



**CONTRATTO
COLLETTIVO
NAZIONALE
DI LAVORO**

5 Giugno 2007

**PER L'IMBARCO
DEGLI EQUIPAGGI
DELLE NAVI
DA CARICO
SUPERIORI
A 500 T.S.L.**

**A cura
dell'Associazione Italiana
dell'Armamento di Linea
(Fedarlinea) - Roma**

**CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO
PER L'IMBARCO DEGLI EQUIPAGGI
DELLE NAVI DA CARICO SUPERIORI A 500 T.S.L.
5 GIUGNO 2007**

A cura dell'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea
(Fedarlinea) - Roma

L'anno 2007, addì 5 del mese di Giugno in Roma,

tra

-- l'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA), la FILT-CGIL, FIT-CISL e la UILTRASPORTI per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003 per l'imbarco degli equipaggi delle navi da carico superiori a 500 T.S.L. delle Società di Navigazione «TIRRENIA» e «ADRIATICA» nonché le disposizioni riportate in appendice al contratto stesso:

ACCORDO 5 GIUGNO 2007

L'anno 2007 addì 5 del mese di giugno in Roma,

tra

L'ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA
(FEDARLINEA)

e

La FEDERAZIONE MARITTIMI FEDERMAR-CISAL

PREMESSA

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto del presente accordo di rinnovo del CCNL, 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

Protocollo sulla semplificazione e unificazione contrattuale

Le parti convengono sulla opportunità di procedere, in occasione della stesura o durante il periodo di vigenza del presente contratto, a una rilettura congiunta dello stesso, al fine di pervenire, in occasione del prossimo rinnovo contrattuale, ad una semplificazione della disciplina normativa ed economica del rapporto di lavoro del settore.

Tale processo di semplificazione, il cui principio informatore è, comunque, quello di salvaguardare l'impianto complessivo di tutele normative e i livelli retributivi del personale navigante, sarà anche utile per completare il processo di unificazione contrattuale per il settore pubblico e privato, definito in occasione del rinnovo contrattuale 5 agosto 1999.

INFORMAZIONE

Le parti, ferma restando l'autonomia dell'attività imprenditoriale e le rispettive distinte responsabilità delle imprese e delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, concordano la istituzione di un sistema di informazioni sulle materie e secondo i criteri stabiliti dalla presente disciplina.

Le informazioni verranno fornite a livello nazionale dalla competente Associazione degli armatori, in incontri a carattere annuale con le rispettive Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, nel corso dei quali le parti esprimeranno le proprie autonome valutazioni.

Tali informazioni riguarderanno:

- le prospettive degli investimenti complessivi, articolati per singoli settori operativi;
- lo stato e le prospettive dei servizi, anche in relazione allo sviluppo tecnologico, relativamente ai riflessi sull'occupazione nel settore marittimo.

Le Associazioni Nazionali imprenditoriali daranno, inoltre, informazioni alle Organizzazioni Sindacali Nazionali sui predetti temi in ordine a realtà operative interessanti aree che investono l'attività di più Aziende.

Le Società armatoriali con più di 300 dipendenti informeranno, tramite l'Associazione di categoria e sotto il vincolo della riservatezza, le rappresentanze sindacali aziendali intorno a sostanziali modifiche tecnologiche dei servizi comportanti riflessi sull'occupazione.

CAPO I

TIPI DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

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.
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.
4. Se, in forza di uno o più contratti a viaggio, il marittimo presta ininterrotto servizio alle dipendenze della stessa Società per un tempo superiore a 6 mesi, il rapporto di lavoro è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato, con diritto per il marittimo al riconoscimento di tutta l'anzianità di servizio maturata con i successivi contratti d'arruolamento.
5. Agli effetti del comma precedente sono considerati successivi tutti i contratti intervenuti fra la stessa Società e lo stesso marittimo quando fra l'uno e l'altro non sia occorsa una interruzione di rapporto contrattuale superiore a sessanta giorni. Nel caso di sbarco per malattia o infortunio, il periodo di sessanta giorni decorrerà dalla data di guarigione dall'infortunio o dal termine del periodo di cura della malattia.
6. Qualora in conseguenza della risoluzione dei singoli contratti a viaggio siano state liquidate indennità di licenziamento, l'importo di tali indennità verrà considerato come acconto da detrarsi dal trattamento di fine rapporto spettante alla risoluzione del contratto a tempo indeterminato.
7. Il rapporto di lavoro sarà sempre valido, qualunque sia il Capitano al comando, qualunque sia la nave della Società e, salvo il caso di imbarco a viaggio, qualunque sia la destinazione. Il personale sarà tenuto, a richiesta della Società, a imbarcare o trasbordare, in qualunque tempo e luogo, su qualsiasi nave della Società o noleggiata dalla stessa.
8. Per i marittimi, cui si riferisce il presente contratto, imbarcati fuori d'Italia per completamento della tabella di armamento, potranno essere stipulati contratti speciali a condizioni non inferiori a quelle previste dal 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 cessa di diritto dopo la discarica nel porto di 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. 2 bis

Contratto di arruolamento a tempo determinato

1. 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, si è convenuto:

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

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.

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

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

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.

NOTA - Ai fini di cui sopra le parti contraenti confermano a tutti gli effetti quanto previsto in materia dalla Circolare 28 gennaio 1992 del Ministero della Marina Mercantile intitolata «Gente di mare - serie XII n. 6».

Art. 4

Periodo di prova

1 Nell'ipotesi che come inizio del rapporto contrattuale sia stipulato fra la Società e il marittimo il contratto di arruolamento 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 Sottoufficiali e Comuni in 30 giorni, sempre a contare dalla data della prima partenza su di una nave di una determinata Società.

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

4 Entro il periodo di prova la Società può risolvere il contratto di arruolamento in qualunque porto nazionale, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco compreso, nonché quanto previsto alla lettera B) dell'art. 63 del presente contratto (risoluzione del contratto di arruolamento a T.I. per volontà della Società).

5 Il contratto di arruolamento può essere risolto durante il periodo di prova anche dal marittimo con l'osservanza delle norme di cui all'art. 63 lettera A), e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso, nonché a quanto previsto alla lettera A) del predetto art. 63 del presente contratto (risoluzione del contratto di arruolamento a T.I. per volontà del marittimo).

6 Se il contratto di arruolamento è risolto in un porto diverso da quello ove il contratto stesso è stato stipulato, spetterà al marittimo il trattamento previsto dall'art. 64.

7 La Società è tenuta a comunicare od a far comunicare al marittimo il risultato della prova entro i termini di tempo 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 dell'anzianità di servizio.

CAPO II COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 5

Tabelle di armamento e di esercizio

1. Il numero dei componenti l'equipaggio è stabilito in base alle Tabelle di armamento allegate al presente contratto (Allegati n. 3 e 4).
2. Per quanto riguarda le Tabelle di esercizio delle navi in servizio alla data del 20/12/84 vedi l'allegato n. 5.
3. Gli Allievi Ufficiali sono inseriti nella tabella di esercizio a titolo provvisorio. Essi dovranno rientrare sia agli effetti economici che per i riflessi di ordine normativo ed economico nella normativa di legge in materia.

Art. 6

Gradi di equiparazione degli Ufficiali marconisti

1. Agli effetti del trattamento economico e di bordo sono equiparati a:

2° Ufficiale

- a) i marconisti reggenti la stazione di navi superiori a 5.500 t.s.l.;
- b) i marconisti muniti di brevetto di 1^a classe che abbiano compiuto almeno 5 anni di effettiva navigazione in qualità di marconista a bordo di navi mercantili o militari;

NOTA:

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 diverso 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 e 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 della vigente normativa in materia di contrattazione integrativa, di cui all'art. 97 del presente contratto.

3° Ufficiale: gli altri marconisti

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

Con decorrenza 1-4-92, l'art. 6 viene così modificato.

Agli effetti del trattamento economico e di bordo sono:

1° UFFICIALE: gli Ufficiali Radiotelegrafisti reggenti la stazione, che abbiano compiuto 15 anni di effettiva navigazione in qualità di radiotelegrafista su navi nazionali;

2° UFFICIALE: a) gli Ufficiali Radiotelegrafisti reggenti la stazione di navi superiori a 5.500 Tsl

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.

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 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 di coperta e macchina è dovere dei superiori diretti curarne durante l'orario normale di lavoro l'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 dalla tabella di esercizio, avranno diritto al trattamento economico e di vitto corrispondente alla qualifica con la quale sono imbarcati e comunque non inferiore a quella di giovanotto diplomato. Compatibilmente con le sistemazioni di bordo in atto, sarà fatto il possibile

perché siano alloggiati in locali diversi da quelli dei Comuni e in non più di quattro per cabina.

5. I diplomati nautici non dovranno essere adibiti ai lavori contemplati nel 2° comma del paragrafo «servizio di coperta» del Regolamento annesso al presente contratto (articolo 65).

6. Da parte dei superiori deve essere, come per gli Allievi, curata durante l'orario normale di lavoro, l'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 od operaio di coperta, il tanchista, il trattorista;

- *in macchina*: il capo fuochista o il capo operaio, l'operaio meccanico, il motorista, l'elettricista, il frigorista;

- *in cucina*: il cuoco o il dispensiere (quando ve ne sia uno solo), il primo cuoco (quando vi siano due o più cuochi), il cambusiere.

2. Sono considerati Sottufficiali Capi Servizio: il nostromo, il capo fuochista o capo operaio, 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

Saluto alla Bandiera e ai superiori

1. I marittimi in servizio sono tenuti al saluto alla Bandiera e ai superiori gerarchici.
2. Il superiore che riceve il saluto è tenuto a contraccambiarlo.

Art. 11

Comportamento dei componenti l'equipaggio

1. Il marittimo, di ogni grado e qualifica, durante il periodo di permanenza a bordo ha il dovere di:
 - rispettare quanto previsto dal presente contratto collettivo di lavoro e le eventuali disposizioni delle Autorità Marittime e di quelle Consolari nei porti esteri;
 - eseguire ogni legittima disposizione del Comandante, degli Ufficiali, dei Sottufficiali dei rispettivi servizi per quanto concerne il servizio di bordo e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste;
 - avere cura dei materiali ed oggetti affidatigli.
2. I rapporti fra i componenti l'equipaggio devono essere improntati a spirito di collaborazione e di reciproca comprensione.
3. I rapporti fra l'equipaggio ed i passeggeri saranno improntati a reciproco rispetto.

Art. 12

Assenze da bordo

1. Il Comandante curerà che in tempo utile sia indicato dagli Ufficiali capi servizio il personale comandato a bordo e che il restante personale libero dalla guardia oppure dal servizio sia dagli stessi tempestivamente

autorizzato a scendere a terra.

2. Gli Ufficiali capi servizio, prima di scendere a terra, si presenteranno al Comandante per le eventuali comunicazioni.

Art. 13

Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.

1. Tutto l'equipaggio (Ufficiali, Sottufficiali, Comuni) ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verifichino casi di contrabbando, 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. La Società ha il diritto di risolvere il contratto senza indennità di sorta e di essere risarcita dei danni tutti che le derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi nazionali o estere e particolarmente in conseguenza del contrabbando, trasporto di paccottiglie, furti a bordo, riscossione da terzi di indebite corresponsioni di somme connesse al servizio, imbarco o favoreggiamento di clandestini, nei confronti dei componenti l'equipaggio che risultassero responsabili sia della trasgressione sia della mancata vigilanza.

Art. 14

Infrazioni disciplinari e sanzioni

1. Nei confronti del marittimo che si rende responsabile di infrazioni ai propri doveri di servizio (tra i quali, a titolo esemplificativo, reiterate infrazioni al rispetto dell'orario di lavoro regolarmente contestate, comportamento scorretto verso i superiori, i compagni di lavoro o i passeggeri, etc.) potranno essere adottati i seguenti provvedimenti disciplinari:

- nei riguardi del marittimo imbarcato:

a) rimprovero verbale;

b) rimprovero scritto;

c) risoluzione del contratto di arruolamento con sospensione dal turno particolare per un periodo fino a 2 mesi;

d) risoluzione del contratto di arruolamento e non reinscrizione nel turno particolare.

- nei riguardi del marittimo non imbarcato:

a) rimprovero scritto;

b) sospensione dalla reiscrizione al turno particolare o, per i marittimi già iscritti nel turno stesso, sospensione dal turno per un periodo da 1 mese fino a 4 mesi;

c) cancellazione dal turno particolare.

2. I provvedimenti di cui sopra sono applicati senza riguardo all'ordine in cui sono elencati, ma in relazione alla gravità della mancanza, alle circostanze speciali che lo accompagnano, al grado di colpa.

3. I provvedimenti di risoluzione del contratto d'arruolamento, di non reiscrizione nel turno particolare e di cancellazione dal turno stesso, sono adottati in conseguenza di grave colpa o inadempienza del marittimo.

4. I provvedimenti disciplinari nei riguardi del marittimo imbarcato saranno adottati dal Comandante della nave, incluso il provvedimento di sbarco immediato nei casi di particolare gravità. Per il personale non imbarcato, saranno presi dalla direzione della Società.

5. Le Società daranno comunicazioni al Ministero della Marina Mercantile del provvedimento adottato e dell'infrazione che ha dato luogo al provvedimento stesso.

Art. 15

Licenziamento per colpa grave del marittimo

1. Sarà in facoltà dell'armatore di licenziare i marittimi in conseguenza di colpa grave. Si reputerà fra l'altro colpa grave: la insubordinazione, la frequente ubriachezza a bordo e la recidiva disobbedienza, salvo al marittimo, così punito, il diritto di contestare presso l'Autorità marittima o consolare la legittimità del provvedimento, anche tramite l'Organizzazione sindacale.

Art. 16

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. 95.

CAPO IV ORARIO DI LAVORO

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 dalla Società o dal Comandante o da altro rappresentante della Società. In difetto di tale indicazione, dovrà trovarsi a bordo almeno due 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 trenta minuti 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. Qualora il marittimo non ottemperi a quanto previsto nei commi precedenti sarà passibile di provvedimento disciplinare. Tuttavia, quando venga dimostrato che il ritardo sia giustificato, e la nave fosse già partita oppure il marittimo fosse già stato sostituito, l'interessato verrà sbarcato per causa di forza maggiore, fermo restando il diritto alla iscrizione nel turno.

Art. 18

Orario di lavoro nei porti con turno di porto

1. L'orario normale di lavoro nei porti, quando non funzioni il turno di navigazione, è:
 - di otto ore giornaliere dal lunedì al venerdì e si effettuerà dalle ore 8 alle ore 12 e dalle ore 13 alle ore 17;
2. 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 ore 7 e le ore 20, con le sole interruzioni di lavoro per la consumazione dei pasti.
3. Nei giorni feriali per le ore di servizio prestato, su disposizione del Comando di bordo, fuori dell'orario normale di lavoro, il personale interessato avrà diritto al compenso per lavoro straordinario feriale.
4. Il lavoro compiuto in giorno domenicale o festivo, oppure nelle ore pomeridiane dei giorni esplicitamente definiti dal presente contratto come semifestivi, sarà retribuito con il compenso per lavoro straordinario festivo, fermo il riconoscimento del riposo compensativo di cui all'art. 50.
5. Il personale di coperta in giorno domenicale o festivo oppure nelle ore pomeridiane dei giorni esplicitamente definiti dal presente contratto come semifestivi, non può essere adibito a lavori di picchettaggio o pitturazione di alberi, fumaioli o fuori bordo.

Art. 19
Servizio di guardia con turno di porto

A) Giorni feriali

1. Dopo avere completato l'orario normale di lavoro, rimarranno a bordo per il servizio di guardia, a giudizio del Comandante, gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni strettamente necessari alle esigenze del servizio e della sicurezza della nave.

2. Il personale comandato dopo l'orario normale di lavoro a tale servizio avrà diritto a:

a) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo senza effettuare alcuna prestazione (guardia non attiva), al riconoscimento di un'ora solare di franchigia;

b) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo con semplice sorveglianza (guardia attiva), al riconoscimento di un'ora solare di franchigia ed al 70% del compenso per lavoro straordinario feriale previsto per i vari casi (diurno, notturno);

c) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo con prestazioni, al riconoscimento di un'ora solare di franchigia e all'intero compenso per lavoro straordinario feriale previsto per i vari casi (diurno, notturno).

Al personale giornaliero chiamato in assistenza alle operazioni commerciali nei porti in cui si debbano effettuare i turni di lavoro durante la notte (dalle ore 20 alle ore 6) sarà applicato il trattamento di cui ai precedenti commi b) e c).

I compensi di cui sopra non sono cumulabili.

Il compenso per lavoro straordinario di cui ai commi b) e c) è da intendersi incluso nell'eventuale predeterminazione del lavoro straordinario fino a copertura della predeterminazione stessa.

3. Quando su una nave è comandato a disposizione un solo Ufficiale per sezione, questi verrà considerato «di ispezione» ed avrà diritto al compenso di cui al precedente comma 2, lettera b).

4. Qualora il personale, per esigenze di servizio, non potesse usufruire della predetta franchigia, o ne fruisse parzialmente, durante il periodo di imbarco, le ore non fruite gli verranno pagate all'atto dello sbarco.

Per le ore di franchigia si intendono ore solari e non lavorative, e nel caso del pagamento, saranno liquidate con le stesse norme che regolano i riposi compensativi (articolo 49), nella misura di 24 ore di franchigia pari ad una giornata di riposo compensativo o pro-rata.

5. Per i servizi di bordo che non consentono interruzione, 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 ore libere dal servizio, oppure dodici ore di servizio e ventiquattro ore libere dal servizio.

a) Per ogni ora di servizio nei predetti turni, prestata nelle ore notturne (dalle 20 alle 6), sarà corrisposto un importo pari al 50% del compenso per lavoro straordinario notturno feriale.

b) Le ore di lavoro eventualmente prestate oltre gli orari dei servizi che non consentono interruzione saranno retribuite con il compenso per lavoro straordinario feriale.

6. Gli Ufficiali capi servizio cureranno che vengano annotate giornalmente su apposito modulo individuale le ore spettanti in applicazione dei commi precedenti.

A fine viaggio, oppure a periodi massimi di trenta giorni, il marittimo riceverà copia di detto modulo firmata dall'Ufficiale capo servizio.

B) Giorni festivi (1)

1 Nei giorni festivi il servizio di guardia verrà effettuato in due o tre turni e vi saranno utilizzati gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni strettamente necessari, a giudizio del Comandante, alle esigenze del servizio e della sicurezza della nave.

2 Nei giorni festivi il personale comandato a prestare servizio nei porti avrà diritto, oltre al riposo compensativo nei limiti previsti dall'art. 50 del presente contratto:

a) per ogni ora in cui il marittimo è comandato a disposizione a bordo senza effettuare alcuna prestazione (guardia non attiva), al 35% del compenso per lavoro straordinario festivo 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 attiva), al 70% del compenso per lavoro straordinario festivo 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 festivo per i vari casi (diurno, notturno).

I compensi di cui sopra non sono cumulabili.

3. Quando su una nave è comandato a disposizione a bordo un solo Ufficiale per sezione, questi verrà considerato «di ispezione» ed avrà diritto al compenso di cui al precedente comma 2, lettera b).

4. Per i servizi di bordo che non consentono interruzione, 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 ore libere dal servizio, oppure dodici ore di servizio e ventiquattro ore libere dal servizio.

Per ogni ora di servizio prestata nei predetti turni sarà riconosciuto -oltre al riposo compensativo nei limiti previsti dall'art. 50 - un importo pari al 70% del compenso per lavoro straordinario festivo previsto per i vari casi (diurno, notturno).

Le ore di lavoro effettuate oltre gli orari dei turni predetti, saranno retribuite con il compenso per lavoro straordinario.

5. Gli Ufficiali capi servizio cureranno che vengano annotate giornalmente su apposito modulo individuale le ore spettanti in applicazione dei commi precedenti.

6. A fine viaggio, oppure a periodi massimi di trenta giorni, il marittimo riceverà copia di detto modulo, firmata dall'Ufficiale capo servizio.

7. Nei giorni festivi, al personale imbarcato sulle navi in porto con turno di porto, non si applicano le tabelle di lavoro straordinario predeterminato, ma sarà riconosciuto il lavoro straordinario effettivamente compiuto.

(1) Per giorni festivi si intendono quelli elencati all'art. 48.

1. Durante la sosta della nave in porto, rada o fiumara, il Comandante, salvo impedimenti tecnici o cause di forza maggiore, metterà a disposizione gratuitamente un mezzo idoneo per consentire al personale franco di scendere a terra e rientrare a bordo.

Art. 21

Passaggio dal servizio di porto a quello di navigazione e viceversa

1. Il servizio di navigazione continuerà nelle rade oppure nei porti considerati pericolosi.

2. Il servizio di navigazione continuerà anche negli altri porti di scalo qualora la relativa sosta sia di durata prevista non superiore a 24 ore.

3. Qualora la sosta sia superiore a 24 ore, sarà attuato il turno di porto, tranne quanto stabilito ai precedenti commi o quando la partenza della nave sia prevista entro 48 ore dall'arrivo.

4. Per il personale di coperta e di macchina, invece, che all'arrivo in porto era franco, l'inizio del servizio di porto avrà luogo dopo completate le otto ore di franchigia, con l'applicazione dei criteri sopra specificati.

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 (Ufficiali compresi) che durante la notte, in turno di porto, abbia lavorato o prestato servizio attivo, prima di essere nuovamente impiegato in turno di navigazione, avrà diritto ad usufruire di quattro ore di riposo, indipendentemente dalla franchigia maturata per il lavoro o servizio

prestato.

8. Qualora peraltro qualcuno dei marittimi nelle condizioni di cui sopra dovesse essere richiamato in servizio, senza aver potuto usufruire delle quattro ore di riposo anzidetto, queste gli verranno accreditate per l'usufrimento nella misura di mezza giornata di franchigia oppure pagate.

9. 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 8 ore giornaliere.

10. Fermo restando quanto previsto dall'art. 41 comma 4°, alla partenza e all'arrivo il personale di coperta e di macchina necessario sarà chiamato al posto di manovra e vi resterà fino a che la nave non sarà ormeggiata o disormeggiata e rassettata.

11. Nel caso che la franchigia di otto ore non venisse fruita dal marittimo o venisse fruita parzialmente, per esigenze di servizio, sarà accreditata per le ore corrispondenti, per il successivo godimento oppure pagata secondo le norme previste.

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 giornaliere per tutto il personale.

2. Per gli ufficiali di coperta e di macchina il servizio di navigazione è distribuito in turni di guardia.

3. 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 effettuano brevi navigazioni, per le quali i turni possono essere diversamente distribuiti, ma egualmente ripartiti.

4. Per gli ufficiali marconisti 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.

5. Il Comandante e il Direttore di macchina sono dispensati dal servizio di guardia quando abbiano in sott'ordine tre ufficiali almeno per ciascuno.

6. Quando la tabella di armamento non prevede il Terzo ufficiale di coperta o di macchina, al Comandante e al Direttore di macchina, che effettuano il loro turno di guardia, verrà corrisposta una indennità mensile del 40% della sola componente «ex paga base» del minimo contrattuale conglobato e aumenti periodici di paga per anzianità.

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 franche sulle 24, alternando quattro ore di lavoro con otto franche.

8. A periodi non superiori a due mesi verrà effettuato il cambio dei turni tra il personale adibito a servizi di guardia.

Il cambio sarà effettuato in coincidenza con un passaggio dal turno di porto a quello di navigazione, nel porto di armamento o nel porto capolinea italiano od estero od anche in uno scalo di transito.

Per quanto concerne il personale di macchina, il cambio sarà effettuato a giudizio del Direttore di Macchina.

9. 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 con il consenso dell'Autorità marittima.

10. L'orario di lavoro del personale di camera, cucina, famiglia è stabilito in otto ore giornaliere, da ripartirsi in due o più turni, fra le ore 6 e le 24, con diritto per il marittimo ad un riposo continuativo di otto ore.

11. Le precedenti disposizioni del presente articolo non si applicano nel 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.

12. 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 e da annotarsi sul giornale di bordo, per esigenze che non rientrano tra quelle del normale esercizio della navigazione (vedi anche art. 24).

13. Nei porti, con turno di navigazione, il personale di coperta, in giorno domenicale o festivo, oppure nelle ore pomeridiane dei giorni esplicitamente definiti dal presente contratto come semifestivi, non può essere adibito a lavori di picchettaggio o pitturazione di alberi, fumaioli o fuori bordo .

14. Durante la navigazione, oppure su nave in porto con turno di navigazione, le guardie di servizio sono obbligate ad eseguire nelle ore notturne i lavori richiesti dal Comandante o dal Direttore di Macchina per la navigazione, per la sicurezza della nave e del materiale, per il funzionamento delle macchine, per il servizio delle persone imbarcate, per l'ordinario lavaggio dei ponti.

15. 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 a compenso per lavoro straordinario. Qualora chiamati a svolgere i lavori di cui sopra al di fuori degli orari predetti, avranno diritto al compenso per lavoro straordinario.

16. Per tutti gli altri lavori, quando richiesti dal Comandante o dal Direttore di Macchina, sarà corrisposto il compenso per lavoro straordinario.

