova	71
Art. 73 - Collegio di conciliazione ed arbitrato	73
Art. 74 - Comitato paritetico	74

CAPO XIII - FONDO NAZIONALE MARITTIMI (Navi superiori a 3.000 t.s.l.)

Art. 75 - Fondo Nazionale Marittimi	76
Art. 76 - Periodo di riposo per i marittimi iscritti al Fondo	79
Art. 77 - Sbarchi per malattia ed infortunio	79
Art. 78 - Sbarchi per gravi motivi personali	80
Art. 79 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio	80

CAPO XIV - REGOLAMENTO SULLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 80 - Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro	82
Art. 81 - Applicabilità e criteri di ammissione alla C.R.L.....	82
Art.81bis- Regime di continuità e premio di fidelizzazione	84
Art. 82 - Periodo d'imbarco.....	86
Art. 83 - Periodo di riposo	87
Art. 84 - Sbarchi per malattia ed infortunio.....	88
Art. 85 - Sbarchi per gravi motivi personali	88
Art. 86 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio	89
Art. 87 - Disponibilità retribuita.....	90
Art. 88 - Gratifica natalizia e pasquale per il personale in continuità di rapporto di lavoro	90
Art. 89 - Ferie per il personale in C.R.L.	91
Art. 90 - Scatti di anzianità	91
Art. 91 - Trattamento di fine rapporto e indennità sostitutiva del preavviso	91
Art. 92 - Cause di cancellazione dalla C.R.L.....	92
Art. 93 - Collegio di conciliazione ed arbitrato	93
Art. 94 - Dimissioni.....	94

CAPO XV - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 95 - Disciplina contrattuale	95
Art. 96 - Affissione del contratto a bordo.....	95
Art. 97 - Contrattazione integrativa	95
Art. 98 - Decorrenza e durata	97
Art. 99 - Allegati	97
Art. 100 - Trattamento di miglior favore.....	97

ALLEGATI

All. 1 - Modello di contratto di arruolamento a viaggio	98
All. 2 - Modello di contratto di arruolamento a tempo determinato ..	99
All. 2bis - Modello di contratto di arruolamento a tempo indeterminato	100
All. 3 - Tabelle di armamento	101
All. 4 - Importi mensili del minimo contrattuale conglobato	106
All. 5 - Valore degli scatti di anzianità / navigazione	110
All. 6 - Compensi per lavori disagiati	113
All. 7 - Premessa (accordo 25 luglio 1978)	114
All. 8 - Tabella viveri - Personale di stato maggiore e allievi ufficiali	115
All. 9 - Tabella viveri sottufficiali e comuni	115
All. 10 - Tabella viveri spettanti ad ogni componente l'equipaggio	118
All. 11 - Assicurazione malattie	122
All. 12 - Obblighi dell'assicurato in caso di dichiarata inidoneità ...	124
All. 13 - Assicurazioni infortuni	125
All. 14 - Indennità perdita corredo, strumenti professionali e utensili	126
All. 15 - Protocollo su ambiente di lavoro	127
All. 16 - Verbale di accordo	129
All. 17 - Formazione e Comitato nazionale paritetico per il lavoro marittimo	137
All. 18 - Proroga accordo 5 agosto 1986 sui contratti di formazione e lavoro	140
All. 19 - Accordo sui contratti di formazione e lavoro	140
All. 20 - Protocollo di intesa fra Confitarma e FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI	142
All. 21 - Protocollo d'intesa per i trasporti pubblici 18 luglio 1986 ...	144
All. 22 - Patto sulle politiche di concertazione 23 dicembre 1998 ...	154
All. 23 - Verbale di accordo FANIMAR	161
All. 24 - Allievi e personale in formazione - Liste stagionali e part-time verticale - Assicurazione integrativa sanitaria - Categorie usuranti	174

APPENDICE

- Assistenza economica da parte delle casse marittime per le malattie insorte dopo il 28° giorno dallo sbarco	179
- Diritti sindacali	180
- Accesso a bordo dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori	181
- Affissione comunicazioni sindacali	182
- Aspettativa dei lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive o a ricoprire cariche sindacali provinciali e nazionali permessi ai lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive	182
- Permessi sindacali	183
- Deleghe per riscossione dei contributi sindacali	183
- Delega comune	185
- Quota di servizio	185
- Agevolazioni allo studio	186
- Utilizzazione del tempo libero durante il periodo di imbarco	186
- Telemedicina	186
- Trattamento personale marittimo adibito ai lavori di comandata e/o all'assistenza delle navi anche in costruzione	187
- Norme generali per una diversa organizzazione del lavoro per navi automatizzate, specializzate e tradizionali	190
- Navi automatizzate	190
- Navi specializzate e tradizionali	191
- Periodo d'imbarco e periodo di riposo	191
- Comitati paritetici per la mobilità della manodopera	192
- Nota a verbale - Trattamento del 7° giorno	193