17. La composizione minima del servizio di guardia in plancia sulle navi 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

con nebbia, attraversi stretti o punti di grande traffico, la guardia sarà rafforzata con un altro marittimo di coperta.

Il marittimo giornaliero chiamato a rinforzare la guardia nelle ore notturne, deve avere, al termine della stessa, otto ore consecutive di riposo.

18. Per il personale di coperta e di macchina che non faccia 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; tali 8 ore saranno comprese tra le ore 6 e le 20.

19. 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.

20. I marittimi che non hanno oltrepassato il 18° anno di età saranno esclusi dal servizio di guardia notturna.

Art. 23

Trattamento nella giornata del sabato sulle navi in porto o in navigazione

1. Le otto ore dell'orario normale del sabato sulle navi, sia in porto sia in navigazione, saranno liquidate a fine imbarco con l'equivalente di altrettante ore di riposo compensativo.

2. Al personale in servizio nei porti dopo l'orario normale si applica il trattamento previsto dai relativi articoli del presente contratto.

3. I compensi di cui al presente articolo non potranno essere forfezzati né assorbiti da altri trattamenti, ad eccezione di quelli stabiliti dal presente contratto per i giorni festivi o semifestivi.

4. Al marittimo che usufruisce dei riposi compensativi o delle franchigie, il sabato non sarà considerato come franchigia o riposo compensativo.

5. Il sabato mantiene la natura di giorno feriale.

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 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 presente contratto collettivo nazionale di lavoro;

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 concessa 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. 24

Lavori per la sicurezza della navigazione (*)

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.
2. 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. Non verranno considerati lavori speciali per la sicurezza della navigazione ecc., la manutenzione dei mezzi di salvataggio e relative attrezzature, la manutenzione dei mezzi antincendio, i rinforzi di guardia in caso di nebbia o foschia, sia in coperta che in macchina, i calcoli di navigazione ed i diagrammi di macchina nonché l'impiego degli Ufficiali per l'istruzione dell'equipaggio all'uso dei mezzi di sicurezza.
3. Le persone dell'equipaggio 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, in difetto di accordo, dall'Autorità marittima del porto di armamento della nave nei limiti della propria competenza per valore.

(*) Vedere anche art. 22, comma 12

Art. 25

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.
2. Tuttavia, nell'interesse della navigazione, i componenti dell'equipaggio possono essere adibiti temporaneamente ad un servizio diverso 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, del carico e delle persone imbarcate, i marittimi possono essere adibiti

a qualsiasi servizio (vedi anche art. 24).

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

4. Gli allievi ufficiali se forniti del doppio titolo professionale di coperta e di macchina, 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.

Art. 26

Lavori per la manutenzione e pulizia della nave

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

Art. 27

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 di compenso per lavoro straordinario. La pitturazione di detti locali, effettuata fuori orario normale, dà diritto, invece, al compenso per lavoro straordinario.

Art. 28

Servizio merci e provviste

1. L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle merci, l'imbarco e lo sbarco della zavorra, saranno normalmente fatti dai lavoratori di terra specializzati.

2. In mancanza dei lavoratori stessi, oppure nel caso che questi non effettuino prestazioni, le operazioni stesse dovranno essere eseguite dal personale di bordo. Detti lavori, se svolti nelle ore di servizio, non daranno luogo a compenso per lavoro straordinario. Per i lavori eseguiti oltre le ore

di servizio il marittimo avrà diritto al normale compenso per lavoro straordinario. Inoltre, per le suddette operazioni, sarà stabilito un compenso da concordarsi con accordo interaziendale.

3. Qualora le operazioni di cui al primo comma del presente articolo, siano eseguite dai lavoratori di terra, mentre per quelli ai verricelli venga adibito personale di bordo, il marittimo che presta la propria opera ai verricelli non avrà diritto a compenso se il lavoro verrà effettuato nell'orario normale. Per detto lavoro eseguito oltre il detto orario normale, il marittimo avrà diritto al compenso per lavoro straordinario. Inoltre, per le suddette operazioni, sarà stabilito un compenso da concordarsi con accordo interaziendale.

4. Il personale di camera non potrà, di norma, essere comandato all'imbarco delle provviste di cambusa. Al personale che venisse adibito all'imbarco di provviste, non eccedenti il peso unitario di Kg. 30, e alla sistemazione nelle cambuse o nei depositi frigoriferi, verrà corrisposto un compenso orario di € 0,41.

5. Ai marittimi eventualmente adibiti in operazioni di spostamento di partite di merci o di automobili, sia in stiva che in coperta (non determinate dalle esigenze previste dall'articolo 24 del presente contratto) sarà corrisposto un compenso di € 0,31 a tonnellata o metro cubo, secondo le quotazioni di polizza.

6. In mancanza dei lavoratori di terra, oppure nel caso che questi non effettuino prestazioni, l'imbarco oppure lo sbarco delle automobili dovrà essere eseguito dal personale di bordo, al quale sarà corrisposto un compenso di € 1,03 ciascuna autovettura di qualsiasi tipo.

Art. 29

Sostituzione di ammalati e di infortunati

1. Nel caso di malattia o infortunio di alcuno degli imbarcati 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 è disposto dall'art. 39.

Art. 30

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 dell'eventuale mancanza o danneggiamento in base ai prezzi di sostituzione.

CAPO VI PAGHE - COMPENSI - INDENNITÀ

Le misure e le componenti della retribuzione sono stabilite dal presente contratto

Art. 31

Minimi contrattuali conglobati e indennità di contingenza

1. Il minimo contrattuale conglobato spettante ai marittimi a seconda del grado e della qualifica risultanti a ruolo, è indicato nelle tabelle allegate al presente contratto (Allegati 6 e 7)*.
 2. Nel minimo contrattuale sono stati conglobati le paghe mensili, la 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) e l'E.D.R. (€ 10.33 di cui al protocollo interconfederale 31/7/1992).
 3. La paga giornaliera è raggugliata a un trentesimo del minimo contrattuale conglobato, salvo quanto disposto dall'art 32. La quota oraria è raggugliata a un ottavo della quota giornaliera.
- Agli effetti del presente contratto la giornata inizia alle ore zero e termina alle ore 24.

Art. 32

Computo riposi compensativi e ferie

1. Il minimo contrattuale conglobato, i supplementi paga per anzianità al personale di Stato Maggiore (All. 6 ter) e le maggiorazioni di paga per anzianità (All. 8) sono raggugliate ad 1/26 per il computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e per il computo della indennità sostitutiva delle ferie.

* **Allievi Ufficiali – Allievi Sottufficiali - Allievi Comuni (ACCORDO 17 GIUGNO 2003)**

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 sottufficiali e comuni rientra tra gli interessi prioritari delle aziende armatoriali;
- tenuto altresì conto dell'esigenza di avviare percorsi formativi finalizzati alle qualifiche Allievi ufficiali, 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;

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.

Art. 33
Indennità in caso di trasbordo

1. Al marittimo che, in caso di trasbordo disposto dalla Società e non su richiesta del marittimo, dovesse attendere a terra l'effettuazione del trasbordo, sarà corrisposta, dal giorno successivo allo sbarco e sino a quello precedente al reimbarco, una indennità giornaliera pari al 50% del minimo contrattuale conglobato, sempreché nel frattempo non sia adibito a lavori di comandata. Il periodo di attesa a terra non è, in ogni caso, valutato ai fini del compimento del periodo di avvicendamento.

Art. 34
Indennità di navigazione

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 nelle misure mensili o pro-rata indicate nelle tabelle allegate al presente contratto, per giorno di effettivo imbarco. (Allegati 9, 10 e 10 bis).

2. Ad ogni effetto le parti stabiliscono che la presente indennità 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, tenendo già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai lavoratori.

3. Fermo restando quanto sopra convenuto, le parti, per quanto possa occorrere, precisano che l'indennità di navigazione non può essere considerata nel calcolo del compenso orario per il 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.

4. Con effetto 1° luglio 1988, ai marittimi che effettuano in navigazione o in porto con turno di navigazione, lavoro normale in turni di guardia, verrà corrisposta una «indennità di navigazione giornaliera per lavoro in turno» di € 0,15.

5. NAVI CON CERTIFICAZIONE IAQ 1. L'Ufficiale responsabile di macchina che abbia la responsabilità degli apparati di macchina in 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 all. 9, nella misura del 20%.

Art. 35
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 imbarcarsi, alla paga, all'indennità di contingenza, al supplemento paga per anzianità o maggiorazione paga per anzianità e all'indennità sostitutiva della panatica. Nel caso che il marittimo sia inviato dalla Società ad imbarcare in porto diverso da quello d'ingaggio, il marittimo avrà inoltre diritto al rimborso delle spese di viaggio e di trasporto del corredo sostenute per recarsi a bordo, nei limiti previsti per il caso di rimpatrio, qualora la Società 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. 36
**Termini e modalità di corresponsione delle paghe
e altre competenze dei marittimi - Libretto paghe**

1. La paga, il supplemento o la maggiorazione per anzianità, l'indennità di contingenza sono liquidati mensilmente e corrisposti alla fine di ogni mese o alla fine di ogni viaggio entro tre giorni (esclusi i festivi), in porto nazionale.
2. Sempre in porto nazionale tutti gli altri compensi spettanti agli imbarcati per qualunque altro titolo a norma del presente contratto saranno corrisposti entro il mese successivo a quello di maturazione.
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 ragguagliati al cambio ufficiale del giorno del pagamento. L'ammontare del contro-valore in euro 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 della Società, un libretto od altro documento equipollente, sul quale saranno specificatamente registrate le competenze e tutti i supplementi liquidati.

6. Gli Ufficiali capi servizio cureranno che vengano annotate giornalmente su apposito modulo individuale le prestazioni di lavoro ordinario e straordinario effettuate dai marittimi con l'indicazione dell'orario e della relativa motivazione.

7. Mensilmente il marittimo riceverà copia di detto modulo firmata dal Capo Servizio.

Art. 37

Gratifica natalizia e gratifica pasquale (*)

1. In occasione del Natale e 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) eventuali maggiorazioni paga per anzianità (All. 8);

c) supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore (All. 6 ter);

d) valore convenzionale della panatica come stabilito dall'art. 47.

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 360/mi quanti sono stati i giorni di imbarco compiuti.

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

4. Nel caso di impiego pro tempore, nel corso dell'anno di un marittimo presso la stessa Società 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 natalizia e pasquale saranno da considerarsi ai fini del computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e delle ferie.

(*) Il suddetto articolo riguarda esclusivamente il personale non in continuità di rapporto di lavoro (per il personale in continuità di rapporto di lavoro vedi art. 74).

(**) Con effetto 1° luglio 1988, la normativa di cui al comma 5 verrà applicata anche nei riguardi del personale in regime di continuità del rapporto di lavoro, nonché al personale di S. M. N. cui, ai sensi dell'art. 3 della legge 856/86, è applicato il Regolamento organico.

Art. 38

Assegno per il nucleo familiare (*)

1. L'assegno per il nucleo familiare è corrisposto ai marittimi nella misura e con le modalità stabilite per i lavoratori dell'industria dalle apposite disposizioni di legge.

(*) 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 godute.

Art. 39

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. 40

Compensi per sostituzione di personale mancante

1. Alla persona o alle persone che nel corso del viaggio della nave tra l'ultimo porto nazionale e porto capolinea non italiano o tra questo e il primo porto nazionale avessero eseguito, oltre al proprio lavoro, anche quello di eventuali mancanti rispetto agli iscritti nel ruolo di equipaggio del viaggio, verrà corrisposto - per il periodo di effettiva sostituzione avvenuta nel corso dell'anzidetta navigazione- un compenso complessivo pari al minimo contrattuale conglobato (esclusa panatica e ogni altro accessorio) che sarebbero spettate ai mancanti, più il 13% del minimo contrattuale conglobato. Tale compenso sarà ripartito tra gli interessati in proporzione dei rispettivi minimi contrattuali conglobati (esclusa panatica e ogni altro accessorio).

2. Sulle navi che non effettuano viaggi all'estero, il predetto compenso verrà corrisposto alla persona o alle persone che nel corso del viaggio avessero eseguito, oltre al proprio lavoro, anche quello dell'eventuale mancante rispetto agli iscritti nel ruolo equipaggio alla partenza della nave dal porto capolinea.

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.

Art. 41
Compensi per lavoro straordinario

1. Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre gli orari stabiliti nei precedenti articoli è considerato lavoro straordinario.
2. Non è considerato lavoro straordinario qualunque lavoro per la sicurezza della nave e del carico.
3. Sarà corrisposto il compenso per lavoro straordinario al personale franco di guardia o di servizio richiamato per i movimenti in porto, per l'entrata ed uscita dal bacino, per le manovre di arrivo e/o partenza della nave.
4. Il compenso per lavoro straordinario sarà riconosciuto all'anzidetto personale franco di guardia o di servizio per tutto il periodo di tempo in cui il personale stesso rimane a disposizione del Comando per le operazioni inerenti alle manovre su accennate, cioè dal momento in cui il personale medesimo, in conformità ad ordine ricevuto, si presenta al lavoro sino a quando viene lasciato libero.
5. Il compenso per lavoro straordinario di cui ai precedenti commi 3) e 4) non potrà essere assorbito da altri trattamenti e sarà annotato a parte.
6. I compensi orari per lavoro straordinario sono stabiliti nelle misure indicate nelle apposite Tabelle allegate al presente contratto (Allegati 11 e 12).
7. La retribuzione da valere per la determinazione dei compensi orari per il lavoro straordinario è costituita dal minimo contrattuale conglobato.
8. Con decorrenza 1° luglio 1989 la quota oraria sarà determinata dividendo la retribuzione come indicata al punto 7 per 184, più una maggiorazione del 25% per le ore feriali diurne, feriali notturne e festive diurne, una maggiorazione del 33% per le ore festive notturne.
9. Agli effetti dei compensi per lavoro straordinario, per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le 6.
10. Sono esclusi dai compensi per lavoro straordinario i Comandanti ed i Direttori di macchina.
11. Agli Allievi Ufficiali imbarcati in soprannumero (apprendisti) non saranno dovuti in alcun caso compensi per lavoro straordinario, intendendosi tali compensi compresi nel minimo contrattuale conglobato.

Art. 42
Divise equipaggio

1. Quando sia prescritto da disposizioni ministeriali o dalla Società gli Ufficiali, gli Allievi Ufficiali, i Sottufficiali e Comuni dovranno possedere e mantenere in buone condizioni la divisa, indossandola quando il Comandante lo prescriva. Dette divise verranno fornite ai Sottufficiali e Comuni dalla Società, che concorrerà per due terzi della spesa, entro il

limite di due divise all'anno.

2. Agli Ufficiali di macchina verrà fornita gratuitamente dalla Società una tuta di tela bianca pro-capite all'anno.

3. Ai Sottufficiali di coperta e ai Comuni di coperta verrà fornito gratuitamente dalla Società un paio di guanti da lavoro pro-capite per ogni 12 mesi d'imbarco.

4. Ai Sottufficiali di coperta e ai Comuni di coperta che ne facciano richiesta, verranno forniti dalla Società, che concorrerà per due terzi della spesa, un paio di stivaloni di gomma modello al ginocchio e una divisa da acqua formata da giaccone, pantaloni e copricapo oppure una cappottina cerata a tre quarti senza pantaloni pro-capite per ogni 24 mesi d'imbarco.

5. Ai Sottufficiali di macchina e ai Comuni di macchina che ne facciano richiesta, verranno forniti dalla Società, che concorrerà per due terzi della spesa, un paio di scarpe idonee da lavoro ed una divisa da lavoro pro-capite per ogni 12 mesi d'imbarco.

6. Le navi munite di celle frigorifere, e che non abbiano già in dotazione indumenti speciali antifreddo, saranno fornite di indumenti idonei antifreddo ad uso degli operai frigoristi ed in numero corrispondente agli imbarcati con tale qualifica.

7. Il personale eventualmente adibito a lavori di pulizia interna delle cisterne o delle caldaie verrà munito gratuitamente di una tuta da lavoro, di dotazione della nave, da indossarsi durante le relative operazioni.

Art. 43

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 alla Società 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 della Società, alla persona o alle persone designate dal marittimo, entro il decimo giorno del mese successivo a quello cui si riferisce la retribuzione.

CAPO VII ALLOGGI E VITTO

Art. 44 Corredo cuccette

1. Allo Stato Maggiore sarà provveduto, a cura della Società, 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 gomma piuma o di pullman; due coperte di lana; quattro lenzuola; due federe bianche per guanciali.
3. La fornitura del corredo predetto è obbligatoria da parte della Società e non può essere compensata con indennità in contanti.
4. I marittimi sono tenuti alla buona conservazione ed alla restituzione dei corredi.
5. Sarà provveduto, a cura della Società, al cambio dei corredi di biancheria, di regola, una volta alla settimana.

Art. 45 Vitto, qualità e quantità dei viveri

1. Le razioni viveri sono determinate nelle quantità e qualità risultanti dalle tabelle allegate al presente contratto. (Allegati 13, 14, 15, 16).
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, con esclusione dei Sottufficiali capi servizio, assisteranno a turno settimanale al prelevamento, confezionamento e distribuzione dei viveri per l'equipaggio e segnaleranno al Comando di bordo le eventuali manchevolezze. Il personale disposto ad assolvere il suddetto incarico sarà iscritto a cura del Comando di bordo in apposito elenco e designato secondo l'ordine d'iscrizione nel ruolino equipaggio. A ciascuno dei due marittimi anzidetti sarà riconosciuto un compenso giornaliero equivalente all'importo di un'ora di compenso di lavoro straordinario diurno per il servizio al mattino e un'altra ora di compenso lavoro straordinario diurno per il servizio al pomeriggio.
5. La Società provvederà all'equipaggio le stoviglie in terraglia e le posate in alpacca o in metallo inossidabile per la consumazione dei pasti.

Art. 46
Indennità sostitutiva della panatica

1. Durante l'imbarco, nei porti nazionali, nel caso 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 dalla Società il vitto in natura (ad esempio, periodi di ingaggio, giorni di disinfestazione della nave, giorni di cucina chiusa, ecc.) la Società dovrà corrispondere in sostituzione del vitto le seguenti indennità giornaliere:

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

Per i marittimi domiciliati in Comune diverso da quello che include il porto nel quale si trova la nave, le misure della indennità giornaliera sono elevate come segue:

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

2. Tale indennità sarà corrisposta anche al marittimo in riposo compensativo od in franchigia, ivi compresi i giorni festivi cadenti durante il periodo di godimento o comunque collegati con tale periodo; per fruire di tale indennità il marittimo dovrà comunicare almeno ventiquattro ore prima, al Comando di bordo, che non consumerà il pasto sulla nave.

3. L'indennità stessa sarà corrisposta inoltre 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. 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 corrispondente a quelli di tabella.

5. 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. 47
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; trattamento di fine rapporto; indennità giornaliera in caso di malattia o infortunio; gratifica natalizia; gratifica pasquale; ecc.); il valore da attribuire alla panatica è determinato nelle misure seguenti:

	Euro
Comandanti e Direttori di macchina	7,75 mensili
Ufficiali e Allievi Ufficiali	6,97 mensili
Sottufficiali	5,89 mensili
Comuni	4,96 mensili

2. In deroga a quanto sopra ed ai soli fini del calcolo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e dell'indennità sostitutiva delle ferie, il valore da attribuire alla panatica è di € 0,62 giornaliera.

CAPO VIII

RIPOSI FESTIVI - FERIE- CONGEDI MATRIMONIALI

Avvertenza

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

Art. 48

Giorni festivi

1. Sono considerati giorni festivi:

- a) tutte le domeniche;
- b) 25 aprile (Anniversario della Liberazione),
1° maggio (Festa del Lavoro);
- c) le seguenti ulteriori festività:
 - 1° gennaio (Capodanno)
 - 6 gennaio (Epifania)
 - Lunedì di Pasqua
 - 2 giugno (Festa Nazionale della Repubblica)
 - 15 agosto (Assunzione)
 - 1° novembre (Ognissanti)
 - 8 dicembre (Immacolata Concezione)
 - 25 dicembre (Natale)
 - 26 dicembre (S. Stefano)

2. Sono considerati semifestivi, cioè festivi nelle sole ore pomeridiane (dalle ore 12 alle 24), i giorni seguenti:

- vigilia di Pasqua
- vigilia di Natale.

Art. 49
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 festività nazionali)

2. Ai marittimi saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo quanti saranno i giorni di domenica ed i giorni di festività infrasettimanale (comprese festività nazionali) trascorsi in navigazione. Nei 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 o di 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, in giorni feriali, con facoltà di scendere a terra. Compatibilmente con le esigenze di servizio i Comandi di bordo faranno fruire i riposi compensativi nel porto nazionale più vicino alla località di residenza del marittimo. Detti riposi compensativi potranno essere concessi anche per mezza giornata, purché il marittimo possa usufruirne senza interruzione dalla 0 alle 12 oppure dalle 12 alle 24.

6. Nel caso che durante il corso del contratto di arruolamento, per esigenze di servizio, non sia stato possibile fare usufruire i riposi compensativi, la Società indennizzerà il marittimo per le giornate non fruite mediante il pagamento di altrettante giornate di minimo contrattuale conglobato, supplementi e maggiorazioni paga per anzianità, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47.

Art. 50
Giorni festivi nei porti con turno di porto

1. Nei porti esteri e nei porti italiani intermedi, ai marittimi che siano disponibili a bordo in giorno di domenica o di festività nazionale o di altra festività infrasettimanale (esclusi i servizi di guardia previsti dalle norme

- dell' art. 19) sarà riconosciuta una giornata di riposo compensativo.
2. Nel porto capolinea italiano, ai marittimi che siano tenuti a prestare la loro opera a bordo nei giorni festivi predetti (esclusi i servizi di guardia previsti dalle norme dell'art. 19) sarà riconosciuta una giornata di riposo compensativo.
 3. Nei giorni semifestivi riconosciuti esplicitamente dal presente contratto; spetta mezza giornata di riposo compensativo (con la esclusione di cui sopra, art. 19).
 4. 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, un importo pari a 1/26 del minimo contrattuale conglobato, supplementi e maggiorazioni paga per anzianità.
 5. Qualora una delle festività normalmente infrasettimanali - escluse le festività nazionali - cada in giorno di domenica, è in facoltà della Società di sostituire l'importo pari a 1/26 della retribuzione con una giornata di riposo compensativo.
 6. Qualora un giorno semifestivo cada di domenica sarà riconosciuto al marittimo il solo trattamento previsto per la domenica.
 7. Nel caso in cui durante il corso del contratto di arruolamento per esigenze di servizio non sia stato possibile fare usufruire i suddetti riposi compensativi in porti nazionali od esteri, la Società indennizzerà il marittimo, all'atto dello sbarco, mediante il pagamento di tante giornate di minimo contrattuale conglobato e valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47 quante saranno state le giornate non fruito.

Art. 51

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

1. Qualora una delle festività nazionali cada in giorno di domenica verranno riconosciuti al marittimo: il compenso lavoro straordinario festivo per le ore di lavoro effettivamente prestate, una giornata di riposo compensativo; un importo pari a 1/26 del minimo contrattuale conglobato, dei supplementi, delle maggiorazioni paga per anzianità.
2. Qualora una delle festività normalmente infrasettimanali di cui al comma 1, lettera c) dell'art. 48 cada in giorno di domenica verranno riconosciuti al marittimo: il compenso lavoro straordinario festivo per le ore eccedenti l'orario normale; una giornata di riposo compensativo; un importo pari a 1/26 del minimo contrattuale conglobato, dei supplementi e delle maggiorazioni paga per anzianità. E' in facoltà della Società sostituire

l'importo pari a 1/26 degli elementi retributivi predetti con una giornata di riposo compensativo.

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

Art. 52 **Ferie**

1. A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto, con decorrenza 1° gennaio 1985 un periodo feriale di 34 giorni (¹) 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. La retribuzione spettante per detto periodo è composta da: minimo contrattuale conglobato, supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore (All. 6 ter) e maggiorazione di paga per anzianità (All. 8), valore convenzionale della panatica (€ 0,62 giornaliera) di cui all'art. 47, secondo comma.

2. La Società 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 alla Società di frazionarlo in due periodi e, ove occorra, di differirlo in tutto o in parte all'anno successivo.

4. Qualora la Società per imprescindibili ragioni di servizio non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali ai sensi dei commi precedenti, corrisponderà al marittimo per le giornate non fruite altrettante giornate di minimo contrattuale conglobato, supplemento e maggiorazioni per anzianità, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47, 2° comma.

Dichiarazione a verbale - Con la fissazione del periodo feriale a 30 giorni convenuto con l'accordo di rinnovo 20 dicembre 1984, 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 29-10-1976, in materia di ferie annuali retribuite per i marittimi, e ratificata dall'Italia ai sensi della Legge 10 aprile 1981, n. 159.

NOTA - L'aumento delle ferie da 26 a 30 giorni per ogni anno di servizio o pro-rata 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. 53

Congedo matrimoniale

A) Personale di Stato Maggiore

1. Agli Ufficiali, agli Ufficiali marconisti e agli Allievi Ufficiali che contraggono matrimonio, sarà concesso un congedo straordinario 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 il mese successivo.

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 al marittimo 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, eccettuate soltanto l'indennità di navigazione il trattamento di fine rapporto, l'indennità di preavviso, la gratifica natalizia, la gratifica pasquale, le indennità sostitutive di riposi maturati 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 lavoro con diritto alla corresponsione del trattamento di fine rapporto escluso il preavviso.

NOTA - Ove il marittimo chieda la risoluzione del rapporto di lavoro, gli sarà concessa, ai termine del congedo, l'iscrizione con precedenza assoluta nel turno particolare della Società dalla quale ha ottenuto il congedo.

In mancanza di tale turno gli sarà concessa l'iscrizione con precedenza del turno generale. Per fruire di questa iscrizione con precedenza il marittimo dovrà farne richiesta alla Società (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.

Gli assegni del congedo matrimoniale sono corrisposti ai marittimi dalla Società per conto dell'INPS.

Il rimborso alla Società delle somme corrisposte per congedi matrimoniali sarà effettuato dall'INPS successivamente all'invio, a cura della stessa Società, del certificato di matrimonio presentato dal marittimo che ha fruito del congedo matrimoniale e con le modalità stabilite dall'Istituto stesso.

Hanno diritto all'assegno matrimoniale anche i marittimi disoccupati che alla data del matrimonio, possano far valere un rapporto di imbarco 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 del certificato di matrimonio e della documentazione necessaria a dimostrare lo stato di disoccupazione nonché il possesso dei requisiti specificati nel presente articolo. Tale domanda deve essere presentata alla competente Sede dell'INPS entro sessanta giorni dalla data di celebrazione del matrimonio.

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 d'imbarco 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 60 giorni dalla data del matrimonio.

CAPO IX PREVIDENZE

Art. 54

Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia

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

Art. 55

Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione

1. 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

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

1. In caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio, qualunque sia il tipo di contratto, è dovuta al marittimo oltre alle indennità previste dal presente contratto, la indennità di disoccupazione a termini della Convenzione Internazionale di Genova 15 giugno 1920 approvata con R.D. 27 dicembre 1925 numero 2544 (*).

(*) **Convenzione Internazionale di Genova** 15 giugno 1920 approvata con R.D. 27 dicembre 1925 n. 2544 (Gazzetta Ufficiale 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, la Società 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, una 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 limitato a due mesi di salario.

Art. 3 - Tali indennità godranno degli stessi privilegi che gli arretrati di salario per il 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. 57
Assicurazioni malattie e infortuni

1. Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati contro gli infortuni e le malattie ai sensi di legge.
2. La Società assicurerà inoltre le prestazioni indicate nelle tabelle allegate al presente contratto (Allegati 18, 19 e 20).
3. La malattia non darà luogo alla risoluzione del contratto di arruolamento, sempreché il marittimo sia in grado di riprendere il proprio posto a bordo 24 ore prima della partenza della nave e ciò consti alla Società in base a referto sanitario, almeno 48 ore prima della partenza.

Art. 58
Servizio militare di leva o richiamo alle armi

1. In caso di chiamata o richiamo alle armi, i marittimi hanno diritto al trattamento previsto dalle apposite disposizioni di legge applicabili alla loro categoria.
2. Il marittimo richiamato alle armi avrà diritto alla conservazione del posto e sarà reintegrato nel primitivo imbarco non appena la nave sosti 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.
3. In ogni caso la Società, tenute presenti le particolari attitudini professionali del marittimo, avrà la facoltà di imbarcarlo su altra sua nave, con il grado e alle condizioni del precedente imbarco.
4. Perde il diritto alla conservazione del posto il marittimo che non si presenti alla Società, 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 altra Società senza il consenso della precedente Società.
5. Quando l'interessato lo richieda, la Società sarà tenuta a liquidargli il trattamento di fine rapporto in proporzione alla anzianità maturata, nelle misure previste dall'articolo 63, lettera B, punto 9. L'eventuale liquidazione di tale trattamento non pregiudicherà il diritto alla conservazione del posto, ma estinguerà l'anzianità di servizio del marittimo.

Art. 59
**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 della Società del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella tabella allegata al presente contratto (Allegato 17).

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 dalla Società.

CAPO X
RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 60
Risoluzione di diritto
qualunque sia il tipo di contratto di arruolamento

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

- 1) 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.
- 2) In caso di perdita della nazionalità della nave.
- 3) In caso di vendita giudiziale della nave.
- 4) In caso di morte del marittimo.
- 5) Quando il marittimo, per malattia o per lesioni deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo.
- 6) Quando il marittimo è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave.
- 7) In caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima del marittimo.
- 8) 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.
- 9) Quando il marittimo deve essere sbarcato per ordine dell'Autorità.
- 10) Quando il marittimo, fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal posto di imbarco o da un posto di approdo, salvo quanto previsto all'art. 17.

Art. 61
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 termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio è stabilito in 15 (quindici) giorni o, qualora il predetto contratto sia di durata inferiore ai suddetti termini di preavviso, questi ultimi saranno stabiliti nella misura della metà della durata del contratto stesso.

3. E' 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 ed eventuali scatti di anzianità per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

4. Il preavviso non spetta ai marittimi in turno particolare per i quali è previsto il reimbarco in base alle norme contrattuali. Qualora il marittimo non venga reimbarcato dopo il periodo di riposo previsto da tali norme e una franchigia di 30 giorni, allo stesso verrà corrisposto il previsto preavviso.

5. Nel caso di risoluzione del contratto dopo la partenza, la Società è inoltre tenuta a provvedere al rimpatrio del marittimo ai sensi dell'art. 64.

Art. 62

Norme relative ai contratti di arruolamento a viaggio

1. L'indennità di cui al terzo comma dell'art. 61 non è dovuta 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 alla Società 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 quindici giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a trenta giorni.

2. In tali casi la Società corrisponderà al marittimo il TFR di cui all'ottavo comma dell'art. 2. Lo stesso trattamento sarà corrisposto se il contratto sia risolto per causa di forza maggiore non dipendente da fatto imputabile al marittimo.

3. Qualora per l'interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita una indennità alla Società, i marittimi hanno diritto all'indennità prevista all'articolo 61 (terzo comma) e non a quanto previsto dal precedente comma, ma l'ammontare delle indennità da corrispondersi all'intero equipaggio non può superare il terzo della indennità conseguita dalla Società.

4. Se la risoluzione è dovuta a colpa del marittimo, si applicano anche per i contratti di arruolamento a viaggio le disposizioni dell'articolo 63, lettera F.

Art. 63

Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento a tempo determinato e indeterminato

1. Il contratto di arruolamento a tempo determinato e indeterminato cessa al compimento del periodo contrattuale d'imbarco di cui agli articoli 2 bis e 3.

2. Il lavoratore marittimo completato il periodo di arruolamento sbarcherà per fine contratto.

3. Il contratto di arruolamento a tempo determinato e indeterminato può essere, altresì, risolto, prima del compimento del periodo contrattuale di imbarco:

a) per volontà del marittimo;

b) per volontà o inadempienza della Società;

c) per forza maggiore o giusta causa;

d) per richiesta del marittimo in caso di prolungata permanenza della nave all'estero;

e) per chiamata o richiamo alle armi del marittimo (Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni) o per altri giustificati motivi;

f) per colpa del marittimo.

A) Risoluzione per volontà del marittimo

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

2. 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.

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

4. Il marittimo non potrà peraltro sbarcare senza l'autorizzazione dell'Autorità marittima ove non sia possibile sostituirlo.

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

1. Per giusta causa il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, salvo l'obbligo del rimpatrio.

2. 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. 64 relative al rimpatrio e le norme sulle infrazioni disciplinari.

Preavviso (*)

3. 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.

4. Il preavviso in servizio può essere dato nei porti nazionali di imbarco o di ultima destinazione.

5. E' 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 ed eventuali scatti di anzianità per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

6. Il preavviso non spetta ai marittimi in turno particolare per i quali è previsto il reimbarco in base alle norme contrattuali. Qualora il marittimo non venga reimbarcato dopo il periodo di riposo previsto da tali norme e una franchigia di 30 giorni, allo stesso verrà corrisposto il previsto preavviso.

(*) Per i marittimi ai quali si applica la «continuità del rapporto di lavoro» vedi norme Capo XII.

Trattamento di fine rapporto (*)

7. Per ciascun anno di servizio spetta ai sensi della L. 297/1982 un trattamento di fine rapporto pari alla quota annua prevista dalla legge suddetta.

8. Qualora lo sbarco avvenga prima di dodici mesi per volontà della Società, il marittimo avrà diritto a un minimo di 30 giornate di retribuzione, tra indennità sostitutiva del preavviso e trattamento di fine rapporto.

9. Agli effetti del computo del trattamento di fine rapporto di lavoro spettante, per retribuzione utile si intende:

a) minimo contrattuale conglobato;

b) supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore (All. 6 ter), maggiorazioni paga per anzianità (All. 8) e scatti per anzianità indicati nelle tabelle allegate al presente contratto;

c) valore convenzionale della panatica come stabilito dall'art.47, comma 1;

d) gratifica pasquale-natalizia.

con esclusione di ogni altro elemento retributivo.

10. L'anzianità di servizio si determina sommando i periodi di effettivo servizio prestato dal marittimo presso la stessa Società, anche con contratti a viaggio o a tempo determinato, purché fra l'uno e l'altro contratto non sia occorsa un'interruzione di rapporto contrattuale superiore a sessanta giorni (vedi art. 1). Le frazioni di anno sono calcolate pro-rata, trascurando le frazioni di mese inferiori a 15 gg.

(*) Per i marittimi ai quali si applica la «continuità del rapporto di lavoro» vedi norme Capo XII.

C) Risoluzione per forza maggiore o giusta causa

1 Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno dei casi sottoelencati, il marittimo di qualunque grado o suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto in relazione alla anzianità maturata e a metà del preavviso con un minimo di quindici giorni complessivi di indennità:

- forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;
- morte, infortunio, malattia del marittimo;
- disarmo della nave per difetto di traffico per un periodo superiore a quindici giorni;
- disarmo della nave per riclassifica o riparazione di durata superiore a trenta giorni;
- naufragio o altro sinistro marittimo;
- chiamata o richiamo alle armi del marittimo;
- interdizione del commercio;
- sbarco del marittimo per avvicendamento.

2. La corresponsione della metà del preavviso, salvo quanto previsto al precedente punto 6 della lettera B), in caso di risoluzione del contratto per malattia del marittimo sarà limitata a due sole volte nel corso dell'intero periodo di imbarco previsto per l'avvicendamento. L'applicazione di tale trattamento non pregiudica la liquidazione della indennità sostitutiva del preavviso al compimento del periodo di imbarco.

3. Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato è risolto per forza maggiore nei casi indicati all'art. 60.

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

1. Se il marittimo rimanesse lontano dai porti nazionali di imbarco 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 di risolvere il contratto in qualunque porto ove la nave sostenga almeno per quarantotto ore, facendovi operazioni di carico e scarico, con diritto al trattamento di fine rapporto di cui alla lettera B) punto 7, del presente articolo, nonché alla indennità sostitutiva del preavviso di cui alla stessa lettera B), punto 5 e al rimpatrio a spese della Società secondo le norme dell'art. 64.

2. Sempre nell'ipotesi che il viaggio di ritorno non sia per essere iniziato, il marittimo sarà tuttavia tenuto a continuare il servizio a bordo, qualora la Società lo richieda, per un ulteriore periodo massimo di due mesi, verso corresponsione di un soprassoldo pari al 25% del minimo contrattuale conglobato.

3. Per le navi stazionarie nella zona tropicale e per quelle la cui navigazione

si effettua per una serie ininterrotta di viaggi nella zona predetta per la durata di 6 mesi, il termine di 8 mesi è ridotto a 7 mesi.

4. Per le navi che esercitano traffici tra Suez e il Golfo Persico lo stesso termine è ridotto a 6 mesi, e 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.

E) Risoluzione per chiamata o richiamo alle armi del marittimo o per altri giustificati motivi.

1. Per gli Allievi Ufficiali, i Sottufficiali e i Comuni, la chiamata o il richiamo alle armi determinano la risoluzione del contratto di arruolamento. Il marittimo ha diritto al trattamento di fine rapporto di cui alla lettera B), punto 7, del presente articolo.

2. Allorché la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno dei casi sottoelencati, il marittimo ha diritto al trattamento di fine rapporto di cui alla lettera B), punto 7, del presente articolo, in relazione all'anzianità maturata:

- per assolvimento di incarichi sindacali a norma di quanto previsto in materia nell'Appendice al contratto;
- quando il marittimo è chiamato a processi giudiziari in qualità di giudice popolare;
- quando il marittimo è prescelto in qualità di scrutatore o rappresentante di lista nelle elezioni politiche o amministrative;
- quando il marittimo è chiamato a sostenere gli esami nelle scuole di qualsiasi grado oppure esami di qualifica professionale, di concorso presso l'amministrazione statale od enti di diritto pubblico;
- per comprovati motivi di famiglia.

F) Risoluzione per colpa del marittimo

1. Se la risoluzione del contratto di arruolamento è dovuta a colpa del marittimo, la Società corrisponderà al marittimo il solo trattamento di fine rapporto maturato, esclusa l'indennità sostitutiva del preavviso.

2. Ove ne ricorrano gli estremi di diritto, il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati alla Società.

3. Sono considerate colpe gravi, tra l'altro, la insubordinazione, la frequente ubriachezza a bordo e la recidiva disobbedienza.

4. Il marittimo ha facoltà di contestare la legittimità del provvedimento presso l'Autorità marittima o consolare, e qualora il suo reclamo sia riconosciuto fondato ha diritto alla indennità sostitutiva del preavviso e al trattamento di fine rapporto nelle misure stabilite alla lettera B), punti 5 e 7 del presente articolo, con il minimo garantito di 30 giorni di indennità fra

indennità sostitutiva del preavviso e trattamento di fine rapporto.

Art. 64

Rimpatrio o restituzione del marittimo al porto di imbarco o di ingaggio

A) Diritto al rimpatrio e modalità relative

1. Quando il contratto cessa o si risolve in luogo diverso dal porto di imbarco, la Società è tenuta a provvedere al rimpatrio del marittimo.
2. Il rimpatrio si compie con il ritorno del marittimo al porto di imbarco 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 della Società a mezzo di piroscavo, motonave, ferrovia, automezzo o aereo.
4. In caso di viaggi per via aerea, è in facoltà della Società di far seguire i bagagli con altro mezzo, ove se ne presenti la possibilità.
5. La Società 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. Al termine dell'imbarco sarà corrisposto al marittimo il rimborso delle eventuali spese di viaggio (trasporto ferroviario o marittimo) per il ritorno al luogo di residenza.

B) Classi di viaggio e spese di trasporto bagaglio

1. Le classi di viaggio per mare con navi dotate di due sole classi (1^a classe e classe Turistica) sono stabilite come segue:
 - a) 1^a Classe - per il Comandante, il Direttore di macchina e tutti gli altri Ufficiali di coperta e di macchina qualora forniti di patente, i Medici ed i Commissari capi servizio;
 - b) Classe Turistica - per gli altri Ufficiali, gli Allievi Ufficiali, per i Sottufficiali capi servizio e per i rimanenti Sottufficiali e Comuni.
2. Le classi di viaggio per mare con navi dotate di 3 classi sono stabilite come segue:
 - a) 1^a Classe - per il Comandante, il Direttore di macchina, i Primi Ufficiali di coperta e di macchina qualora forniti di patente, i Medici ed i Commissari capi servizio;
 - b) 2^a Classe - per gli altri Ufficiali, gli Allievi Ufficiali e per i Sottufficiali capi servizio;
 - c) 3^a Classe - per i rimanenti Sottufficiali e Comuni.
3. Le classi di viaggio per ferrovia sono stabilite come segue:

a) 1^a Classe per gli Ufficiali e gli Allievi Ufficiali;

b) 2^a Classe per i Sottufficiali e Comuni.

4. Fra le spese di rimpatrio è compresa la 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.

5. Per ottenere il rimborso della spesa sostenuta per trasporto bagaglio, il marittimo dovrà presentare alla Società lo scontrino comprovante l'avvenuta spedizione oppure l'apposito modulo fornito dalla Società, debitamente vistato dall'Amministrazione ferroviaria.

C) Imbarco su altra nave in luogo del rimpatrio

1. 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 della Società 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 la Società è tenuta a corrispondere la differenza (Articolo 367 Codice della Navigazione).

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

1. In caso di interdizione del commercio, di arresto della nave, di preda, di rottura, di naufragio ed anche in caso di vendita con trapasso di bandiera, il marittimo ha diritto di essere rimpatriato con minimo contrattuale conglobato e panatica fino al giorno dell'arrivo nel porto di imbarco e, se imbarcato a tempo indeterminato, alla corresponsione dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto, col minimo di trenta giorni complessivamente, ovvero col minimo di 15 giorni nei casi previsti dall'art. 63, lettera C).

E) Rimpatrio in caso di rinnovo del contratto in luogo diverso da quello del primo imbarco

1. Nel caso in cui l'imbarco sia rinnovato in luogo diverso da quello ove fu stipulato il primo imbarco, il marittimo conserverà il diritto di essere rimpatriato, con le competenze di cui ai precedenti paragrafi, al porto di primo imbarco.

CAPO XI REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 65 Regolamento per i servizi 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.

B) Servizio di coperta

1. Fermo restando quanto disposto dagli artt. 26 e 27, il personale dovrà eseguire il lavoro di lavaggio delle pitture, raschiaggio, picchettaggio, smacchiatura e pitturazione della nave in condizioni di sicurezza. Qualora si renda necessario l'uso di ponteggi sospesi, sarà stabilito un compenso da concordarsi con accordo interaziendale. Per ponteggi sospesi si intendono tutti i tipi di ponteggio che non trovano appoggio sul piano sottostante alla zona di lavoro.

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

3. Al termine delle operazioni commerciali la pulizia ed il rassetto delle stive verranno effettuati dal personale di coperta.

4. Il personale eventualmente adibito entro l'orario normale alla pulizia delle cisterne, in cui siano stati trasportati carichi speciali, quali olii, grassi od altri carichi liquidi, oppure alla preparazione delle cisterne stesse per l'imbarco di detti carichi, ha diritto per tale prestazione, oltre al minimo contrattuale conglobato, al compenso per lavoro straordinario. Se tale lavoro viene compiuto oltre l'orario normale oppure da personale franco di guardia, il personale adibitovi ha diritto al compenso predetto maggiorato del 100% (cento per cento).

C) Servizio di macchina

1. 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.

2. E' in facoltà del Direttore di macchina, durante la permanenza in porto o rada con fuochi in alimento, di prelevare parte del personale di guardia a suo giudizio per i diversi lavori di pulizia e di aiuto agli Ufficiali di

macchina, senza diritto a compenso.

3. Durante la navigazione, occorrendo eseguire la pulizia interna delle calderine, questa verrà eseguita dal personale di macchina con il diritto al compenso per lavoro straordinario, se effettuata fuori dell'orario di servizio. Inoltre, per le suddette operazioni sarà stabilito un compenso da concordarsi con accordo interaziendale.

4. Il lavoro di picchettaggio interno delle caldaie e delle calderine non rientra fra le mansioni ordinarie dei marittimi, ma può tuttavia essere ordinato dal comando di bordo. Se tale lavoro è effettuato nel normale orario di lavoro, non dà diritto al compenso per lavoro straordinario. Per detti lavori sarà stabilito, altresì, un compenso da convenirsi con accordo interaziendale.

D) Servizio di camera e cucina

1. Il servizio di mensa dovrà essere espletato in non più di due turni per ciascun pasto con il seguente orario di massima:

Tabella degli orari per la consumazione dei pasti

	Nave in turno di navigazione		Nave in turno di porto	
	1° turno	2° turno	1° turno	2° turno
1 ^a Colazione	07.30	08.30	07.30	08.30
2 ^a Colazione	11.00	12.15	11.00	12.00
Pranzo	18.30	20.15	17.30	18.30

a) il turno delle ore 11 è riservato al personale che monta di guardia a mezzogiorno;
b) il turno delle ore 20,15 è riservato al personale che smonta di guardia alle ore 20;
c) con nave in turno di porto, o con turno di navigazione in porto, l'assegnazione ad uno dei due turni sarà effettuata dal Comando nave in accordo alle esigenze di servizio.

CAPO XII
REGOLAMENTO SULLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI
LAVORO
PER IL PERSONALE DI STATO MAGGIORE FUORI ORGANICO
E PER I SOTTUFFICIALI E COMUNI DELLA SOCIETÀ
TIRRENIA

Art. 66
Applicabilità

1. Il presente Regolamento si applica agli Ufficiali fuori organico di Coperta, Macchina e Commissari, ai Sottufficiali e ai Comuni già in continuità di rapporto di lavoro.
2. Le nuove ammissioni degli Ufficiali fuori organico, dei Sottufficiali, dei Comuni e delle categorie iniziali saranno rapportate alle tabelle di esercizio delle navi di proprietà o noleggiate a scafo nudo di ciascuna Società secondo le percentuali sotto riportate:

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 traghetti, a decorrere dal 1° ottobre 2007, si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave. Eventuali ulteriori fabbisogni potranno essere prelevati dal Turno Generale.

3. Per quanto concerne gli Ufficiali fuori organico, il fabbisogno sarà determinato tenendo ovviamente conto della consistenza degli Ufficiali in Regolamento Organico.
4. Nella determinazione del fabbisogno di cui sopra non si terrà conto degli armi di unità stagionali nonché delle esigenze straordinarie e temporanee di personale per gli imbarchi in soprannumero.
5. Le nuove ammissioni di personale in regime di continuità di rapporto di lavoro, a copertura di eventuali vacanze venutesi a creare nei limiti indicati al precedente secondo comma, saranno effettuate prelevando dal personale del Turno Particolare che ha superato il periodo di prova prescritto dal Regolamento dei Turni Particolari, secondo una graduatoria compilata in base ai seguenti criteri:

- periodo di navigazione nel grado (comunque non inferiore a 12 mesi) effettuato con la Società dopo l'iscrizione al Turno Particolare: punti 1 per ogni anno;
 - livello di professionalità raggiunto anche con la partecipazione ai corsi di formazione, aggiornamento: punti 0,5 per ogni corso;
 - note caratteristiche dell'ultimo triennio:
ottimo punti 3, distinto punti 2, buono punti 1, sufficiente o normale punti 0, mediocre punti -1, insufficiente punti -2.
6. L'applicazione del presente Regolamento avverrà a partire dall'imbarco successivo all'ammissione del marittimo al regime di continuità di rapporto di lavoro.
7. Le aziende consegneranno annualmente alle Organizzazioni Sindacali copia dell'elenco del personale in continuità del rapporto di lavoro.
8. Le graduatorie compilate per il passaggio del personale dal turno particolare alla C.R.L. saranno comunque a disposizione delle Organizzazioni Sindacali per eventuali verifiche.

Art. 66 bis **Regime di continuità e premio di fidelizzazione**

Navi superiori alle 3.000 t.s.l.

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 XII 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. 66 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.

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.

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

	Euro
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. 67 Promozioni

1. Il numero delle promozioni da effettuare è determinato dalle vacanze esistenti o che si verificheranno nelle singole qualifiche e gradi in relazione alla consistenza del personale in continuità del rapporto di lavoro, riferita alle tabelle di esercizio ed alle relative riserve.

2. Le promozioni saranno effettuate, con accertamenti quadrimestrali tra le parti della consistenza del personale in continuità del rapporto di lavoro, in base a quanto disposto dal vigente accordo interaziendale in materia.

Art. 68
Periodo di imbarco

1. Il periodo di imbarco sarà normalmente di quattro mesi, con sbarco in porto nazionale. Nel caso di viaggio iniziato, se la nave non rientrerà in porto nazionale, entro trenta giorni, sarà provveduto allo sbarco del marittimo in porto estero con rimpatrio a cura ed a spese della società, salvo casi non dipendenti dalla volontà della società.
2. Il marittimo verrà sbarcato in porto nazionale prima del quarto mese normale di imbarco se la nave intraprende un ulteriore viaggio all'estero, la cui durata richiederebbe la permanenza a bordo del marittimo stesso per un periodo complessivamente superiore a cinque mesi.
3. Nei casi in cui su di una nave di primo armamento, oltre alla metà dei marittimi imbarcati appartenenti alla medesima categoria completi contemporaneamente il normale periodo di imbarco, lo sbarco dei marittimi - per assicurare la continuità dei servizi e la sicurezza della nave - avverrà nei porti nazionali secondo le esigenze tecniche e nella misura del 50% per ciascuna categoria.
4. Particolari accordi su varianti temporanee o definitive della durata del normale periodo di imbarco potranno essere definiti tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti e le società assistite dalla Fedarlinea in relazione alle esigenze di equipaggiamento delle navi e di gestione dei turni per un migliore impiego del personale. In ogni caso, il periodo di imbarco non potrà essere inferiore a tre mesi.
5. La motivazione dello sbarco sarà per “usufrimento ferie e riposi compensativi”.
6. Lo sbarco risolve la convenzione di imbarco.

Art. 69
Sbarco per grave motivo personale

1. Per grave motivo personale si intende:
 - morte del padre, madre, coniuge, figli, fratelli e sorelle da documentare alla società entro dieci giorni dall'avvenuto decesso;
 - fatto grave da documentare e sottoporre con la massima tempestività all'esame della società tramite il Comando di bordo o tramite l'organizzazione sindacale.
2. Durante il periodo di indisponibilità del marittimo susseguente allo sbarco in porto nazionale per grave motivo personale, la retribuzione mensile non sarà corrisposta. .
3. Entro venti giorni dallo sbarco il marittimo documenterà alla Società la propria posizione, preannunciando la data della disponibilità; tale

disponibilità dovrà avvenire, comunque, non oltre 45 giorni dallo sbarco. Mancando di ottemperare a tale adempimento il rapporto di lavoro si intenderà risolto.

4. Dopo la cessazione dei motivi sopraindicati che hanno determinato lo sbarco, il marittimo avrà diritto al periodo di riposo e alla eventuale disponibilità retribuita.

Art. 70 **Ferie**

1. 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.

2. Le ferie maturano altresì durante la posizione di disponibilità retribuita.

3. In caso di risoluzione del rapporto di lavoro i giorni di ferie non fruiti saranno liquidati e corrisposti unitamente al trattamento di fine rapporto di lavoro.

Art. 71 **Periodo di riposo**

1. Dopo aver completato il periodo d'imbarco il marittimo avrà diritto ad un periodo di riposo a terra corrispondente a tante giornate quanti sono stati le ferie e i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, e sabati.

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

3. In relazione alle esigenze di servizio connesse agli arrivi delle navi, il marittimo potrà essere imbarcato fino a 15 giorni prima del compimento del predetto periodo di riposo. Il periodo di riposo non usufruito sarà differito a quello successivo. (1)

4. Il marittimo, dopo aver trascorso a terra un periodo pari a quello previsto dal precedente punto 1, con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, entrerà in disponibilità retribuita.

5. Il marittimo, dopo aver usufruito delle ferie, dei riposi compensativi per sabati, domeniche e festività maturati durante l'imbarco, sarà disponibile per la chiamata di imbarco, per la comandata, o per frequentare corsi di addestramento, con obbligo di accettazione.

(1) Restano ferme le condizioni di maggior favore in atto.

Art. 72

Malattia ed infortunio

1. Il personale in continuità del rapporto di lavoro deve essere assicurato contro le malattie e gli infortuni ai sensi di legge.
2. Il marittimo, sbarcato per malattia od infortunio, dopo la guarigione ha diritto al riposo ed alla disponibilità retribuita secondo le norme previste dal presente Regolamento.
3. L'insorgere di malattia o il verificarsi di infortuni successivamente allo sbarco devono essere tempestivamente comunicati dall'interessato alla Società tramite telegramma facendolo seguire, entro 3 giorni dal relativo certificato medico della Cassa marittima o, in mancanza, di un Ufficiale sanitario. L'insorgere di malattia od il verificarsi di infortunio successivamente allo sbarco interrompe il periodo di riposo o di disponibilità retribuita. Tale comunicazione deve essere inviata all'insorgere della malattia o dell'infortunio e non al momento della chiamata di imbarco.
4. La società ha la facoltà di fare accertare l'esistenza dello stato di malattia del lavoratore, il quale dovrà trovarsi nel proprio domicilio dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 17.00 alle 19.00 disponibile per le visite di controllo. Sono fatte salve le eventuali documentabili necessità di assentarsi dal domicilio per le visite, le prestazioni e gli accertamenti specialistici e/o di controllo.
5. Alla guarigione che deve essere tempestivamente comunicata alla Società dall'interessato tramite telegramma facendo seguire il certificato relativo all'Azienda entro 3 giorni dalla data di rilascio dalla Cassa Marittima, il marittimo ha diritto al completamento del periodo di riposo e della eventuale disponibilità retribuita secondo le norme del presente Regolamento. La corresponsione della disponibilità retribuita viene riaccesa a guarigione avvenuta solo per i casi di malattia indennizzati dalle Casse Marittime.
6. I periodi non indennizzati per la malattia insorta dopo lo sbarco non sono considerati al fine del computo del periodo di riposo.
7. Il trattamento di fine rapporto continua a maturare anche durante l'assenza per malattia od infortunio ed il relativo periodo sarà computato ai fini della determinazione della eventuale indennità sostitutiva del preavviso.
8. Nei confronti del marittimo ammalato od infortunato per un periodo di 12 mesi la Società potrà risolvere il rapporto di lavoro con la liquidazione delle spettanze dovute.
9. La Società può risolvere il rapporto di lavoro fermo restando il trattamento previsto dall'art. 78 del presente Regolamento nei confronti del marittimo che resti indisponibile all'imbarco a causa di una o più malattie per un periodo pari o superiore a 360 giorni nell'arco temporale di tre anni.

Art. 73

Retribuzione durante il periodo di riposo a terra

1. Durante il periodo di riposo a terra al marittimo sarà corrisposta la retribuzione su base mensile composta dalle seguenti voci: minimo conglobato contrattuale, supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore (All. 6 ter), maggiorazione paga per anzianità (All. 8), panatica convenzionale di cui all'art. 47, 2° comma.
2. Saranno inoltre corrisposti agli aventi diritto gli assegni familiari.
Il trattamento di fine rapporto di lavoro continuerà a maturare nel detto periodo.

Art. 74

Gratifica natalizia e pasquale

1. In occasione del Natale e della Pasqua verrà corrisposta al personale in continuità di rapporto di lavoro una gratifica costituita dai seguenti elementi di retribuzione riferiti rispettivamente al mese di dicembre e di marzo: minimo contrattuale conglobato, maggiorazioni di paga per anzianità, valore convenzionale della panatica (Art. 47 comma 1), supplemento paga per il personale di Stato Maggiore.
2. La gratifica natalizia si intende riferita all'anno solare nel corso del quale viene corrisposta e pertanto al personale nuovo assunto in continuità del rapporto di lavoro, nonché a quello che risolve il rapporto di lavoro nel corso dell'anno, la suddetta gratifica viene 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 dalle Casse Marittime, nonché i periodi di sospensione previsti dalla normativa in materia.
3. La gratifica pasquale è riferita al periodo dal 1° aprile dell'anno precedente al 31 marzo dell'anno in cui viene corrisposta e pertanto al personale nuovo assunto in continuità del rapporto di lavoro, nonché a quello che risolve il proprio rapporto di lavoro nel corso del sopra citato periodo, la suddetta gratifica viene corrisposta in ragione di tanti 360mi quanti sono i giorni di servizio utili nel corso del periodo medesimo. Sono comunque esclusi i giorni di malattia, indennizzati dalle Casse Marittime, nonché i periodi di sospensione previsti dalla normativa in materia.

Art. 75

Disponibilità retribuita

1. Quando il marittimo entra in disponibilità retribuita ha diritto alla

corresponsione, al lordo delle ritenute di legge e previdenziali, di un importo mensile o pro-rata pari al 75% del minimo contrattuale conglobato per i Comuni ed i Sottufficiali e dell'80% per gli Ufficiali.

2. Il suddetto importo mensile non compete per i giorni in cui il marittimo sia chiamato a svolgere, a bordo o a terra, lavori di comandata, custodia od a frequentare corsi di addestramento e per i giorni di malattia o infortunio indennizzati.

Art. 76

Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale

1. L'indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla società per telegramma facendolo seguire da un documento giustificativo. 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 di imbarco. L'interessato non avrà diritto, in detto periodo, alla disponibilità retribuita.

2. Nel caso che il motivo dell'indisponibilità non venga riconosciuto valido, il marittimo sarà tenuto a rispondere alla chiamata di imbarco. Non ottemperando a quanto sopra, il rapporto di lavoro del marittimo potrà essere risolto, salvo il diritto dell'interessato a ricorrere alla procedura prevista dall'art. 92.

3. Appena cessato il motivo dell'impedimento, il marittimo dovrà comunicare alla Società la sua disponibilità. Qualora il marittimo non sia disponibile all'imbarco per un periodo superiore a 45 giorni il rapporto di lavoro sarà risolto.

4. Il marittimo che per qualsiasi motivo, esclusi i casi di inabilità accertata alla visita di imbarco, non risponda alla chiamata per l'imbarco su una determinata nave, una volta cessati i motivi che causarono il mancato imbarco, potrà essere destinato, anche mediante trasbordo da nave da passeggeri a nave da carico e viceversa, sulla medesima nave o su altra nave dello stesso tipo. La permanenza a terra del marittimo trasbordato non potrà essere superiore a 7 giorni.

Art. 77

Regolamento di imbarco

1. La Società avvierà a bordo il marittimo nell'ordine cronologico di disponibilità, con facoltà di scelta tra i primi cinque. Restano ferme le deroghe previste dagli accordi aziendali relative alle categorie per le quali è ammessa la richiesta nominativa per l'imbarco.

2. E' garantita comunque la chiamata per l'imbarco del marittimo rientrante tra i primi cinque nel termine massimo delle quattro chiamate successive.
3. Le società nei casi di carenza temporanea o definitiva di marittimi, potranno avvalersi del personale in disponibilità retribuita delle altre società di navigazione del gruppo cui si applica il presente contratto. A detto personale sarà applicata la normativa contrattuale in vigore presso la società utilizzatrice.

Art. 78

Trattamento di fine rapporto di lavoro e preavviso

- a) Per il personale cui si applica il presente Regolamento, il trattamento di fine rapporto di lavoro sarà calcolato per tutti i marittimi in ragione di 30/30 di retribuzione utile, come previsto dalla legge 297/1982;
- b) all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro sarà corrisposta al marittimo - oltre al Trattamento di Fine Rapporto di lavoro di cui al precedente punto a) - la indennità sostitutiva del preavviso, qualora dovuta, nelle sottoindicate misure:

	Stato Maggiore fuori Organico	Sottufficiali e Comuni
da 1 a 5 anni di anzianità in C.R.L.	gg. 18	gg. 12
da 6 a 10 anni di anzianità in C.R.L.	gg. 30	gg. 20
oltre 10 anni di anzianità in C.R.L.	gg. 40	gg. 30

- c) il trattamento di fine rapporto di lavoro sarà calcolato considerando come retribuzione utile l'ammontare degli elementi retributivi elencati nell'art. 63 lettera B) comma 9.

La eventuale indennità sostitutiva del preavviso sarà calcolata sulla base degli stessi elementi retributivi, nelle misure vigenti al momento della risoluzione del rapporto di lavoro.

Art. 79

Norma applicativa

Per quanto non contemplato e compatibile con il presente Regolamento, restano valide tutte le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro per l'imbarco degli equipaggi.

CAPO XIII
REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI
PER I SOTTUFFICIALI E COMUNI

(la presente disciplina è integrata per il personale che ne ha titolo dalle norme del Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro)

Art. 80
Iscrizioni al turno

1. I marittimi da iscrivere nel turno particolare saranno prelevati a libera scelta dal turno generale. (1)
2. Il turno particolare è suddiviso per categorie sulla base dei ruolini equipaggio. L'elencazione e le eventuali variazioni saranno effettuate fra le parti in sede periferica.

(1) Vedi inoltre comma 3, art. 94.

Art. 81
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 marittimo deve essere in possesso dei requisiti previsti per la categoria nella quale è richiesta l'iscrizione stessa.
3. I marittimi saranno reiscritti in ordine cronologico di presentazione o di arrivo del libretto di navigazione.
4. La composizione numerica dei turni particolari per ogni categoria, tenuto conto del personale in regime di continuità di rapporto di lavoro, sarà rapportata alle tabelle di esercizio delle navi di ciascuna Società, in modo che le riserve a terra - ivi compresi i marittimi temporaneamente non disponibili all'imbarco - non superino il 43% delle tabelle stesse. Per i traghetti, a decorrere dal 1° ottobre 2007, si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave.
5. Nella determinazione del fabbisogno non si tiene conto delle esigenze straordinarie e temporanee di personale per imbarchi in soprannumero od armi stagionali.

Art. 82
Successione delle chiamate

1. Fermo restando la precedenza all'imbarco del personale in continuità di rapporto di lavoro che abbia già fruito del riposo garantito e che sarà avviato a bordo secondo le norme previste nel «Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro», l'imbarco del personale non in continuità di rapporto di lavoro appartenente al turno particolare sarà effettuato secondo l'ordine cronologico di iscrizione.
2. La Società ha peraltro facoltà di avviare a bordo il marittimo non strettamente nell'ordine cronologico di iscrizione con una possibilità di scelta fra i primi cinque.
3. Restano ferme le deroghe previste dagli accordi aziendali relative alle categorie iscritte a turno particolare per le quali è ammessa la richiesta nominativa per l'imbarco.

Art. 83
Preavviso di chiamata

1. Non appena la Società, in relazione al proprio fabbisogno, prevede non lontana la chiamata per imbarco di un marittimo, l'Ufficio di Collocamento competente ne preavvisa l'interessato, con lettera raccomandata, diffidandolo, nel suo stesso interesse, a comunicare tempestivamente, oltre alle eventuali successive variazioni di residenza, qualsiasi circostanza per la quale esso marittimo ritenga o preveda di non essere in grado di rispondere a chiamata d'imbarco, nonché la cessazione di ogni impedimento.
2. Contemporanea segnalazione di quanto sopra sarà fatta agli Uffici di Collocamento interessati.
3. A richiesta dell'interessato, l'Ufficio di Collocamento competente comunicherà allo stesso la sua posizione nel turno di appartenenza.
4. Sia la comunicazione della causa di impedimento, sia quella della eventuale cessazione della stessa, dovranno essere fatte dagli interessati in tempo utile perché pervengano all'Ufficio di Collocamento prima della emissione del bollettino di chiamata, di cui al successivo art. 84 relativa alla categoria alla quale essi appartengono e cioè entro le ore 12.

Nota a verbale

E' garantita comunque la chiamata per l'imbarco del marittimo rientrante tra i primi cinque nel termine massimo delle quattro chiamate successive.

Art. 84
Pubblicazione e diffusione del bollettino
delle chiamate

1. Ordinariamente, le chiamate ordinarie sono rese note con apposito bollettino, che viene affisso entro le ore 15 nell'albo dell'Ufficio di Collocamento competente.

Art. 85
Chiamate ordinarie

1. L'appello per le chiamate ordinarie viene effettuato dall'Ufficio di Collocamento nell'apposita aula, alle ore 10, dopo due giorni dall'affissione del bollettino sull'albo.

Art. 86
Chiamate urgenti

1 Le chiamate che non possono essere pubblicate con il preavviso di cui sopra assumono la caratteristica di chiamate urgenti e non danno luogo a cancellazione.

2. Il marittimo imbarcato a viaggio, al termine dello stesso, riprende il suo posto nel turno. Se però, durante il viaggio, per effetto di successive chiamate, il numero di iscrizione già posseduto risulta superato, detto imbarco viene reso definitivo.

3. L'ingaggio decorre dal giorno in cui il marittimo risponde all'appello di chiamata.

Art. 87
Ordine di presentazione alle chiamate

1. All'atto della pubblicazione della chiamata l'Ufficio di Collocamento invia al primo marittimo a turno, disponibile per l'imbarco, l'ordine di presentazione alla chiamata stessa, con telegramma o con altro mezzo idoneo.

Art. 88
Conferma ordinaria

1. Il marittimo che, prima della emissione dell'ordine di presentazione alla chiamata, abbia fatto pervenire al competente Ufficio di Collocamento la comunicazione di essere impedito ad imbarcare, verrà cancellato dal turno e potrà chiedere l'iscrizione di conferma, non prima che siano trascorsi 15 giorni dalla cancellazione e non oltre 60 giorni dalla stessa e, comunque,

non oltre 15 giorni dalla cessazione dell'impedimento.

2. Analoga iscrizione di conferma potrà essere accordata al marittimo che, pur non avendo notificato nel termine stabilito alcun impedimento a rispondere, venga impedito di presentarsi alla chiamata in conseguenza di comprovate eccezionali circostanze di forza maggiore, sopraggiunte dopo la pubblicazione della chiamata stessa.

Art. 89

Conferma ritardata

1. Il marittimo che non ottemperi all'invito di presentazione alla chiamata sarà cancellato dal turno e non potrà in questo caso ottenere l'iscrizione nel turno di conferma prima che siano trascorsi 90 giorni dalla data di cancellazione e non oltre 120 giorni dalla medesima data e, nel caso di prolungato impedimento, non oltre 15 giorni dalla cessazione di esso.

Art. 90

Giustificazione di assenza alla chiamata

1. L'iscrizione nel turno di conferma, la quale è comunque subordinata al benessere della Società, sarà concessa soltanto qualora l'interessato giustifichi, nei casi di cui agli art. 88 e 89, con documenti attendibili, che la mancata risposta alla chiamata fu determinata da cause di forza maggiore.

2. Qualora per esigenze di traffico si dovesse procedere all'imbarco dei marittimi attraverso gli Uffici di Collocamento non depositari dei turni particolari, l'Ufficio di Collocamento competente, nell'inviare al marittimo interessato l'ordine telegrafico di presentazione alla chiamata, gli indicherà la sede dove questa sarà effettuata e contemporaneamente ne darà comunicazione all'Ufficio di Collocamento periferico perché vi provveda, con facoltà per il marittimo interessato di sottoporsi a visita medica preventiva di imbarco presso la sede ambulatoriale della Cassa Marittima del porto di imbarco oppure più vicina al luogo di residenza.

3. I marittimi nel limite delle tabelle di esercizio sono imbarcati con contratto a viaggio, salvo i casi in appresso indicati:

- imbarco di marittimi assoggettati al periodo di prova di cui all'art. 4 del contratto di lavoro;
- imbarchi in «soprannumero» alle tabelle di esercizio per esigenze eccezionali di esercizio della nave;
- imbarchi per traversate interport;
- imbarchi nel corso di una sosta immediatamente precedente ad un disarmo;
- imbarchi su navi in viaggio di trasferimento;

- imbarchi delle seguenti categorie di personale: Allievi nautici, Allievi di scuole professionali, Hostess ed altre particolari categorie previste da appositi accordi aziendali, alla cui stipulazione siano state invitate le organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti il presente contratto.

Art. 91

Durata del periodo di imbarco

1. La durata normale del periodo d'imbarco è quella stabilita nel «Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro per i Sottufficiali e Comuni».
2. Qualora il predetto periodo d'imbarco venga completato in navigazione o in porti esteri, lo sbarco del marittimo sarà rinviato al rientro della nave in porto nazionale. (1)
3. Nei casi eccezionali in cui su una nave di primo armamento, oltre un terzo dei marittimi imbarcati appartenenti alla medesima categoria maturi contemporaneamente il normale periodo di imbarco, lo sbarco si effettuerà nella misura di un terzo per volta per ciascuna categoria.
Lo sbarco di ciascuna aliquota di marittimi avverrà tenendo conto della richiesta degli interessati e dell'anzianità di iscrizione a turno precedente all'imbarco (chi era iscritto prima viene sbarcato prima).
4. Dopo sbarcato un terzo del personale avvicendabile, non sarà sbarcato per avvicendamento altro personale se il nuovo personale imbarcato in sostituzione degli sbarcati per avvicendamento non abbia compiuto almeno un mese di imbarco.
5. Dopo sbarcati per avvicendamento due terzi del personale avvicendabile, non potrà essere sbarcato per lo stesso motivo il restante personale se tutto il personale imbarcato in sostituzione degli sbarcati per avvicendamento non abbia compiuto due mesi di imbarco.
6. Al personale iscritto al turno particolare è assicurato un periodo di riposo a terra pari almeno al 33% della durata dell'imbarco.
7. In relazione alle esigenze di servizio connesse agli arrivi delle navi, il marittimo potrà essere imbarcato fino a 15 giorni prima del compimento del predetto periodo di riposo. Il periodo di riposo non usufruito sarà differito a quello successivo.

(1) Vedi inoltre comma 3, art. 94.

Art. 92

Reiscrizione a turno

1. I marittimi nuovi iscritti nel turno particolare saranno sottoposti ad un periodo di prova di nove mesi. Si considerano nuovi iscritti anche i marittimi attualmente a turno che non abbiano effettuato un periodo di imbarco pari al periodo di prova suindicato. L'esito negativo di tale prova comporta la non reiscrizione al turno.
2. Il marittimo che aspiri a conseguire il passaggio alla qualifica superiore ha facoltà di presentare domanda alla Società affinché la sua posizione sia valutata in relazione alle necessità dell'azienda.
3. Nei casi in cui si proceda alla promozione di marittimi per copertura di vacanze nelle varie categorie, sarà tenuto conto, a parità di altri requisiti, della anzianità nella categoria di appartenenza nel turno particolare della Società.
4. Al fine di effettuare un tirocinio il marittimo può essere adibito per un periodo d'imbarco di dodici mesi alle mansioni di categoria superiore dopo di che, se idoneo, a giudizio della Società potrà essere reiscritto nella qualifica superiore.
5. Ferma restando la disciplina di cui alla presente regolamentazione, all'atto dello sbarco il marittimo verrà reiscritto in ordine cronologico nel turno particolare, purché presenti, per la registrazione, il libretto di navigazione entro 30 giorni dalla data dello sbarco o dalla data di cessazione dell'impedimento nei casi di sbarco per malattia o per comprovati motivi di famiglia. Il marittimo è disponibile per l'imbarco dalla data di reiscrizione, ancorché avvenuta prima di tali termini.
6. L'obbligo della reiscrizione non vige per i marittimi del turno particolare che chiedono lo sbarco senza giustificato motivo a giudizio della Società.
7. Fermo restando quanto previsto all'art. 90 sono considerati giustificati motivi per la non reiscrizione al turno o la cancellazione dal turno stesso tutti quelli indicati al Capo XII del presente contratto per il personale in continuità, nonché i seguenti che qui vengono elencati a titolo meramente esemplificativo:
 - l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dall'ordine di chiamata;
 - l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dall'ordine di chiamata;
 - l'essere stato colpito da provvedimento definitivo di temporanea inibizione dall'esercizio professionale;
 - il raggiungimento dei limiti di età previsti dalle vigenti norme in materia;
 - l'aver preteso da componenti l'equipaggio subordinati per ragioni di servizio la indebita corresponsione di somme connesse al servizio;
 - l'inadempimento degli obblighi contrattuali;

- l'indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 60 giorni;
- la mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendolo seguire dall'invio del documento giustificativo entro 3 giorni dall'insorgere del motivo;
- quando il marittimo ammalato non sia reperibile nel proprio domicilio, come specificato nel successivo art. 93.

8. L'eventuale non reinscrizione nel turno particolare verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata nel termine massimo di 30 giorni dalla data di presentazione del libretto di navigazione.

9. L'eventuale cancellazione dal turno particolare verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata entro 15 giorni dalla data del provvedimento.

10. 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.

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

12. La riduzione della flotta, la soppressione o modificazione dei servizi sono considerati giustificati motivi per la non reinscrizione; la Società nel ridimensionamento del turno dovrà tenere presenti le esigenze tecniche e di rendimento, l'anzianità ed i carichi di famiglia.

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

14. L'eventuale attività sindacale svolta a bordo del marittimo libero dal servizio per la tutela dei diritti derivantigli da norme legislative e contrattuali nonchè per richieste di tessere sindacali e di deleghe per contributi non costituisce giustificato motivo per la non reinscrizione nel turno particolare, purché tale attività avvenga nel pieno rispetto delle disposizioni disciplinari in vigore per legge o per contratto.

15. Il marittimo, che ritenga ingiustificata la non reinscrizione nel turno particolare o la sospensione dal turno o 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.

16. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro i 20 giorni successivi alla richiesta.

17. Qualora il predetto tentativo di conciliazione in sede sindacale sortisca esito positivo, al marittimo verrà data la facoltà di optare o per la reiscrizione al turno o per una soluzione di tipo monetario nei limiti degli importi indicati nell'ultimo comma del presente articolo.

18. Il relativo verbale di conciliazione sarà depositato presso l'Ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione a cura di una delle parti.

19. Il direttore dell'Ufficio o un suo delegato, accertata l'autenticità 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 11/8/1973, n. 533).

20. Ove invece il tentativo di conciliazione non riesca, il marittimo potrà ricorrere ad un Collegio Arbitrale; a tale 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.

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

22. 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.

23. 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.

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

25. 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 secondo le norme contrattuali vigenti per la liquidazione del trattamento di fine rapporto di lavoro, sino ai seguenti limiti:

- Marittimi iscritti al T.P.: 30 giorni di retribuzione;
- Marittimi in continuità di rapporto di lavoro:
 - fino a 4 anni di navigazione in continuità: 3 mensilità;
 - da 4 a 8 anni di navigazione in continuità: 6 mensilità;
 - oltre 8 anni di navigazione in continuità: 9 mensilità.

Art. 93
Controllo sullo stato di malattia

1. Il lavoratore assente per malattia deve trovarsi nel proprio domicilio dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 17.00 alle 19.00, disponibile per le visite di controllo.
2. 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. 94
Comitato paritetico

1. Le parti convengono che, per le questioni riguardanti i «turni particolari» delle Società di navigazione «Tirrenia» e «Adriatica» la rappresentanza in seno al Comitato paritetico presso le Capitanerie di Porto ove sussiste un turno particolare - presieduto dal Comandante di Porto - sia costituita da cinque membri nominati dall'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (Fedarlinea) e da un membro nominato da ciascuna delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti il presente contratto.
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 della Marina Mercantile - sia demandato il compito di vigilare sull'applicazione delle norme del presente Regolamento, di decidere su casi controversi in ordine alle stesse e di formulare alle parti stipulanti il contratto eventuali proposte di modifica alle norme medesime.
3. Eventuali deroghe alle norme contenute negli artt. 86 e 97 commi 1 e 2, del presente Regolamento saranno convenute fra le parti con accordi aziendali, alla cui stipulazione siano state invitate le Organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti il presente contratto.
4. Il «turno particolare unico» della Società «Adriatica» sarà tenuto dall'Ufficio di Collocamento per la Gente di Mare di Venezia con funzione di Uffici Centrali. Il «turno particolare unico» della Società «Tirrenia» sarà tenuto dall'Ufficio di Collocamento per la Gente di Mare di Napoli.
5. Le norme del presente Regolamento sono valide anche per il «turno particolare» di Carloforte della Società «Tirrenia» che rimane in vigore.

CAPO XIV
DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 95

Componimento delle controversie di lavoro

1. Le eventuali divergenze sulla interpretazione del presente contratto saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti, in sede nazionale, mediante apposita Commissione paritetica costituita dai Segretari Generali delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti o loro delegati e da altrettanti membri nominati dalla Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (Fedarlinea). Detta Commissione sarà presieduta dal Direttore Generale del Lavoro Marittimo e Portuale del Ministero dei Trasporti e della Navigazione o da un suo delegato. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla data di denuncia della divergenza le questioni alla stessa sottoposte, redigendo l'apposito verbale.
2. Ferma restando la possibilità di accordo diretto tra le parti interessate per eventuali reclami, le controversie sindacali fra azienda e lavoratori, quando riguardino una sola Società, saranno esaminate fra le Organizzazioni locali dei lavoratori e la Delegazione periferica della Fedarlinea nel porto capolinea. La trattativa dovrà iniziare entro 24 ore dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti.
3. Le controversie sindacali che riguardino navi e marittimi di diverse Società saranno esaminate in sede nazionale. La trattativa dovrà iniziare entro tre giorni dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti.
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.

Art. 96

**Esclusione di ogni rapporto impiegatizio,
salvo stipulazione espressa (*)**

1. Col presente contratto collettivo le parti dichiarano di aver voluto regolare in ogni sua parte il rapporto di lavoro di tutte le categorie di personale a cui esso si riferisce, quale rapporto di imbarco a carattere non impiegatizio, e con esclusione in via assoluta di ogni applicazione degli usi e delle consuetudini esistenti, salvo che il detto rapporto risulti da un regolare contratto collettivo per determinate categorie di personale e di aziende, ovvero da regolare contratto individuale di impiego stipulato per iscritto. Nella ipotesi di coesistenza di un rapporto di imbarco e di un rapporto di impiego comunque costituito, quest'ultimo - in quanto più

favorevole nel suo complesso - sarà assorbente e sostitutivo del primo nelle parti che disciplinano le medesime provvidenze (ad esempio periodo di prova, modalità di risoluzione del rapporto e relative indennità, ferie o licenze, indennità in caso di decesso, ecc.).

(*) Ved. anche R. D.L. 6 febbraio 1936 n 337, convertito in Legge 16 aprile 1936, n 798.

Art. 97

Contrattazione integrativa

1. Fermo restando tutto quanto previsto dalla premessa del presente contratto, che qui si intende 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 dispongono. 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.

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 14^a 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 amatoriale 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 per le quali non si è avviato un confronto per la contrattazione aziendale/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 conglobato. 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.

Art. 98

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, del regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dall'Autorità.

Art. 99

Decorrenza e durata

La parte normativa decorre dal 5 giugno 2007 e scadrà il 31 dicembre 2010. La parte economica del presente contratto decorre dal 1° gennaio 2009 e scadrà il 31 dicembre 2010 (*). Esso si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno qualora non venga disdetto da una delle parti, con lettera raccomandata, almeno sei mesi prima della scadenza.

(*) La parte economica è stata rinnovata con accordo 03/02/2009.

Art. 100
Disposizioni finali e di attuazione

1. La disciplina risultante dalle disposizioni del presente contratto collettivo, da valutare 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.

ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA
(FEDARLINEA)

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI DEI TRASPORTI (FILT/CGIL)

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI (FIT/CISL)

UILTRASPORTI

FEDERAZIONE MARITTIMI (FEDERMAR/CISAL)

ALLEGATI
Tabelle paghe
Indennità e compensi vari

MODELLO DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO A VIAGGIO

MOD. V
(Contratto a viaggio)

CAPITANERIA DI PORTO
del Compartimento Marittimo di _____

CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

L'anno..... il giorno.....del mese di
innanzi a NoiUfficiale di Porto
delegato dal Sig. Comandante di Porto a ricevere i contratti di arruolamento,
presenti gli infrascritti testimoni, si è presentato il Signor
..... il quale in forza di atto del
rogatoè costituito procuratore
armat della nave denominata.....di
tonnellate iscritta al N.di
matricola presso il Compartimento marittimo
di..... e le persone qui appresso
indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo
far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di imbarcarsi ai
patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco
degli equipaggi delle navi da carico superiori a 500 tonnellate di stazza
lorda.

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

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad
ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente
Contratto di arruolamento, e data altresì lettura di quest'ultimo le parti
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 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 Signor 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 marittimo di e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da carico superiori a 500 tonnellate di stazza lorda. Il presente contratto è stipulato a tempo determinato con decorrenza dal al

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente contratto di arruolamento, e 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'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 Signor 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 marittimo di e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da carico superiori a 500 tonnellate di stazza lorda. Il presente contratto è stipulato a tempo indeterminato con decorrenza dal

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente contratto di arruolamento, e 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

ALLEGATO 3

TABELLA DI ARMAMENTO NAVI TRADIZIONALI PER LA NAVIGAZIONE DI LUNGO CORSO
E IN MEDITERRANEO (compresa la navigazione fino a HUELVA, CASABLANCA, KOSSEIR)

QUALIFICA	500/1599		1600/2999		3000/5999		6000/11999		12000/20999		oltre 21000		
	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	L.C = Lungo Corso M = Mediterraneo compresa la navigazione fino a HUELVA,CASA BLANCA, KOSSEIR
Ufficiali Coperta	2	1	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
Direttore Macchina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Ufficiali Macchina	2	1	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
Nostromo	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	1	
Marinaio	4	3	4	3	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	1	1	1	
Comune di Macch.	1	1	1	1	1	-	2	1	2	1	2	2	
Elettricista	-	-	-	-	1	-	1	-	1	1	1	1	
Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Cameriere	1*	-	1*	-	1	1	1	1	1	1	1	1	
Ufficiali R.T.	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Categorie iniziali con intercambiabilità di impiego	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	
TOTALE	16	11	17	15	22	15	24	18	25	19	25	21	
(*) Cameriere aut. Piccolo													

TABELLA DI ARMAMENTO NAVI AUTOMATIZZATE IAQ PER LA NAVIGAZIONE DI LUNGO CORSO E IN MEDITERRANEO (compresa la navigazione fino a HUELVA, CASABLANCA, KOSSEIR)

QUALIFICA	500/1599		1600/2999		3000/5999		6000/11999		12000/20999		oltre 21000		
	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	L.C.	M.	
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	L.C = Lungo Corso M = Mediterraneo compresa la navigazione fino a HUELVA,CASA BLANCA, KOSSEIR
Ufficiali Coperta	2	1	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
Direttore Macchina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Ufficiali Macchina	2	1	2	1	2	1	3	2	3	2	3	2	
Marò Sp. (Nostromi)	-	-	-	-	1	-	1	-	1	1	1	1	
Marinaio	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	
Operaio Special.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Elettricista	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	
Comune di Macch.	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Cameriere	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	
Ufficiali R.T.	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Categorie iniziali con intercambiabilità di impiego	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	
TOTALE	14	11	15	13	18	15	19	17	20	18	28	18	

NOTE ALLA TABELLA NAVI AUTOMATIZZATE

- 1) In deroga alla suddetta Tabella, 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 della Marina Mercantile.
- 4) Le parti convengono, concorde l'Amministrazione, che verificata l'irreperibilità di terzi Ufficiali, previa l'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 5 del presente contratto.

MEDIAZIONE MINISTERIALE PER LE TABELLE D'ESERCIZIO DELLE NAVI DEL GRUPPO FINMARE

L'anno 1984, addì 20 del mese di dicembre, l'Onorevole Ministro della Marina Mercantile, Sen. Gianuario Carta, esaminato lo stato delle vertenze in atto, formula alle parti proposte di raggiungere una intesa nei termini sottospecificati, la cui attuazione sarà realizzata sotto la diretta vigilanza del Ministero:

- premesso che le tabelle di *armamento* e di *esercizio* delle navi delle Società del Gruppo Finmare devono essere allineate a quelle dell'armamento privato e che questa è una delle condizioni essenziali per l'attuazione del nuovo piano di ristrutturazione della Finmare;

- tenuto conto che con l'accordo sindacale di rinnovo del contratto collettivo di lavoro navi da carico, oggi sottoscritto, le tabelle di *armamento* delle navi da carico Finmare sono state unificate con quelle dell'armamento privato;

- considerato che le tabelle di *esercizio* delle navi, oggi in attività, delle Società di navigazione della Finmare, sono in gran parte, superiori a quelle dell'armamento privato, determinando oneri impropri a carico delle Società stesse;

le parti qui sottoscritte, con la mediazione del Ministro della Marina Mercantile, Onorevole Carta, concordano quanto segue:

1 Sulla base delle nuove tabelle minime di armamento annesse al contratto collettivo di lavoro navi da carico rinnovato con accordo sindacale firmato in data odierna, le *tabelle di esercizio* delle navi attualmente di proprietà, o noleggiate a scafo nudo, delle Società *saranno allineate a quelle dell'armamento privato* tramite accordo da definire fra le parti in *sede nazionale entro 60 giorni* dalla firma dell'accordo di rinnovo contrattuale sopra citato.

2 Come prima misura, a decorrere dalla data di sottoscrizione dell'accordo sindacale di rinnovo contrattuale di cui al precedente punto 1, *le Società procederanno con effetto immediato* nei limiti previsti dalle nuove tabelle di armamento e in relazione agli sbarchi per avvicendamento, ad *una immediata riduzione delle tabelle di esercizio in atto*, in ragione di *tre persone (in media) per ogni equipaggio*.

3 Qualora l'accordo non venisse raggiunto entro il termine di 60 giorni di cui al precedente punto 1, le parti saranno convocate nei 15 giorni successivi dal Ministro della Marina Mercantile per la definizione del problema anche nel quadro del piano di riassetto della flotta, che presuppone parificazione di costi con l'Armamento privato.

4 Il presente accordo fa *parte integrante dell'accordo di rinnovo contrattuale* e ne costituisce una *condizione fondamentale*.

MINIMI CONTRATTUALI CONGLOBATI PERSONALE DI STATO MAGGIORE ED ALLIEVI UFFICIALI

Grado	Dall'1/6/2007 Euro	Dall'1/1/2008 Euro	Dall'1/1/2009 Euro	Dall'1/1/2010 Euro
Lungo corso				
1° Ufficiale	1.874,36	1.918,08	1.966,41	2.014,75
2° Ufficiale	1.583,01	1.619,93	1.660,75	1.701,57
3° Ufficiale	1.472,94	1.507,29	1.545,28	1.583,26
Mediterraneo				
1° Ufficiale	1.845,23	1.888,27	1.935,85	1.983,43
2° Ufficiale	1.547,82	1.583,92	1.623,84	1.663,75
3° Ufficiale	1.445,60	1.479,32	1.516,60	1.553,88
Allievi Ufficiali				
Oltre 9 mesi di navigazione	1.103,18	1.128,91	1.157,36	1.185,80
Fino a 9 mesi di navigazione	1.065,89	1.090,75	1.118,24	1.145,73

EX PAGA BASE PERSONALE DI STATO MAGGIORE ED ALLIEVI UFFICIALI (da valere esclusivamente per gli istituti espressamente calcolati su tale componente del minimo contrattuale conglobato)

Grado	Dall'1/6/2007 Euro	Dall'1/1/2008 Euro	Dall'1/1/2009 Euro	Dall'1/1/2010 Euro
Lungo corso				
1° Ufficiale	1.321,04	1.364,76	1.413,09	1.461,43
2° Ufficiale	1.041,36	1.078,28	1.119,10	1.159,92
3° Ufficiale	935,54	970,52	1.007,88	1.045,86
Mediterraneo				
1° Ufficiale	1.292,97	1.336,01	1.383,59	1.431,17
2° Ufficiale	1.007,23	1.043,33	1.083,25	1.123,16
3° Ufficiale	909,25	942,97	980,25	1.017,53
Allievi Ufficiali				
Oltre 9 mesi di navigazione	582,58	608,31	636,76	665,20
Fino a 9 mesi di navigazione	546,49	571,85	599,34	626,83

**SUPPLEMENTO PAGA PER ANZIANITA' AL
PERSONALE DI STATO MAGGIORE**

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:

Supplemento dal 1° giugno 2007			
	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
	Euro	Euro	Euro
Fino a 5 anni	79,26	62,49	56,13
da 5 a 10 anni	92,48	72,89	65,49
da 10 a 15 anni	105,69	83,31	74,85
da 15 a 20 anni	118,89	93,73	84,20
Oltre 20 anni	132,10	104,14	93,55

Supplemento dal 1° gennaio 2008			
	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
	Euro	Euro	Euro
Fino a 5 anni	81,88	64,70	58,19
da 5 a 10 anni	95,54	75,48	67,89
da 10 a 15 anni	109,18	86,26	77,60
da 15 a 20 anni	122,83	97,05	87,29
Oltre 20 anni	136,48	107,83	96,99

Supplemento dal 1° gennaio 2009			
	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
	Euro	Euro	Euro
Fino a 5 anni	84,78	67,15	60,47
da 5 a 10 anni	98,92	78,34	70,55
da 10 a 15 anni	113,05	89,53	80,63
da 15 a 20 anni	127,18	100,73	90,71
Oltre 20 anni	141,31	111,91	100,79

Supplemento dal 1° gennaio 2010

	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
	Euro	Euro	Euro
Fino a 5 anni	87,68	69,60	62,75
da 5 a 10 anni	102,31	81,19	73,21
da 10 a 15 anni	116,92	92,79	83,67
da 15 a 20 anni	131,53	104,40	94,13
Oltre 20 anni	146,14	115,99	104,59

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 20 anni	0,10

Agli effetti dell'applicazione delle percentuali 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 PROVVISORIO DEL TITOLO PROFESSIONALE DI CAPITANO
DI LUNGO CORSO O DI MACCHINA**

Ai Padroni al comando che abbiano una 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 € 1,55 mensili.

Ai Padroni al comando che non abbiano maturato il diritto al supplemento paga di € 1,55 mensili, sarà riconosciuto un supplemento paga di € 1,29 mensili.

Detto supplemento di € 1,29 mensili non verrà più corrisposto quando il Padrone al comando avrà maturato il diritto al predetto supplemento paga di € 1,55 mensili.

Al restante personale imbarcato in qualità di Ufficiale, che non sia in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di Capitano di macchina e ai Marconisti assunti direttamente dalla Società sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di € 1,29 mensili.

Detto supplemento è elevato a € 1,55 mensili per il personale di cui sopra con oltre cinque anni di anzianità di navigazione su navi mercantili nazionali.

MINIMI CONTRATTUALI CONGLOBATI SOTTUFFICIALI E COMUNI

Qualifica	Dall'1/6/2007	Dall'1/1/2008	Dall'1/1/2009	Dall'1/1/2010
	Euro	Euro	Euro	Euro
Sottufficiale C.S - Nostromo Capo Operaio	1.371,06	1.403,04	1.438,39	1.473,75
Sottufficiale non C.S. - Operaio Carpentiere - Cuoco - Tankista 1° Cameriere - Elettricista (1)	1.319,76	1.350,55	1.384,58	1.418,61
Comune di coperta e di macchina Comune polivalente - Cameriere 2° Cuoco	1.169,33	1.196,60	1.226,76	1.256,91
Carbonaio	1.164,60	1.191,77	1.221,80	1.251,83
Giovanotto di macchina Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	1.055,71	1.080,34	1.107,56	1.134,78
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	1.018,16	1.041,91	1.068,16	1.094,42
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	971,50	994,16	1.019,16	1.044,16

(1) All'elettricista unico o consegnatario del materiale elettrico sarà corrisposto il trattamento economico del Sottufficiale Capo Servizi.

EX PAGA BASE SOTTUFFICIALI E COMUNI

(da valere esclusivamente per gli istituti espressamente calcolati su tale componente del minimo contrattuale conglobato)

Qualifica	Dall'1/6/2007	Dall'1/1/2008	Dall'1/1/2009	Dall'1/1/2010
	Euro	Euro	Euro	Euro
Sottufficiale C.S - Nostromo Capo Operaio	838,57	870,55	905,90	941,26
Sottufficiale non C.S. - Operaio Carpentiere - Cuoco - Tankista 1° Cameriere - Elettricista (1)	789,60	820,39	854,42	888,45
Comune di coperta e di macchina Comune polivalente - Cameriere 2° Cuoco	645,77	673,04	703,20	733,35
Carbonaio	641,22	668,39	698,42	728,45
Giovanotto di macchina Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	537,23	561,86	589,08	616,30
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	501,40	525,15	551,40	577,76
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	456,86	479,52	504,52	529,52

Maggiorazioni di paga per anzianità

Gli importi percepiti a titolo di «maggiorazioni paga per anzianità» alla data del 30/6/1981 sulla base della precedente normativa, resteranno congelati in cifra. Nel secondo semestre 1981 non avrà luogo maturazioni di scatti per anzianità. A decorrere dal 5/8/1999 verranno riconosciuti ai marittimi (Ufficiali in contratto di arruolamento, Sottufficiali e Comuni) cinque scatti biennali di cui il primo è riportato nella colonna 1 e i rimanenti 4 nella colonna 2 delle seguenti tabelle:

In vigore dal 1° giugno 2007

	Scatto (ex 5%) in Euro	Scatto (ex 3%) in Euro
Lungo corso		
1° Ufficiale	66,05	39,63
2° Ufficiale	52,07	31,24
3° Ufficiale	46,78	28,07
Mediterraneo		
1° Ufficiale	64,65	38,79
2° Ufficiale	50,36	30,22
3° Ufficiale	45,47	27,28
Sottufficiali e Comuni		
Sottuff.le C.S. - Nostromo - Capo operaio	41,93	25,16
Sottufficiale non C.S.- Operaio - Carpentiere Tankista - Eletttricista - Cuoco - 1° Cameriere	39,48	23,69
Comune di coperta e di macchina Com. polivalente - Cameriere - 2° Cuoco	32,28	19,37
Carbonaio	32,06	19,23
Giovanotto di macchina - Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	26,86	16,12
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	25,07	15,04
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	22,85	13,70

In vigore dal 1° gennaio 2008

	Scatto (ex 5%) in Euro	Scatto (ex 3%) in Euro
Lungo corso		
1° Ufficiale	68,24	40,94
2° Ufficiale	53,91	32,35
3° Ufficiale	48,50	29,10
Mediterraneo		
1° Ufficiale	66,80	40,08
2° Ufficiale	52,17	31,30
3° Ufficiale	47,15	28,29
Sottufficiali e Comuni		
Sottuff.le C.S. - Nostromo - Capo operaio	43,53	26,11
Sottufficiale non C.S.- Operaio - Carpentiere Tankista - Elettricista - Cuoco - 1° Cameriere	41,02	24,61
Comune di coperta e di macchina Com. polivalente - Cameriere - 2° Cuoco	33,65	20,19
Carbonaio	33,42	20,05
Giovanotto di macchina - Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	28,09	16,86
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	26,26	15,75
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	23,98	14,38

In vigore dal 1° gennaio 2009

	Scatto (ex 5%) in Euro	Scatto (ex 3%) in Euro
Lungo corso		
1° Ufficiale	70,65	42,39
2° Ufficiale	55,96	33,57
3° Ufficiale	50,39	30,24
Mediterraneo		
1° Ufficiale	69,18	41,51
2° Ufficiale	54,17	32,50
3° Ufficiale	49,02	29,41
Sottufficiali e Comuni		
Sottuff.le C.S. - Nostromo - Capo operaio	45,30	27,18
Sottufficiale non C.S.- Operaio - Carpentiere Tankista - Eletttricista - Cuoco - 1° Cameriere	42,72	25,64
Comune di coperta e di macchina Com. polivalente - Cameriere - 2° Cuoco	35,16	21,10
Carbonaio	34,92	20,95
Giovanotto di macchina - Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	29,45	17,68
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	27,57	16,54
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	25,23	15,13

In vigore dal 1° gennaio 2010

	Scatto (ex 5%) in Euro	Scatto (ex 3%) in Euro
Lungo corso		
1° Ufficiale	73,07	43,84
2° Ufficiale	58,00	34,80
3° Ufficiale	52,29	31,38
Mediterraneo		
1° Ufficiale	71,56	42,94
2° Ufficiale	56,16	33,70
3° Ufficiale	50,88	30,53
Sottufficiali e Comuni		
Sottuff.le C.S. - Nostromo - Capo operaio	47,07	28,24
Sottufficiale non C.S.- Operaio - Carpentiere Tankista - Eletttricista - Cuoco - 1° Cameriere	44,42	26,66
Comune di coperta e di macchina Com. polivalente - Cameriere - 2° Cuoco	36,66	22,00
Carbonaio	36,42	21,85
Giovanotto di macchina - Giovanotto di 1^ - Garzone di 1^	30,81	18,49
Giovanotto di 2^ - Garzone di 2^	28,89	17,33
Mozzo - Piccolo di camera e cucina Allievo comune polivalente	26,48	15,88

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.

Norma transitoria

A decorrere dall'1/1/1982 sarà riconosciuto il primo degli scatti anzidetti a coloro che avranno maturato due anni di anzianità dalla data di entrata in continuità, ovvero due anni di effettiva navigazione per gli iscritti al turno particolare.

Per coloro che non abbiano tali requisiti alla data del 1° gennaio 1982, lo scatto sarà riconosciuto alla maturazione del previsto biennio di anzianità.

NOTA:

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.

ALLEGATO 9**INDENNITA' MENSILE DI NAVIGAZIONE PER IL PERSONALE
DI STATO MAGGIORE ED ALLIEVI UFFICIALI**

Qualifica	Dal 1° giugno 2007 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	195,70
2° Ufficiale	155,88
3° Ufficiale	132,04
Mediterraneo	
1° Ufficiale	103,13
2° Ufficiale	82,63
3° Ufficiale	69,40
Allievi Ufficiali	
Oltre 9 mesi di navigazione	20,96
Fino a 9 mesi di navigazione	20,70

**INDENNITA' MENSILE DI NAVIGAZIONE
PER I SOTTUFFICIALI E COMUNI**

Qualifica	Dall'1/1/1992 Euro
Sottufficiali Capi Servizio	66,56
Sottufficiali non Capi Servizio	64,16
Comuni	42,85
Giovanotti e Garzoni	24,02
Mozzi e Piccoli	21,75

Note

Indennità di navigazione

Gli importi mensili dell'indennità di navigazione sono quelli risultanti dai relativi allegati navi da passeggeri e navi da carico.

Le parti si danno reciprocamente atto che tali importi mensili risultanti dal presente accordo sono comprensivi dei seguenti elementi retributivi:

- indennità rischio mine;

- indennità navi da carico, di cui all'all. 16 del contratto navi da carico 1 novembre 1974;

- i compensi orari per lavoro straordinario per il numero di ore indicato in appendice al contratto, determinati secondo le quote (feriali diurne) orarie in vigore dal 1-1-1978 anteriormente al rinnovo contrattuale.

Le parti si danno, altresì, reciprocamente atto che gli elementi retributivi come sopra conglobati sono soppressi alla data del 31-7-78 e non potranno costituire oggetto di ulteriori rivendicazioni.

L'indennità di navigazione dei 3 Ufficiali viene elevata da € 42,13 a € 45,38, con conseguente incremento di € 3,25. Contemporaneamente si procede al recupero a «costo zero» di detto importo dalla paga base, che viene diminuita di € 1,21. La quota oraria di lavoro straordinario diminuisce quindi di € 0,01.

L'indennità di navigazione dei Sottufficiali Capi Servizio viene abbassata da € 48,39 a € 45,38 con conseguente riduzione di € 3,00. Contemporaneamente si procede alla compensazione a «costo zero» aumentando la paga base di € 1,05. La quota oraria di lavoro straordinario aumenta quindi di € 0,01.

**INDENNITA' MENSILE DI NAVIGAZIONE INTEGRATIVA
(ex Maggiorazione 30% giornate festive)**

L'indennità di navigazione di cui all'allegato 9 viene integrata, per il personale in C.R.L., dai seguenti importi mensili a titolo di maggiorazione festivi trascorsi in navigazione:

Qualifica	Importi mensili	Importi mensili	Importi mensili
	dall'1/1/2008	dall'1/1/2009	dall'1/1/2010
	Euro	Euro	Euro
Lungo corso			
1° Ufficiale	120,94	123,99	127,04
2° Ufficiale	101,81	104,46	107,03
3° Ufficiale	94,73	97,08	99,48
Mediterraneo			
1° Ufficiale	119,03	122,03	125,03
2° Ufficiale	99,58	102,10	104,62
3° Ufficiale	92,90	95,25	97,60
Sottufficiali e Comuni			
Sottufficiali Capi Servizio	87,92	90,15	92,39
Sottufficiali non Capi Servizio	84,35	86,50	88,64
Comuni	74,51	76,41	78,32
Giovanotti e Garzoni	67,05	68,77	70,48
Mozzi e Piccoli	61,55	63,13	64,70

Le parti si danno atto che l'inclusione dei predetti importi nell'indennità di navigazione viene effettuata con lo specifico intento di fornire un corrispettivo al disagio derivante dal mancato usufruimento durante la navigazione delle domeniche e festività nelle ricorrenze stesse.

Al 1° gennaio di ciascun anno l'indennità di cui all'allegato 10 sarà variata in relazione agli incrementi del minimo contrattuale conglobato, supplementi e maggiorazioni per anzianità intervenuti.

INDENNITA' DI NAVIGAZIONE GIORNALIERA AGGIUNTIVA**1) INDENNITÀ DI NAVIGAZIONE PER RISCHIO DI GUERRA**

a) In aggiunta alle quote mensili di indennità di navigazione indicate all'allegato 9, 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:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	54,00
2° Ufficiale	46,00
3° Ufficiale	43,00
Mediterraneo	
1° Ufficiale	53,15
2° Ufficiale	45,00
3° Ufficiale	42,35
Allievo Ufficiale	10,00
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	40,00
Sottufficiale non C.S.	38,00
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	34,00
Carbonaio	33,50
Giovanotto 1^ - Garzone 1^	30,50
Giovanotto 2^ - Garzone 2^	29,50
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	28,00

b) Le quote di cui al presente punto 1 saranno incrementate di una somma pari ai supplementi paga e maggiorazioni per anzianità moltiplicato per il coefficiente fisso 0,033333 limitatamente al personale cui spettano tali maggiorazioni.

c) Gli importi sopra indicati rimarranno invariati per la durata del CCNL.

2) INDENNITA' INTEGRATIVA DI NAVIGAZIONE PER "NAVI CISTERNA"

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:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	11,42
2° Ufficiale	9,64
3° Ufficiale	8,96
Mediterraneo	
1° Ufficiale	11,25
2° Ufficiale	9,43
3° Ufficiale	8,80
Allievo Ufficiale	6,68
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	8,33
Sottufficiale non C.S.	8,01
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	7,09
Carbonaio	7,07
Giovanotto 1^ - Garzone 1^	6,40
Giovanotto 2^ - Garzone 2^	6,18
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	5,88

b) Quando la nave cisterna soste in un porto per un periodo superiore a quindici giorni e sia riconosciuta libera da gas, le quote giornaliere di cui sopra non sono dovute per l'ulteriore durata della sosta.

c) Gli importi sopra indicati rimarranno invariati per la durata del CCNL.

3) INDENNITA' INTEGRATIVA DI NAVIGAZIONE PER "TRASPORTO MATERIE INFIAMMABILI O ESPLOSIVE"

a) Quando la nave non cisterna, o cisterna per la quale non sia corrisposta all'equipaggio l'indennità di cui al punto 2, fosse adibita al trasporto di materie dichiarate infiammabili oppure di altre materie la cui pericolosità sia contemplata dalle vigenti disposizioni di legge, e il carico di tali materie raggiunga almeno il 25% del tonnello di stazza lorda della nave, saranno corrisposte a tutti i componenti dell'equipaggio, in aggiunta all'indennità di navigazione di cui all'allegato 9, le seguenti quote giornaliere di indennità di navigazione per tutto il tempo per il quale le materie infiammabili saranno rimaste a bordo:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	8,57
2° Ufficiale	7,23
3° Ufficiale	6,72
Mediterraneo	
1° Ufficiale	8,44
2° Ufficiale	7,07
3° Ufficiale	6,60
Allievo Ufficiale	5,01
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	6,25
Sottufficiale non C.S.	6,01
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	5,32
Carbonaio	5,30
Giovanotto 1 [^] - Garzone 1 [^]	4,80
Giovanotto 2 [^] - Garzone 2 [^]	4,64
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	4,41

b) Ferme restando le condizioni di cui al precedente punto a), quando la

nave sia adibita al trasporto di esplosivi il cui peso netto raggiunga almeno una tonnellata, in sostituzione dell'indennità di cui alla lettera a) punto 3, verranno corrisposte le seguenti quote giornaliere di indennità di navigazione:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	11,42
2° Ufficiale	9,64
3° Ufficiale	8,96
Mediterraneo	
1° Ufficiale	11,25
2° Ufficiale	9,43
3° Ufficiale	8,80
Allievo Ufficiale	6,68
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	8,33
Sottufficiale non C.S.	8,01
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	7,09
Carbonaio	7,07
Giovanotto 1^ - Garzone 1^	6,40
Giovanotto 2^ - Garzone 2^	6,18
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	5,88

c) Gli importi sopra indicati rimarranno invariati per la durata del CCNL.

4) INDENNITA' INTEGRATIVA DI NAVIGAZIONE PER "PROLUNGATA NAVIGAZIONE ALL'ESTERO"

a) Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero del marittimo imbarcato per oltre 120 giorni a contare dall'ora di partenza della nave dall'ultimo porto nazionale all'ora dell'arrivo della nave al primo porto nazionale, saranno corrisposte al marittimo, con decorrenza dal giorno di partenza dall'ultimo porto nazionale e fino all'arrivo al primo porto nazionale ed in aggiunta alle quote di indennità di navigazione indicate all'allegato 9, le seguenti quote giornaliere integrative:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	4,50
2° Ufficiale	3,70
3° Ufficiale	3,50
Mediterraneo	
1° Ufficiale	4,43
2° Ufficiale	3,62
3° Ufficiale	3,44
Allievo Ufficiale	2,50
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	3,20
Sottufficiale non C.S.	3,10
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	2,80
Carbonaio	2,70
Giovanotto 1^ - Garzone 1^	2,50
Giovanotto 2^ - Garzone 2^	2,40
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	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 interruttrive le soste in più porti nazionali che siano complessivamente di durata superiore alle 60 ore, di cui due di almeno 24 ore dall'ora dell'ormeggio della nave al primo porto nazionale all'ora di

partenza della nave dall'ultimo porto nazionale, con esclusione delle navi adibite a linee locali.

c) Gli importi sopra indicati rimarranno invariati per la durata del CCNL.

5) INDENNITA' INTEGRATIVA DI NAVIGAZIONE PER "RISCHI EPIDEMICI"

a) Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con Ordinanza del Ministero competente verranno corrisposte 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 di indennità di navigazione, che si aggiungono a quelle previste all'allegato 9:

Qualifica	Importo giornaliero dall'1/7/2003 Euro
Lungo corso	
1° Ufficiale	3,70
2° Ufficiale	2,90
3° Ufficiale	2,60
Mediterraneo	
1° Ufficiale	3,61
2° Ufficiale	2,80
3° Ufficiale	2,52
Allievo Ufficiale	1,00
Sottufficiali e Comuni	
Sottufficiale C.S.	2,30
Sottufficiale non C.S.	2,10
Comune - Cameriere - 2° Cuoco	1,80
Carbonaio	1,70
Giovanotto 1 [^] - Garzone 1 [^]	1,40
Giovanotto 2 [^] - Garzone 2 [^]	1,30
Mozzo - Piccolo - A.C.P.	1,15

b) Gli importi sopra indicati rimarranno invariati per la durata del CCNL.

c) Le quote giornaliere di cui sopra sono pure dovute 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 o della permanenza della nave in detto porto.

d) Le quote giornaliere di cui sopra sono pure dovute nell'ipotesi che la patente rechi l'annotazione dell'esistenza di uno stato epidemico di colera o peste, o vaiolo o tifo petecchiale, o febbre gialla, ma occorre che nell'annotazione sulla patente ricorra testualmente l'espressione «epidemia» o «stato epidemico».

e) Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, sono dovute all'equipaggio le stesse quote giornaliere sopra previste dal 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) Le quote giornaliere integrative di indennità di navigazione di cui alla lettera a) dei precedenti punti 1), 2), 3), 4) e 5) ed alla lettera b) del punto 3 non possono essere calcolate nella retribuzione né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione come base di calcolo.

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO
PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI
(dal 1° giugno 2007)**

IN PORTO E IN NAVIGAZIONE		
Qualifica	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
	Euro	Euro
Lungo corso		
1° Ufficiale	12,73	13,55
2° Ufficiale	10,75	11,44
3° Ufficiale	10,01	10,65
Mediterraneo		
1° Ufficiale	12,54	13,34
2° Ufficiale	10,52	11,19
3° Ufficiale	9,82	10,45
Allievi Ufficiali		
Allievi Ufficiali + 9 mesi	7,49	7,97
Allievi Ufficiali - 9 mesi	7,24	7,70

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO
PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI
(dal 1° gennaio 2008)**

IN PORTO E IN NAVIGAZIONE		
Qualifica	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
Lungo corso	Euro	Euro
1° Ufficiale	13,03	13,86
2° Ufficiale	11,00	11,71
3° Ufficiale	10,24	10,90
Mediterraneo		
1° Ufficiale	12,83	13,65
2° Ufficiale	10,76	11,45
3° Ufficiale	10,05	10,69
Allievi Ufficiali		
Allievi Ufficiali + 9 mesi	7,67	8,16
Allievi Ufficiali - 9 mesi	7,41	7,88

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO
PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI
(dal 1° gennaio 2009)**

IN PORTO E IN NAVIGAZIONE		
Qualifica	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
Lungo corso	Euro	Euro
1° Ufficiale	13,36	14,21
2° Ufficiale	11,28	12,00
3° Ufficiale	10,50	11,17
Mediterraneo		
1° Ufficiale	13,15	13,99
2° Ufficiale	11,03	11,74
3° Ufficiale	10,30	10,96
Allievi Ufficiali		
Allievi Ufficiali + 9 mesi	7,86	8,37
Allievi Ufficiali - 9 mesi	7,60	8,08

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO
PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI
(dal 1° gennaio 2010)**

IN PORTO E IN NAVIGAZIONE		
Qualifica	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
Lungo corso	Euro	Euro
1° Ufficiale	13,69	14,56
2° Ufficiale	11,56	12,30
3° Ufficiale	10,76	11,44
Mediterraneo		
1° Ufficiale	13,47	14,34
2° Ufficiale	11,30	12,03
3° Ufficiale	10,56	11,23
Allievi Ufficiali		
Allievi Ufficiali + 9 mesi	8,06	8,57
Allievi Ufficiali - 9 mesi	7,78	8,28

ALLEGATO 12

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO SOTTUFFICIALI
E COMUNI
(dal 1° giugno 2007)**

Qualifica	IN PORTO E IN NAVIGAZIONE	
	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
	Euro	Euro
Sottufficiale C,S,	9,31	9,91
Sottufficiale / Cuoco	8,97	9,54
Comune di cop. e mac. / 2° cuoco	7,94	8,45
Carbonaio	7,91	8,42
Giov. 1° / Giov. Macchina / Garzone 1°	7,17	7,63
Giov. 2° / Garz. Cucina	6,92	7,36
Mozzo / Picc. cam. e cuc. / Allievo comune polivalente	6,60	7,02

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO SOTTUFFICIALI
E COMUNI
(dal 1° gennaio 2008)**

Qualifica	IN PORTO E IN NAVIGAZIONE	
	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
	Euro	Euro
Sottufficiale C,S,	9,53	10,14
Sottufficiale / Cuoco	9,17	9,76
Comune di cop. e mac. / 2° cuoco	8,13	8,65
Carbonaio	8,10	8,61
Giov. 1° / Giov. Macchina / Garzone 1°	7,34	7,81
Giov. 2° / Garz. Cucina	7,08	7,53
Mozzo / Picc. cam. e cuc. / Allievo comune polivalente	6,75	7,19

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO SOTTUFFICIALI
E COMUNI
(dal 1° gennaio 2009)**

Qualifica	IN PORTO E IN NAVIGAZIONE	
	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
	Euro	Euro
Sottufficiale C,S,	9,77	10,40
Sottufficiale / Cuoco	9,41	10,01
Comune di cop. e mac. / 2° cuoco	8,33	8,87
Carbonaio	8,30	8,83
Giov. 1° / Giov. Macchina / Garzone 1°	7,52	8,01
Giov. 2° / Garz. Cucina	7,26	7,72
Mozzo / Picc. cam. e cuc. / Allievo comune polivalente	6,92	7,37

**COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO SOTTUFFICIALI
E COMUNI
(dal 1° gennaio 2010)**

Qualifica	IN PORTO E IN NAVIGAZIONE	
	Feriale notturno e diurno/Festivo Diurno	Festivo notturno
	Euro	Euro
Sottufficiale C,S,	10,01	10,65
Sottufficiale / Cuoco	9,64	10,25
Comune di cop. e mac. / 2° cuoco	8,54	9,09
Carbonaio	8,50	9,05
Giov. 1° / Giov. Macchina / Garzone 1°	7,71	8,20
Giov. 2° / Garz. Cucina	7,43	7,91
Mozzo / Picc. cam. e cuc. / Allievo comune polivalente	7,09	7,55

NOTA: Per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20,00 e le ore 6,00.

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

PRIMA COLAZIONE	Caffè, latte, pane, burro e marmellata
COLAZIONE	Minestra Due piatti cucina Frutta oppure formaggio Caffè Pane a discrezione Vino od acqua minerale (1)
PRANZO	Minestra Due piatti cucina Frutta oppure formaggio Caffè Pane a discrezione Vino od acqua minerale (1)

(1) Vale quanto previsto al comma 13) dell'Allegato 16.
Sarà somministrato il dolce nelle domeniche e nelle giornate del 25 aprile, 1° maggio, Natale e Capodanno.

TABELLA VIVERI SOTTUFFICIALI E COMUNI
(Composizione dei pasti)

Giorni	Prima colazione	Seconda colazione	Pranzo
Lunedì	Caffè e latte Formaggio	Risotto al burro e sugo di pomodoro Filetto di merluzzo Insalata Bistecca di manzo Patate fritte Frutta fresca	Minestrone di pasta e legumi Trippa in umido Frittata all'ortolana Bietole saltate Frutta fresca
Martedì	Caffè e latte Alici	Spaghetti alla scarpara Tonno sott'olio con insalata e patate bollite Roastbeef all'inglese Frutta fresca	Minestra di pasta, patate e verdura Manzo arrosto Insalata Emmenthal svizzero Frutta fresca
Mercoledì	Caffè e latte Salume	Pastasciutta con sugo di carne Fegato alla veneziana Pollo arrosto Insalata Frutta fresca	Zuppa di legumi e verdura Spezzatino di vitello con piselli Trancia di cernia con patate Frutta fresca
Giovedì	Caffè e latte Marmellata	Antipasto con prosciutto crudo, olive e sottaceti Risotto alla milanese Manzo arrosto Macedonia legumi Frutta fresca	Minestra di pasta alla casalinga Bistecca ai ferri con patate al forno Fior di latte Composta di frutta

Venerdì	Caffè e latte Alici	Pastasciutta al pesto o all'acciuga Pesce Patate Uova a piacere (due) Frutta fresca	Minestrone di pasta e verdura Pizza alla napoletana Bistecca di vitello con verdura cotta Frutta fresca
Sabato	Caffè e latte Formaggio	Pastasciutta al sugo di pomodoro e burro Stoccafisso in umido con patate Cotolette alla milanese Insalata Frutta fresca	Pastina in brodo Bollito di manzo con patate e salsa verde Tacchino arrosto Composta di frutta
Domenica	Caffè e latte Tonno sotto olio	Antipasto con prosciutto crudo olive e sott'aceti Pastasciutta al sugo di pomodoro Bistecca di vitello e insalata Frutta fresca	Minestra di pasta e verdura Calamari fritti Pollo alla cacciatora con patate al forno Frutta fresca Dolce

Vitto a bordo

Al fine di verificare la rispondenza della tabella viveri contenuta nei vigenti contratti collettivi nazionali all'effettivo fabbisogno dei marittimi ed 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 (QUANTITATIVI IN GRAMMI) SPETTANTI AD OGNI MARITTIMO

	Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		TOTALE
Pane	a discrezione														
Pasta	—	40	120	40	120	—	—	40	120	40	120	40	120	40	840
Farina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	30	80
Riso	110	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	220
Carne di bue	200	—	—	200	—	—	200	200	—	—	—	160	—	—	960
Roast beef	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Carne di pollo	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	250	500
Carne di vitello	—	—	—	—	—	160	—	—	—	160	160	—	160	—	640
Fegato di manzo	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Trippa	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Tacchino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	200
Fior di latte	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	100
Pesce fresco	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	200
Pesce congelato	150	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	150	500
Stoccafisso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	125
Uova n°	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	5
Legumi secchi	—	50	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	100
Patate	100	50	150	75	—	100	—	150	100	75	50	100	—	150	1100
Alici salate	—	—	20	—	—	—	—	—	20	20	—	—	—	—	60
Formaggio estero	50	—	—	—	—	—	—	—	—	20	50	—	—	—	120
Emmenthal	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Formaggio grana	10	18	10	8	10	8	10	8	10	8	10	7	10	8	135
Tonno sott'olio	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	100

	Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		TOTALE
Salumi	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Prosciutto crudo (al netto)	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	40	—	80
Latte	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	15	715
Verdura fresca e surgelata	100	150	100	150	150	50	100	100	—	200	150	—	100	—	1350
Carote	—	—	—	—	—	—	50	—	—	50	—	—	—	50	150
Cipolle	30	40	30	—	60	—	30	10	—	40	60	—	20	20	340
Verdura conservata	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Pomodori pelati	15	70	80	—	—	25	—	—	—	20	100	—	15	10	335
Conserva di pomodoro	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Concentrato di pomodoro	—	10	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	10	15	60
Olio oliva/semi	60	55	40	25	40	25	35	30	40	30	50	25	45	40	540
Burro	30	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	10	—	100
Lardo	—	—	—	20	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	40
Altri grassi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	20	30
Zucchero	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	25	200
Caffè	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	105
Frutta fresca	150	150	150	150	150	150	150	—	150	150	150	—	150	150	1800
Frutta allo sciroppo	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	100	—	—	200
Marmellata	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	5	45
Olive	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	50	—	100
Sottaceti	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	50	—	100
Limoni	40	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	80
Vino (litri)	0,5		0,5		0,5		0,5		0,5		0,5		0,5		3.500
Sale, aceto, droghe	secondo le esigenze														

**ANNOTAZIONI ALLA TABELLA VIVERI
SOTTUFFICIALI E COMUNI**

1 A richiesta del personale saranno forniti, in sostituzione delle alici, nei giorni di martedì e venerdì, grammi 50 di marmellata.

2 Al personale in servizio nelle guardie notturne saranno distribuiti un panino imbottito e grammi 15 di caffè in polvere, più grammi 25 di zucchero.

3 Sarà somministrato il dolce anche nelle festività del 25 aprile, 1° maggio, Natale, Capodanno.

4 Le mense equipaggio saranno dotate di tovaglie e al personale verrà fornito un tovagliolo di carta a doppio strato cm 40x40 per ogni singolo pasto (3 tovaglioli al giorno).

5 Le Società impiegheranno, nelle cucine equipaggio, personale che sia in possesso di una migliore preparazione professionale e, quindi, retribuito in misura adeguata alla preparazione stessa.

6 L'unificazione vitto Sottufficiali e Comuni non comporta alcun aumento delle «tabelle di esercizio» né determina alcun aumento di oneri diretti o indiretti.

7 Quando la nave è in porto nazionale, con esclusione del personale in servizio, al marittimo che comunichi almeno 24 ore prima, al Comando di bordo, di non consumare i pasti a bordo, in caso di cucina aperta, sarà corrisposta la seguente indennità:

- per la prima colazione e seconda colazione, complessivamente € 0,26.
- per il pranzo € 0,21.

8 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 di estratto di pomodoro;
- a gr. 200 di pesce fresco equivalgono gr.200 di pesce surgelato.

9 Quando non sia possibile, in navigazione, tenere presenti le esigenze della nave e del servizio, distribuire della verdura, come pure nei porti di difficile rifornimento, essa sarà sostituita da gr. 50 di fagioli o gr.200 di patate.

10 Il pesce fresco potrà essere delle seguenti qualità: acciughe, sardine, bughe, sgombri, polipi, lacerti e trote.

11 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.

12 Tutti i generi alimentari debbono essere di buona qualità.

13 La razione giornaliera di vino all'equipaggio verrà somministrata nella misura di mezzo litro sfuso pro-capite senza distinzione di grado e di categoria. Nel caso non

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

A richiesta del marittimo sarà fornito un litro di acqua minerale in sostituzione del previsto quantitativo di vino.

14 Quando non sia possibile la distribuzione della frutta fresca, verrà sostituita con frutta conservata in scatola in ragione di gr.100 per razione o con frutta secca in ragione di gr. 50 per razione. Sulle navi da passeggeri quando le possibilità di approvvigionamento lo consentano, sarà effettuata la rotazione nella somministrazione della qualità di frutta.

15 Somministrazione gratuita del chinino.

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

16 Generi di bottiglieria e tabacchi in vendita per l'equipaggio.

I prezzi di vendita dei generi di bottiglierie e tabacchi per l'equipaggio saranno affissi a bordo.

MODIFICHE ALLA TABELLA NORMALE DEI VIVERI PER GLI EQUIPAGGI DELLE NAVI DESTINATE A VIAGGI TROPICALI O CLIMI GLACIALI

A) Per navi destinate a 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 di 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;
- la spettanza giornaliera di zucchero sarà di 40 gr. pro-capite;
- la razione di limoni sarà di dieci limoni alla settimana.

B) Per navi destinate a traffici in climi glaciali o particolarmente freddi (oltre 60° latitudine Nord o Sud d'estate e oltre 55° d'inverno), a precisazione di quanto previsto dall'art. 72 della legge 16 giugno 1939 n. 1045:

- 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.

Estratto della legge 16 giugno 1939, n. 1045 - Condizioni per l'igiene degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali.

- saranno aumentati gr.400 di carne suina (di cui gr. 200 saranno distribuiti al martedì in sostituzione di gr. 160 di carne di bue);
- la razione di carne prevista per il martedì sarà aumentata di gr. 40 e quella stabilita per mercoledì, giovedì e sabato sarà aumentata di gr. 30;

(Omissis)

Titolo X - Alimentazione

(Omissis)

Art.69 - Le tabelle viveri allegate ai contratti collettivi di lavoro, quando si tratti di navi destinate a traffici in zone tropicali od in climi freddi, devono essere formate con l'osservanza delle disposizioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 70 - Per i climi tropicali deve sostituirsi una o due volte la settimana la razione di carne con una di uova equivalente in potere alimentare e calorifico; il pesce conservato (secco o in scatola) deve sostituirsi con pesce fresco ogni qualvolta sia possibile al bordo di procurarlo.

Al personale di macchina deve essere anche somministrato mezzo litro di latte al giorno. A tutto l'equipaggio deve essere distribuito la mattina il caffè e latte (con un quarto di litro di latte pro-capite).

Art. 71 - La nave deve essere provvista della quantità di limoni occorrente per la distribuzione giornaliera all'equipaggio nonché della quantità di caffè o di tè e di zucchero occorrente per la confezione della bibita da distribuire al personale di guardia in macchina e caldaie (15 grammi di polvere di caffè o 1 grammo di tè e non meno di 25 grammi di zucchero pro-capite) in sostituzione del rum il cui uso predispone al colpo di calore. Ai fini della profilassi contro lo scorbuto deve essere assicurata la somministrazione di almeno un limone al giorno per persona e ove non fosse possibile la somministrazione del frutto allo stato naturale, è obbligatoria la distribuzione a bordo di una equivalente quantità di succo di limone preparato in bottiglia.

Art. 72 - Per i climi glaciali o particolarmente freddi, si deve:

- a) aumentare la quantità dei grassi sia sotto forma di condimento, sia come qualità delle carni fornite, somministrando due o tre volte la settimana quelle suine;
- b) aumentare l'approvvigionamento dei limoni e di altra frutta fresca allo scopo di prevenire lo scorbuto;
- c) aumentare, rispetto alle tabelle normali, la quantità di zucchero da somministrarsi giornalmente.

**INDENNITÀ PERDITA CORREDO,
STRUMENTI PROFESSIONALI E UTENSILI**

In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggiore parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, i marittimi hanno diritto all'indennizzo da parte della Società del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella seguente tabella:

a) Indennità perdita corredo: dal 1-1-1979

	Euro
Comandante	356,36
Direttore di macchina	334,66
Ufficiali	260,29
Allievi Ufficiali	148,74
Sottufficiali	148,74
Marinai, fuochisti, camerieri	111,55
Giovanotti, carbonai, mozzi, garzoni e piccoli	96,06

b) Indennità perdita strumenti professionali ed utensili:

	Euro
Comandante	238,60
Ufficiali di coperta	213,81
Direttore di macchina	55,78
Ufficiali di macchina	37,18
Carpentieri per perdita ferri	37,18
Cuoco per perdita utensili	15,49

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

E' sempre in facoltà della Società dispensare i marittimi dal fornirsi di propri strumenti professionali e utensili, provvedendoli essa stessa e facendo apporre apposita annotazione sulle carte di bordo.

ASSICURAZIONE MALATTIE**(Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge)****1 Assicurazione in caso di morte per malattia**

Per il caso di morte avvenuta entro 12 mesi dalla data dello sbarco e dipendente da malattia contratta durante l'imbarco, la Società assicurerà le seguenti indennità dal 1° gennaio 1985:

a) Se il marittimo lascia soltanto la vedova:

	Euro
- Ufficiali	516,46
- Sottufficiali	468,81
- Comuni	413,17

b) Se il marittimo lascia la vedova e un figlio minorenni o solo un figlio minorenni:

	Euro
- Ufficiali	774,69
- Sottufficiali	671,39
- Comuni	619,75

c) Se il marittimo lascia la vedova e più figli minorenni o più figli minorenni: come alla precedente lettera b), più una quota di € 103,29 per ciascun figlio minorenni oltre il primo.

d) Se il marittimo non lascia nè la vedova nè 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:

indennità uguale a quella che sarebbe spettata qualora il marittimo avesse lasciato la sola vedova.

2 Assicurazione per il caso di invalidità permanente

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

	Euro
- Ufficiali	516,46
- Sottufficiali	468,81
- Comuni	413,17

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

3 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 dalle Casse Marittime il trattamento economico previsto per Legge e quello coperto dalle Assicurazioni «Fondamentale» e «Complementare».

ASSICURAZIONI INFORTUNI
(Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge)

PER IL CASO DI MORTE O INVALIDITÀ PERMANENTE CONSEGUENTE
DA INFORTUNIO DETERMINATO DA RISCHIO DI GUERRA O DA MINE

- Per tutti i marittimi (compreso il Capitano al comando):

- a) indennità in capitale corrispondente al 50% del capitale di copertura della rendita di legge;
- b) ulteriore indennità in capitale di: € 516,46 se trattasi di Ufficiale € 371,85 se trattasi di Sottufficiale o Comune.

Nel caso di invalidità permanente parziale tali indennità saranno proporzionali al grado di invalidità riconosciuta a norma di legge.

TESTO UNICO TUTELE ASSICURATIVE DEL PERSONALE NAVIGANTE (accordo 20/12/2002, accordo 11/06/2003, addendum all'accordo 11/06/2003, dichiarazione congiunta 10/05/2005, accordo 05/06/2007).

Decorrenza: 1° luglio 2007.

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 Fedarlinea 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 **Euro 276,00** 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 Euro **86,00** sempre annua per marittimo, che sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 lettere c e d). La differenza di **Euro 190,00** annui per marittimo 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 saranno versate al F.A.N.I.MAR. con le seguenti modalità: **Euro 86,00** annui per marittimo con la data del 1° gennaio di ogni anno; **Euro 190,00** 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 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**
 - **da 40 a 45 anni non compiuti un indennizzo pari a € 21.000,00**
 - **da 45 a 50 anni non compiuti un indennizzo pari a € 16.000,00**
 - **da 50 a 55 anni non compiuti un indennizzo pari a € 8.500,00**
 - **da 55 a 60 anni non compiuti un indennizzo pari a € 6.000,00**
 - **da 60 a 65 anni non compiuti un indennizzo pari a € 3.000,00**

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 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), potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR. anche per malattie od infortuni comportanti il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione insorte od avvenuti durante i periodi di riposo a terra. Ai fini del computo del periodo di navigazione di cui sopra, non rileva il regime contrattuale applicato al marittimo.

In riferimento alla possibilità da parte dei marittimi di essere indennizzati dal F.A.N.I.MAR., in caso di definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione, onde evitare il perdurare di possibili diverse interpretazioni, si ribadisce che i marittimi non iscritti al turno particolare permanente di una società di armamento avranno la possibilità di richiedere l'indennizzo nel caso già sopra citato solo qualora l'infortunio o la malattia, causa di tale definitiva dichiarazione, siano accaduti od insorti durante l'imbarco e causa stessa dello sbarco.

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 insorte ed avvenuti durante l'imbarco e 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 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 sopra fissato, in base all'età.

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.

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 Euro 25.900,00 per ogni ufficiale, nonché Euro 10.400,00 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 Euro 25.900,00.

- 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:
Euro 25.900,00.
- d) Invalidità Permanente totale o parziale (con franchigia relativa del 5%) a seguito di infortunio, con un massimale di Euro 36.200,00 per 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.
- e) A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR., o altro Fondo avente i requisiti di cui al *successivo* punto 5) 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 di € 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alle 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.
- 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 circolarizzate 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 firmatarie 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 Lit. 350.000 annue, venisse allocato in indennità di navigazione. Deroche 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 del Libretto 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 3c 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 C.R.L. 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 F.A.N.I.MAR., o per suo conto, degli Assicuratori dello stesso, è sempre tenuto a fornire la documentazione necessaria ai fini assicurativi.

Per tutti gli eventi occorsi prima del 1° luglio 2007, si applicano gli accordi di cui all'oggetto.

ACCORDO 3 FEBBRAIO 2009

Tutele assicurative "F.A.N.I.MAR." - Accordo 20 dicembre 2002 e successive integrazioni

A decorrere dall'1/1/2010 il premio di € 86,00 destinato alla copertura delle assicurazioni per morte ed invalidità permanente da infortunio è elevato a € 140,00. Conseguentemente, gli indennizzi in caso di morte si incrementano, con pari decorrenza, da € 25.900,00 a € 50.000,00 e il massimale per infortunio da € 36.200,00 a € 50.000,00.

Nella vigente disciplina contrattuale delle tutele assicurative del personale navigante, con decorrenza 1° giugno 2009, al punto 3, lett.a), dopo la tabella degli indennizzi i periodi successivi vengono così modificati a partire dalle parole "Gli indennizzi di cui sopra ... " e fino alle parole "... e causa stessa dello sbarco":

"Gli indennizzi di cui sopra per i marittimi in R.O (Regolamento Organico), in C.R.L. (Continuità di Rapporto di Lavoro) potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR anche per malattie od infortuni comportanti il ritiro definitivo del libretto di navigazione manifestatesi o accaduti durante i periodi di riposo a terra maturati a bordo.

Per i marittimi in T.P. (Turno Particolare) o in T.G. (Turno Generale) gli indennizzi di cui sopra potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR:

1. a seguito di infortuni avvenuti a bordo o in franchigia e che hanno determinato lo sbarco del marittimo;
2. a seguito di malattia manifestatasi a bordo o in franchigia oppure entro il limite del 28° giorno incluso dalla data dello sbarco.”

Il punto 3, lett. a), prosegue con il capoverso: “La denuncia di avvenuto ritiro del libretto di navigazione, ovvero di prima dichiarazione di idoneità alla navigazione, deve essere inoltrata al F.A.N.I.MAR ... ecc.”

Sono abrogate tutte le precedenti intese (10 maggio 2005 e 5 giugno 2007) nelle parti in cui sono previste modalità assicurative difformi da quelle contenute nella presente intesa.

NOTA N 1 - 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 dal 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.

PREVIDENZA COMPLEMENTARE

ACCORDO 30 MAGGIO 2007

e ADDENDUM all'ACCORDO 30 MAGGIO 2007.

L'anno 2007, addì 30 del mese di maggio, in Roma si sono incontrate la CONFITARMA, l'ASSORIMORCHIATORI, la FEDERIMORCHIATORI, la FEDARLINEA e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI.

Visti

- gli accordi 5 agosto 1999 e 11 giugno 2003 di rinnovo dei contratti collettivi nazionali del personale marittimo e gli accordi 1° luglio 2003 e 17 luglio 2003 di rinnovo dei contratti collettivi nazionali del personale amministrativo delle società aderenti a CONFITARMA e FEDARLINEA, nei quali, fra l'altro, le parti sopra citate concordarono circa l'opportunità di dare corso alla previdenza complementare di settore attraverso l'individuazione di un fondo contrattuale di riferimento fra quelli già attivi sul mercato;
- il decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124 di disciplina delle forme pensionistiche complementari;
- la legge 8 agosto 1995, n. 335 di riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare;
- il decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 47 di disciplina fiscale della previdenza complementare, come modificato ed integrato dal decreto legislativo 12 aprile 2001, n. 168.
- il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252 di riforma della disciplina delle forme pensionistiche complementari;
- la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che, modificando il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, prevede, fra l'altro, l'anticipazione dell'entrata in vigore della riforma della previdenza complementare al 1° gennaio 2007;

atteso che

- le forme pensionistiche complementari si distinguono in collettive, vale a dire le forme di cui agli articoli 3, comma 1, lettere da a) a h), e 12 del decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, e individuali, vale a dire le forme di cui all'articolo 13 del citato decreto legislativo;
- la ridotta consistenza occupazionale del settore marittimo non consente la costituzione di un fondo di categoria di dimensioni finanziarie tali da garantire ai

lavoratori aderenti adeguati livelli di remuneratività e, pertanto, si conferma l'opportunità di individuare un fondo pensione contrattuale del comparto trasporti, verso cui i lavoratori potranno far confluire le risorse che decideranno di destinare alla previdenza complementare;

le parti convengono che

Il Fondo Pensione Complementare Nazionale PRIAMO rappresenta uno strumento idoneo all'erogazione, al termine dell'attività lavorativa, di un trattamento pensionistico complementare che integri quello derivante dal sistema pubblico obbligatorio.

Pertanto, il predetto Fondo PRIAMO è stato individuato quale fondo pensione contrattuale di categoria per i lavoratori dipendenti a cui sono applicati i Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro sottoscritti dalle Organizzazioni datoriali e sindacali stipulanti il presente accordo.

Al fine di rendere possibile l'adesione al Fondo PRIAMO da parte dei lavoratori del settore marittimo, è necessario apportare alcune modifiche allo Statuto del citato Fondo, ex art. 36 dello Statuto.

Con riferimento ai lavoratori iscritti alla previdenza obbligatoria successivamente alla data del 28 aprile 1993, è prevista, in caso di adesione alla previdenza complementare, l'integrale destinazione al Fondo di previdenza complementare del TFR maturando.

Con riferimento ai lavoratori di prima iscrizione alla previdenza obbligatoria in data antecedente al 29 aprile 1993, il conferimento del TFR maturando è fissato ad una percentuale pari al 2,28% degli elementi della retribuzione, utili ai fini del calcolo del TFR, per 12 mensilità annue.

Qualora il lavoratore, a prescindere dalla data di prima iscrizione alla previdenza obbligatoria, decida di versare, oltre al TFR maturando, un contributo mensile pari all'1% del minimo contrattuale conglobato (paga base + contingenza + EDR) e degli eventuali scatti di anzianità, per 14 mensilità all'anno, l'azienda verserà sulla posizione individuale del lavoratore, per 14 mensilità annue, un contributo mensile di pari importo, non computabile ai fini del calcolo del TFR.

Resta ferma la facoltà per il lavoratore di versare al medesimo Fondo un contributo aggiuntivo esclusivamente a proprio carico.

L'obbligo contributivo a carico del datore di lavoro, di cui al punto precedente, è assunto esclusivamente nei confronti dei lavoratori che aderiscono al Fondo PRIAMO. Pertanto, tale contributo non sarà dovuto, né si convertirà in alcun

trattamento sostitutivo anche di diversa natura, sia collettivo che individuale, a favore dei lavoratori che, a causa della mancata adesione, non conseguano la qualifica di Socio del Fondo in parola, ovvero la perdano successivamente.

Con specifico riferimento al personale non in Regolamento Organico e non in Continuità di Rapporto di Lavoro, gli obblighi di conferimento del TFR maturando e di versamento del contributo aggiuntivo a carico del datore di lavoro e del lavoratore sussistono solo relativamente ai periodi in cui il lavoratore è imbarcato in forza di convenzione di arruolamento o di un impiego a bordo o a terra in regime di comandata, purché nel corso dell'anno solare tali periodi siano di durata complessiva di almeno tre mesi.

Per quanto riguarda il personale amministrativo delle Società che applicano il CCNL sottoscritto da CONFITARMA e FEDARLINEA con le OO.SS.LL. firmatarie del presente accordo, possono aderire tutti i dipendenti con contratto di lavoro subordinato di durata pari almeno a tre mesi.

In base a quanto previsto dalla Nota Informativa di PRIAMO, le spese di adesione al fondo sono attualmente le seguenti:

spese di adesione, pari a € 10,32, di cui € 5,16 a carico del socio e € 5,16 a carico del datore di lavoro, da versare in un'unica soluzione;
quota associativa mensile pari a € 1,50 a carico del socio;
costo annuale indirettamente a carico dell'aderente in funzione della scelta di comparto.

Per quanto riguarda gli altri aspetti normativi, nonché quelli tecnico-organizzativi, si rimanda integralmente a quanto previsto nello Statuto del Fondo PRIAMO e alle istruzioni contenute nella relativa Nota Informativa.

ACCORDO 3 FEBBRAIO 2009

Previdenza Complementare

A decorrere dal 1° gennaio 2010 il contributo mensile a carico dell'Azienda, fermo restando quello a carico del lavoratore pari all'1%, verrà elevato all'1,5% sempre per 14 mensilità all'anno.

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.

Rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro

Verbale di accordo 27 gennaio 2000

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., 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. Elezione 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 collaborazione 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. n. 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, D. Lgs. n. 271/99.

III) ART. 23 D.LGS n. 271/1999 (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.

Allegato 1

Navi Traghetto: procedura per l'elezione dei rappresentanti alla sicurezza dall'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 aventi 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.

Allegato 2

Navi 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 opponendo 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

ACCORDO 5 GIUGNO 2007

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, laddove possibile, i pochi mezzi finanziari messi a disposizione al riguardo (vedi, ad esempio, i fondi paritetici per la formazione ex lege 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 ed informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento ed 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 dell'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 tra le altre 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 fare 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.

ACCORDO 3 FEBBRAIO 2009

Formazione

Le parti dichiarano la reciproca volontà di gestire, inizialmente attraverso il Comitato Paritetico Nazionale e successivamente attraverso un Ente Bilaterale, sia gli orientamenti in campo formativo nonché le risorse finanziari disponibili a partire da quelle risultanti dalle norme sulla tonnage-tax.

**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 10 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.

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.

APPENDICE

ACCORDO 25 LUGLIO 1978

Premessa

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 dichiarare 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 coperta e di macchina, soprassoldi indicati in calce alle tabelle paga e indennità di buona conoscenza lingue estere.

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

Per quanto attiene al presente contratto, le parti dichiarano che i riconoscimenti di ore di straordinario, i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfetizzati, debbono essere esclusi, anche a livello aziendale, così come per il passato sono stati esclusi a qualsivoglia titolo della 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 forfetizzato.

Verbale d'accordo

A completamento delle intese convenute in materia di organizzazione del lavoro a bordo le parti sottoscritte concordano sulla necessità di:

- risolvere, nel settore marittimo, il problema occupazionale giovanile;
- favorire, in un quadro che tenga altresì conto delle esigenze formative connesse anche allo sviluppo tecnologico del mezzo nautico, l'addestramento professionale delle qualifiche iniziali, attraverso contratti di formazione e lavoro e di apprendistato, finalizzati a far conseguire una qualificazione per la quale occorra un tirocinio a bordo;
- contenere il costo del lavoro al fine di conseguire una maggiore produttività e competitività dell'armamento nazionale.

Premesso quanto sopra, le parti convengono che allo scopo di raggiungere gli obiettivi sopra descritti, in considerazione dell'attuale livello di tecnologia raggiunto dai mezzi nautici che consentono agli stessi un alto grado di sicurezza della navigazione, nonché della qualità dei corsi di addestramento per gli equipaggi, sia necessario rivedere le attuali qualifiche iniziali del personale di bordo per un più razionale utilizzo e una più produttiva prestazione lavorativa dello stesso.

Prescindendo quindi da una rigida ripartizione dei compiti a ciascuno assegnati nell'ambito della sezione di appartenenza e tra le altre sezioni di bordo, viene istituita la nuova «qualifica iniziale», in sostituzione di quelle attuali di mozzo, giovanotto di coperta e di macchina, garzone e piccolo di camera e di cucina, allievo elettricista/operaio.

Gli appartenenti a detta qualifica cureranno la manutenzione ordinaria, la pulizia di bordo e aiuteranno gli operai di coperta e di macchina, realizzando così una intercambiabilità di impiego tra tutte le sezioni di bordo.

La retribuzione da corrispondere alla nuova qualifica iniziale viene stabilita, in considerazione delle finalità formative espresse in premessa, in una misura percentuale di quella relativa alla qualifica inferiore della sezione di coperta.

Per quanto riguarda gli oneri contributivi, le parti si impegnano a intervenire presso i competenti organi statali affinché quanto prima venga emanata un'apposita normativa che preveda, per tale qualifica iniziale la equiparazione della misura stessa a quella prevista per gli «apprendisti» dalla Legge 19 gennaio 1955, n. 25, e successive modificazioni.

Le parti si impegnano altresì ad effettuare i necessari interventi nei confronti delle Autorità marittime affinché tale nuova qualifica venga introdotta ufficialmente nella composizione minima dell'equipaggio delle navi, ai sensi dell'art. 317 del Cod. Nav..

Fatto salvo quanto sopra convenuto, al personale impiegato nella nuova «qualifica iniziale» si applicano le norme previste dal vigente contratto di imbarco.

Le parti concordano, alla luce delle nuove esigenze di bordo conseguenti alla più avanzata tecnologia delle navi e per un più razionale utilizzo degli equipaggi, di introdurre il principio della intercambiabilità di impiego (polivalenza), più aderente alle mutate mansioni da svolgere a bordo, da valere per le categorie dei Sottufficiali e Comuni.

Le parti si danno altresì atto dell'impegno reciproco a ricercare e definire quanto prima idonee intese per un'esatta identificazione ed una propria normativa delle qualifiche polivalenti, proponendo nel contempo le necessarie modifiche di ordine legislativo e/o contrattuale.

Per quanto concerne gli Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina, le parti convengono sulla necessità di estendere anche a tali categorie il particolare regime contributivo richiesto per le categorie iniziali. Dovrà altresì essere considerata l'esigenza dell'Armamento di ottenere una particolare agevolazione in termine di rimborso delle retribuzioni corrisposte agli allievi durante gli imbarchi per addestramento.

PROMOZIONE DEI SOTTUFFICIALI E COMUNI

1 Le Società in accordo con le Organizzazioni Sindacali individueranno le vacanze esistenti o che si verificheranno nelle singole qualifiche e gradi in relazione alla consistenza del turno particolare, riferita alle tabelle di esercizio ed alle relative riserve.

Le promozioni saranno effettuate con accertamenti quadrimestrali della consistenza dei turni, con i seguenti criteri oggettivi:

- permanenza minima nella qualifica;
- anzianità di appartenenza alla categoria;
- note caratteristiche positive espresse mediante coefficienti di valutazione e giudizi riassuntivi differenziati per qualifica;
- esito positivo frequenza corsi di qualificazione professionale per le categorie nelle quali è richiesto;
- accertamento di attitudine e capacità professionale mediante prova d'arte, o pratica, esame di conoscenza delle lingue, esame di tecnica alberghiera ed altri fattori di valutazione;
- periodi di funzionamento in categorie superiori, in concorrenza con gli altri criteri.

2 Tre volte all'anno si riunirà il Comitato paritetico, previsto dall'art. 94 del Regolamento dei turni particolari per i Sottufficiali e Comuni, con i seguenti compiti:

- verificare l'applicazione dei criteri oggettivi di cui al precedente punto 1, nelle promozioni effettuate;
- esaminare eventuali ricorsi presentati dai Sottufficiali e Comuni in materia di promozioni.

CONCESSIONI DI VIAGGIO

1 Il marittimo imbarcato ha facoltà di usufruire, nel corso di 12 mesi di imbarco del rimborso della spesa del regolare biglietto ferroviario o via mare, da lui sostenuta, per due viaggi per la via più breve, da utilizzarsi in uno dei seguenti modi:

- viaggio di andata dal luogo di residenza in Italia del marittimo stesso al porto in cui avviene l'imbarco del periodo di avvicendamento;
 - viaggio di sola andata o di solo ritorno, quando il marittimo si reca in riposo compensativo o in franchigia nel territorio nazionale dal porto nazionale di sosta della nave al luogo di residenza della propria famiglia o viceversa;
 - viaggio di andata e ritorno, quando il marittimo si reca in riposo compensativo o in franchigia nel territorio nazionale, da porto nazionale di sosta della nave al luogo di residenza della propria famiglia e viceversa
- 2 Le classi di viaggio sono quelle previste per i Sottufficiali e Comuni dall'art. 64, lettera B, del contratto.

3 Per ottenere i predetti rimborsi, il marittimo dovrà presentare alla Società i biglietti comprovanti i viaggi effettivamente compiuti.

CONCESSIONI SPECIALI DI VIAGGIO PER MARITTIMI E LORO FAMILIARI (NAVI)

A) Nel periodo di bassa stagione e compatibilmente con la disponibilità di posti sarà accordato, annualmente, al marittimo iscritto nei turni particolari, che lo richieda, nonché alle persone di famiglia con lui conviventi ed a carico, un passaggio pro-capite di andata e ritorno fra porti nazionali su regolari viaggi di linea di navi appartenenti alle Società cui si applica il presente contratto, con la riduzione del 70% della normale tariffa.

Detta concessione di viaggio potrà essere usufruita nei seguenti modi:

1 Qualora il marittimo sia in attesa di imbarco:

a) dal marittimo singolarmente od assieme ai familiari con lui conviventi ed a carico;

b) singolarmente dai soli familiari conviventi ed a carico del marittimo.

2 Qualora il marittimo sia imbarcato:

a) dai familiari conviventi ed a carico del marittimo, su nave diversa da quella su cui il marittimo stesso è imbarcato

b) dai familiari conviventi ed a carico del marittimo, anche sulla nave sulla quale il marittimo stesso è imbarcato, limitatamente al seguente numero di posti per nave:

- n. 25 posti sulle navi oltre 20.000 tonn. di stazza lorda

- n. 10 posti sulle navi fino a 20.000 tonn. di stazza lorda.

Le singole domande saranno evase secondo l'ordine cronologico della loro presentazione.

B) Sulle navi della Società «Tirrenia» che effettuano il collegamento con la Sardegna e con la Sicilia saranno accordati, annualmente, ai marittimi e alle persone di famiglia conviventi ed a carico dei marittimi della Società stessa - che non si avvalgono della concessione su navi delle altre Società - numero tre viaggi di andata e ritorno alle condizioni indicate al precedente punto A), con un massimo di 9 biglietti di andata e ritorno all'anno, con la riduzione dell'80% della normale tariffa.

C) Le Società daranno notizia agli interessati della concessione del biglietto di passaggio almeno 5 giorni prima della partenza.

D) Restano ferme le concessioni di viaggio più favorevoli eventualmente esistenti in base a disposizioni aziendali vigenti per i marittimi imbarcati.

UTILIZZAZIONE DEL TEMPO LIBERO NEL CORSO DEL PERIODO DI IMBARCO

Al fine di migliorare le condizioni di vita del marittimo durante le ore di tempo libero sarà costituita presso ciascuna Società una Commissione, composta da rappresentanti dell'azienda e delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, con il compito di definire, nell'ambito di programmi annuali, le iniziative per

l'utilizzazione del tempo libero dei marittimi nel corso del periodo di imbarco.
La Commissione esaminerà, altresì, la possibilità, limitatamente alle disponibilità tecniche ed organizzative di bordo, di consentire ai marittimi di usufruire di determinate attività culturali, artistiche e ricreative, senza peraltro interferire nella vita sociale dei passeggeri e con programmi realizzati distintamente da quelli riservati ai passeggeri stessi.

LOCALI EQUIPAGGIO NAVI DI NUOVA COSTRUZIONE

Le Società si impegnano a portare a conoscenza delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, in modo che le stesse possano formulare osservazioni e suggerimenti, i piani dei locali equipaggio delle navi di nuova costruzione in fase di progettazione, da sottoporre poi all'approvazione della apposita Commissione igiene equipaggio presso il Ministero della Marina Mercantile.

**NORME INTEGRATIVE RIGUARDANTI IL
TRATTAMENTO AL PERSONALE MARITTIMO
ADIBITO AI LAVORI DI COMANDATA A BORDO
DELLE NAVI O IN MAGAZZINI E SPAZI
PORTUALI PER OPERAZIONI CONNESSE
ALL'APPONTAMENTO DELLE DOTAZIONI E
PROVVISTE DELLE NAVI**

A modifica di quanto stabilito nei contratti nazionali di imbarco, vengono applicate le seguenti norme al personale marittimo adibito ai lavori di comandata a bordo delle navi o in magazzini e spazi portuali per operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e provviste delle navi.

Art. 1 - Paga giornaliera

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi o in magazzini e spazi portuali per operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e provviste delle navi nonché in assistenza alle operazioni commerciali delle stesse, sarà corrisposta la paga giornaliera (1/30 del minimo contrattuale conglobato) prevista dal contratto di lavoro vigente per l'equipaggio della nave sulla quale i marittimi sono chiamati ad effettuare le prestazioni. Oltre alla paga di tabella saranno inoltre riconosciuti i supplementi o maggiorazioni per anzianità.

Art. 2 - Indennità di contingenza

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. 3 - Panatica

Sarà somministrato il vitto secondo le tabelle viveri previste dal contratto di imbarco applicato ai componenti l'equipaggio della nave.
Nel caso in cui non possa essere somministrato il vitto in natura sarà corrisposta una indennità sostitutiva di € 0,83 giornaliera.

Art. 4 - Provvidenze varie

In sostituzione ed a compenso forfettario di tutte le provvidenze varie riconosciute ai lavoratori che hanno rapporto di lavoro a carattere continuativo, come le ferie, la gratifica natalizia e pasquale, il trattamento di fine rapporto, il preavviso, ecc. al personale non in regime di «continuità di rapporto di lavoro» sarà corrisposta una maggiorazione del 25% del minimo contrattuale conglobato e del supplemento o maggiorazione per anzianità.

NOTA: Con decorrenza 24/11/94 viene abolita la maggiorazione forfettaria di cui all'art. 4 del contratto di comandata e i suoi seguenti istituti: ferie, festività infrasettimanali, gratifica natalizia, gratifica pasquale e preavviso se dovuto, saranno corrisposti nelle misure determinate dal CCNL.

Art. 5 - Compenso per il settimo giorno

Ai marittimi adibiti a lavori di comandata per sei giorni consecutivi competerà per il settimo giorno il seguente trattamento: minimo contrattuale conglobato, supplemento o maggiorazione per anzianità, oltre al normale trattamento previsto per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Art. 6 - Trattamento nelle festività nazionali

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata in giorni di festività nazionale sarà corrisposto, in sostituzione del trattamento previsto dall'art. 7 per le prestazioni in giorno festivo, il seguente trattamento: minimo contrattuale conglobato, supplemento o maggiorazione per anzianità, più il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Art. 7 - Orario di lavoro

L'orario normale di lavoro è di 8 ore. E' ammessa la chiamata in servizio di comandata per durata inferiore ad 8 ore, ma con il minimo di 4 ore.

Nel caso che le 8 ore di lavoro siano prestate fuori dell'orario normale, si applicheranno le seguenti maggiorazioni:

- per turni di lavoro in ore notturne di giorno feriali: maggiorazione del 20% (venti per cento) del minimo contrattuale conglobato

- per turni di lavoro in ore diurne di giorno festivo: maggiorazione del 22% (ventidue per cento) del minimo contrattuale conglobato

- per turni di lavoro in ore notturne di giorno festivo: maggiorazione del 50% (cinquanta per cento) del minimo contrattuale conglobato.

Per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le ore 6.

Art. 8 - Lavoro straordinario

Nel caso di prestazioni oltre le 8 ore giornaliere saranno corrisposti, per le ore eccedenti, i compensi orari per lavoro straordinario nelle misure previste dal contratto di lavoro applicabile all'equipaggio della nave.

Art. 9 - 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 28 giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro:

a) assistenza sanitaria e ospedaliera, come per i marittimi imbarcati;

b) indennità di malattia, come per i marittimi imbarcati, per solo nei casi in cui il lavoro di comandata che ha preceduto l'assunzione in assistenza abbia avuto una durata continuativa, alle dipendenze della stessa Società, anche se il lavoro si è svolto su più di una nave, di almeno 5 giorni.

Per «periodo continuativo di almeno 5 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 per le malattie manifestatesi dopo il 28° giorno ed entro il 180° giorno dalla cessazione del rapporto di lavoro:

- le stesse prestazioni spettanti ai 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 5 giorni, come previsto alla lettera b) del precedente punto 2.

Gli eventuali servizi di comandata di durata inferiore a 5 giorni non fanno perdere al marittimo i diritti assicurativi che avesse già acquisito, per precedenti prestazioni di lavoro di comandata di durata continuativa di almeno 5 giorni (calcolati come al precedente punto 2) alle dipendenze della stessa Società o per precedenti periodi d'imbarco.

TRATTAMENTO ECONOMICO PER SOTTUFFICIALI E COMUNI delle Società di Navigazione «Tirrenia», «Adriatica» destinati a prestare servizio su navi in corso di costruzione o allestimento o presso cantieri o stabilimenti industriali o su navi in disarmo.

Ai Sottufficiali e Comuni iscritti nei turni particolari delle Società di Navigazione «Tirrenia» e «Adriatica» inviati a prestare servizio su navi in corso di costruzione o allestimento o presso cantieri o stabilimenti industriali sarà riconosciuto il seguente trattamento economico:

A) Sottufficiali e Comuni residenti nello stesso Comune ove ha sede il cantiere o stabilimento:

Trattamento di comandata, compresa la relativa indennità di panatica.

B) Sottufficiali e Comuni residenti fuori del Comune ove ha sede il cantiere o stabilimento, ma con possibilità di rientrare ogni sera a domicilio:

Trattamento di comandata, compresa la relativa indennità di panatica, e rimborso delle spese di locomozione in base alla tariffa dei mezzi pubblici collettivi di trasporto.

C) Sottufficiali e Comuni residenti fuori del Comune ove ha sede il cantiere o stabilimento, in località non raggiungibile al termine del lavoro con i normali mezzi di trasporto:

Trattamento di comandata, esclusa l'indennità di panatica, integrato da una indennità di alloggio e vitto nelle seguenti misure:

- Sottufficiali	€ 2,58 giornaliera
- Comuni	€ 2,48 giornaliera

Le misure delle indennità di alloggio e vitto, rispettivamente di € 2,58 giornaliera per i Sottufficiali e di € 2,48 giornaliera per i Comuni previste dal predetto punto C) verranno riconosciute anche ai Sottufficiali e Comuni destinati a prestare servizio su navi in disarmo e che siano residenti fuori del Comune che include il porto nel quale si trova la nave e in località non raggiungibile al termine del lavoro con i normali mezzi di trasporto.

**ISTITUZIONE DEL COMITATO CENTRALE
PER IL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE
E PER IL MOVIMENTO UFFICIALI
DELLA MARINA MERCANTILE**

DECRETO MINISTERIALE
22 novembre 1968

Il Ministro per la Marina Mercantile

Visto l'art. 125 del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 Marzo 1942, n. 327, riguardante il collocamento della gente di mare;

Visto il regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, sulla repressione della senseria in fatto di collocamento della gente di mare;

Vista la legge 16 dicembre 1928, n. 3042, che istituisce gli «Uffici movimento Ufficiali» della marina mercantile presso le capitanerie di porto;

Visto il decreto ministeriale 22 maggio 1964 e successive modificazioni sull'ordinamento dei servizi dell'amministrazione centrale della marina mercantile;

Visto il decreto ministeriale 20 settembre 1966, istitutivo della Commissione per il collocamento della gente di mare ed il movimento Ufficiali della Marina Mercantile;

Visto l'accordo sindacale in data 3 ottobre 1968, con il quale le Organizzazioni sindacali dell'armamento e della gente di mare firmatarie dei contratti nazionali di arruolamento per gli equipaggi delle navi della marina libera propongono la costituzione di un Comitato centrale per il collocamento della gente di mare e per il movimento Ufficiali della Marina Mercantile;

Preso atto del voto di adesione al predetto accordo formulato congiuntamente dalle Organizzazioni sindacali dell'armamento e della gente di mare in sede di trattative per il rinnovo dei contratti nazionali di arruolamento per gli equipaggi delle navi delle Società di navigazione di preminente interesse nazionale;

Considerata l'opportunità di promuovere una più efficace collaborazione delle rappresentanze di categoria nell'esercizio della funzione di vigilanza e di controllo sugli Uffici di Collocamento della gente di mare at-tribuita al Ministro per la Marina Mercantile dall'art. 2 del citato regio decreto-legge 24 maggio 1925, n. 1031, nonché dei compiti conferiti al Ministro stesso dalla citata legge 16 dicembre 1928, n. 3042, per il movimento Ufficiali della Marina Mercantile;

Decreta

Art. 1

Presso il Ministero della Marina Mercantile è istituito un Comitato centrale per il collocamento della gente di mare e per il movimento Ufficiali della Marina Mercantile, con i seguenti compiti

- a) sovrintendere, controllare e vigilare il funzionamento degli Uffici di Collocamento per la gente di mare e movimento Ufficiali, nell'ambito delle leggi e disposizioni vigenti;
- b) predisporre un regolamento unico nazionale degli Uffici di Collocamento della gente di mare;
- c) promuovere l'elevazione professionale della gente di mare ed incentivare l'afflusso dei giovani nell'interno del territorio nazionale agli istituti professionali di Stato - sezioni marinare.

Art. 2

Il Comitato di cui al precedente articolo è presieduto dal Ministro per la Marina Mercantile o - per sua delega - dal Direttore generale del lavoro marittimo e portuale, ed è così composto:

- l'ispettore generale del lavoro marittimo, presso la direzione generale del lavoro marittimo e portuale;
- l'ispettore generale gestioni speciali della stessa direzione generale;
- il direttore della divisione 1^a - Gente di mare - della stessa direzione generale;
- 2 funzionari di qualifica non inferiore a direttore di sezione in servizio presso la stessa direzione generale o 2 ufficiali superiori di porto di grado non inferiore a tenente colonnello, esperti in materia di collocamento della gente di mare;
- 5 rappresentanti delle Organizzazioni sindacali nazionali della gente di mare;
- 5 rappresentanti delle Organizzazioni sindacali nazionali degli armatori.

Le funzioni di segretario sono esercitate da un funzionario della carriera direttiva della direzione generale del lavoro marittimo e portuale, di grado non superiore a quello di direttore di sezione.

Art. 3

I membri del Comitato sono nominati dal Ministro per la Marina Mercantile, durano in carica un triennio e possono essere riconfermati.

I membri nominati in sostituzione di altri, prima della scadenza normale, rimangono in carica fino alla scadenza del triennio in corso.

I 10 rappresentanti sindacali sono scelti fra i nominativi designati dalle Organizzazioni della gente di mare e dell'armamento stipulanti i con tratti nazionali di arruolamento.

Art. 4

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Con la stessa data è soppressa la Commissione di cui al decreto ministeriale 20 dicembre 1966. Roma, addì 22 novembre 1968.

Il Ministro SPAGNOLI

COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE ACCORDO 11 GIUGNO 2003

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, ha 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 Ministro 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 nel 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.

MOBILITA' DEL PERSONALE

Qualora nell'ambito di una Società si verificano, per ragioni di carattere temporaneo o definitivo, situazioni di eccedenze nella consistenza dei turni, saranno effettuati trasferimenti presso altra Società di Navigazione del Gruppo ove esistano possibilità di utilizzo, nelle categorie considerate professionalmente equiparabili.

I trasferimenti verranno effettuati sulla base dei seguenti criteri:

a) Trasferimenti provvisori

L'attuazione dei trasferimenti provvisori verrà effettuata nei casi in cui esistano temporanee carenze di personale e non vi siano nell'Azienda richiedente situazioni di «disponibilità retribuita» nelle categorie interessate alla mobilità.

Nei trasferimenti provvisori, i marittimi verranno trasferiti per la durata di un normale periodo di imbarco, seguendo l'ordine di chiamata del turno della Società cui appartengono nonché la normativa del «Regolamento dei turni particolari». Peraltro il personale trasferito stipulerà il contratto di arruolamento con la Società utilizzatrice seguendo la normativa contrattuale aziendale di detta Società e l'organizzazione della nave su cui viene imbarcato.

b) Trasferimenti definitivi

Nei trasferimenti definitivi il marittimo viene cancellato dai turni della Società di appartenenza per essere iscritto nei turni della Società a cui viene trasferito, mantenendo nella nuova qualifica esclusivamente le originarie anzianità di grado e di servizio e della data di disponibilità all'imbarco.

La individuazione dei nominativi dei marittimi da trasferire, sarà effettuata sulla base di criteri definiti tra le parti.

I trasferimenti di cui ai punti a) e b) sono obbligatori per il marittimo anche agli effetti di quanto previsto all'art. 92, del «Regolamento dei turni particolari dei Sottufficiali e Comuni».

Protocollo 1° agosto 2000, coordinato con le modifiche introdotte dagli accordi 14 dicembre 2001 e 15 settembre 2003.

INTESA SULLE PROCEDURE OBBLIGATORIE PER IL RAFFREDDAMENTO E LA CONCILIAZIONE DEL CONFLITTO E SULLE REGOLE PER L'ESERCIZIO DELLO SCIOPERO NEL SETTORE DEL LAVORO MARITTIMO

Le parti, tenuto conto di quanto previsto dalla Legge n. 146/90, come modificata dalla legge 11 aprile 2000 n. 83, e degli ulteriori strumenti di governo del conflitto, introdotti dal «Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti» del 23 dicembre 1998 che rinvia, per le conseguenti applicazioni, ai c.c.n.l. di categoria, ritengono necessario aggiornare le procedure di raffreddamento e conciliazione del conflitto, da esperire obbligatoriamente prima della proclamazione di uno sciopero, nonché integrare le norme pattizie sulle prestazioni indispensabili contenute nell'accordo 21/12/1990 e nei collegati accordi aziendali, al fine di realizzare una maggiore salvaguardia del diritto alla mobilità dell'utenza.

A) Procedure obbligatorie per il raffreddamento e la conciliazione del conflitto

Le procedure di seguito indicate si presentano funzionali ad un periodo di raffreddamento del conflitto e, soprattutto, a una tempestiva conclusione delle vertenze, conformemente a quanto previsto dall'art. 2 , comma 2, L. n. 146/90, come modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83.

Tali procedure si riferiscono al complesso di azioni sindacali collegate alle politiche di riforma, rivendicative e contrattuali. Le medesime non si applicano in caso di scioperi proclamati a sostegno dei valori fondamentali delle libertà civili e sindacali, della democrazia e della pace.

- Rinnovi contrattuali nazionali

La piattaforma contrattuale per il rinnovo del CCNL sarà presentata in tempo utile per consentire l'apertura delle trattative tre mesi prima della scadenza dei contratti. Durante tale periodo, e per il mese successivo alla scadenza, le parti non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni dirette. La violazione di tale periodo di raffreddamento comporterà come conseguenza a carico della parte che vi avrà dato causa, l'anticipazione o lo slittamento di tre mesi del termine a partire dal quale decorre l'indennità di vacanza contrattuale di cui al citato Protocollo 23 luglio 1993 e potrà essere segnalata, in caso di proclamazione di qualunque azione di sciopero, anche parziale, alla Commissione di Garanzia ex legge n. 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000.

- Contrattazione aziendale/territoriale

Le piattaforme rivendicative aziendali devono essere presentate tre mesi prima della scadenza del contratto aziendale e, per tale periodo, così come per il mese successivo alla scadenza del contratto stesso, le parti si asterranno da azioni dirette o unilaterali: tale periodo è considerato di raffreddamento, anche ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000.

- Controversie sindacali Aziendali e/o di Gruppo per l'applicazione dei contratti o degli accordi

In caso di insorgenza di una controversia sindacale riguardante l'applicazione di norme dei vigenti contratti e/o accordi, entro 5 giorni dalla contestazione scritta ed adeguatamente motivata della presunta violazione, contenente la formale proclamazione dello stato di agitazione e la richiesta di apertura del confronto, l'Azienda interessata dalla vertenza o, in caso di vertenza nazionale, la Fedarlinea deve procedere alla formale convocazione di una delegazione delle Organizzazioni sindacali proclamanti, al fine di tentare la conciliazione del conflitto.

L'apertura del confronto deve avvenire entro e non oltre i successivi 5 giorni.

Il tentativo di conciliazione deve esaurirsi entro 5 giorni dall'apertura del confronto.

Decorso inutilmente tale termine, il tentativo di conciliazione si considera comunque espletato, ai fini di quanto previsto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000.

Del predetto tentativo viene redatto il relativo verbale, sottoscritto dalle parti e inviato alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti sindacali presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Se la conciliazione riesce, il verbale dovrà contenere l'espressa dichiarazione di annullamento del proclamato stato di agitazione.

Se la conciliazione non riesce nel medesimo dovranno essere indicate le ragioni del mancato accordo.

In tale ultimo caso, le parti si riterranno comunque libere di procedere secondo le consuete forme sindacali, nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e di contratto.

B) Modifiche ed integrazioni all'accordo quadro 21 dicembre 1990 e connessi accordi aziendali

La titolarità a dichiarare, sospendere, 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, alle rappresentanze sindacali aziendali congiuntamente alle strutture territoriali di categoria per quelli aziendali.

Sono considerati scioperi e pertanto rientranti nel campo di applicazione della legge n. 146/90, così come più volte deliberato dalla Commissione di Garanzia, anche le astensioni collettive dalle prestazioni straordinarie nonché i ritardi in partenza delle navi.

Le Organizzazioni Sindacali, stipulanti il Protocollo ed il presente annesso allegato e che hanno aderito al cennato Patto dei Trasporti 23 dicembre 1998, ricercheranno volontariamente di coordinare tra di loro e di concentrare nel tempo le iniziative rivendicative e conflittuali.

Le strutture delle Organizzazioni sindacali competenti a dichiarare lo sciopero eviteranno proclamazioni di astensioni del personale in concomitanza con manifestazioni di rilevante importanza nazionale o internazionale; gli scioperi di qualsiasi genere, dichiarati o in corso di effettuazione, saranno immediatamente sospesi in caso di avvenimenti di particolare gravità.

Vanno, altresì, evitati scioperi concomitanti con altre agitazioni in settori interessati al trasporto di massa (traghetti, ferrovie, aerei, trasporti extra urbani).

In ogni caso, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo, incidente sul medesimo servizio 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.

«Al fine di garantire un più adeguato livello di temperamento fra l'esercizio del diritto di sciopero ed il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati, 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».

Sono esclusi dagli scioperi i seguenti periodi di più intenso traffico:

- dal 17 dicembre al 7 gennaio
- le 5 giornate che precedono e seguono la Pasqua
- da 24 aprile al 2 maggio
- dal 27 giugno al 4 luglio
- dal 28 luglio al 5 settembre
- dal 30 ottobre al 5 novembre
- dal quarto giorno precedente al quarto giorno successivo le consultazioni elettorali politiche nazionali, europee, referendarie nazionali, nonché le consultazioni elettorali regionali ed amministrative generali
- la giornata precedente, quella seguente e quelle concomitanti con le elezioni politiche suppletive o le elezioni regionali ed amministrative parziali.

Per l'anno 2000, in occasione dell'evento giubilare, restano confermati gli accordi applicativi della legge 146/90 così come integrati dal verbale di intesa sottoscritto presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 8 marzo 2000.

In relazione al livello di servizi erogati in caso di sciopero, le parti confermano che, viste le particolari condizioni tecniche e della sicurezza esistenti nel settore del trasporto marittimo, le prestazioni indispensabili definite nei vigenti accordi

aziendali rispondono ai requisiti previsti dall'art 13, comma 1 - lett. a), L. n. 146/90, come modificata dall'art. 10, comma 1, della L. n. 83/2000.

Le parti, infine, stante quanto sopra e stante le indicazioni contenute nel citato Patto del 23 dicembre 1998 circa l'esigenza di individuare nuove e maggiori garanzie di mobilità degli utenti in occasione di sciopero, condividono l'opportunità di procedere contestualmente alla presente regolamentazione ad una più puntuale definizione delle prestazioni indispensabili per i servizi gestiti dalla Società Tirrenia (si veda accordo di pari data).

La presente intesa sostituisce integralmente le norme di autoregolamentazione di cui al Protocollo d'Intesa per i trasporti pubblici del 18 luglio 1986, pubblicate in calce ai vigenti contratti e abroga le previsioni contenute negli accordi di settore vigenti (nazionali e aziendali) nelle parti superate da quanto sopra pattuito.

Il Protocollo 1° agosto 2000, così come modificato con gli accordi 14 dicembre 2001 e 15 settembre 2003, è stato ritenuto idoneo dalla Commissione di Garanzia con delibere: n. 00/231-9.1 del 16/11/2000, e n. 02/27 del 14 febbraio 2002 e n. 03/149 del 29 ottobre 2003

RELAZIONI SINDACALI

Le norme che seguono sono comuni al Contratto collettivo di lavoro per gli equipaggi delle Società di P.I.N., al Regolamento organico per il personale di Stato Maggiore navigante per le Società di P.I.N. e al Contratto collettivo di lavoro per gli addetti agli uffici e per il personale operaio delle Società di P.I.N.

In attuazione delle norme della legge 20 maggio 1970, n. 300 (Statuto dei lavoratori) e in particolare, del disposto dell'ultimo comma dell'art. 35 che demanda ai contratti collettivi di lavoro l'applicazione dei principi sanciti dal predetto Statuto alle imprese di navigazione per il personale navigante, si conviene quanto segue:

1. Rappresentanze sindacali aziendali

a) Presso la Sede centrale di ciascuna Società possono essere costituite, per il personale amministrativo ed operaio, per ogni Organizzazione sindacale stipulante e firmataria il presente contratto, rappresentanze sindacali aziendali, composte come segue:

- 2 rappresentanti sindacali sino a 200 lavoratori;
- 3 rappresentanti sindacali da 201 a 400 lavoratori;
- 4 rappresentanti sindacali oltre 400 lavoratori.

Presso le Sedi e Uffici periferici autonomi con più di 15 dipendenti, possono essere costituite rappresentanze sindacali composte da un rappresentante per ogni Organizzazione sindacale.

Delle nomine e delle relative variazioni, sarà data comunicazione all'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA) e alla Società.

b) Su ogni nave possono essere costituite, per ogni Organizzazione sindacale stipulante e firmataria, rappresentanze sindacali composte come segue:

- 2 rappresentanti sindacali sino a 200 membri di equipaggio;
- 3 rappresentanti sindacali da 201 a 400 membri di equipaggio;
- 4 rappresentanti sindacali oltre 400 membri di equipaggio.

Delle nomine e delle relative variazioni sarà data comunicazione all'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA) e alle Società.

I rappresentanti sindacali di bordo avranno le seguenti attribuzioni:

- prospettare anche per iscritto al Comando di bordo le questioni che potessero sorgere relativamente alla esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi sindacali nonché delle norme di legislazione sociale, di igiene e sicurezza del lavoro;
- cooperare con la Commissione viveri od eventualmente farne parte per il controllo della qualità, della quantità, della confezione e della distribuzione del vitto;
- conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa;

- indire assemblee sulle navi per il personale franco dal servizio, su materie di interesse sindacale e di lavoro, previa intesa con il Comando di bordo. Alle assemblee possono partecipare, previo preavviso alla Società, dirigenti nazionali e provinciali del Sindacato che ha costituito la rappresentanza sindacale.

Eventuali problemi insoluti tra il Comando di bordo e il delegato formeranno oggetto di esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali periferiche.

Il delegato di bordo è tenuto, come gli altri membri dell'equipaggio ad effettuare le prestazioni di lavoro secondo le comuni norme contrattuali.

Per quanto concerne l'eventuale cancellazione o mancata reiscrizione nel turno particolare si applicherà la procedura prevista all'art. 92.

L'eventuale trasbordo del predetto delegato su altra nave durante il periodo di imbarco o la risoluzione del rapporto di lavoro per volontà della Società saranno preventivamente comunicati, indicandone i motivi, all'Organizzazione sindacale che l'ha designato. Qualora non si opponga ai suddetti provvedimenti entro il termine di 3 giorni dalla notifica ricevuta, i provvedimenti diverranno operanti. In caso contrario, i provvedimenti medesimi formeranno oggetto di esame tra l'Organizzazione sindacale interessata e la Delegazione della Fedarlinea nella città ove ha sede la Direzione Generale della Società.

La tutela di cui ai paragrafi precedenti si estende ai marittimi che hanno svolto l'incarico di «delegato di bordo» fino ad un anno dalla cessazione dell'incarico stesso.

c) I rappresentanti sindacali di cui ai precedenti punti sono tenuti, come tutti gli altri dipendenti, ad effettuare le prestazioni di lavoro secondo le comuni norme contrattuali.

2. Permessi retribuiti

a) Ai rappresentanti sindacali di cui ai paragrafi precedenti saranno concessi permessi retribuiti, per l'espletamento del loro mandato, nella misura di una giornata al mese (corrispondente ad 8 ore mensili, cumulabili durante ogni periodo di imbarco per i rappresentanti sindacali di bordo) e non retribuibili qualora non usufruiti.

Le Organizzazioni sindacali potranno richiedere a favore dei marittimi che siano chiamati ad assolvere compiti inerenti al loro incarico sindacale la temporanea sospensione dal turno oppure lo sbarco anticipato.

Le Società, compatibilmente con le esigenze di servizio e con il consenso del marittimo, accoglieranno dette richieste che, qualora comportino lo sbarco anticipato, dovranno essere fatte con un preavviso di almeno 15 giorni.

L'autorizzazione dovrà essere richiesta espressamente per iscritto dalle Organizzazioni predette sia all'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea che alla Direzione della Società di navigazione interessata.

b) Le Aziende di Navigazione del Gruppo TIRRENIA solidariamente assicurano ad ogni Organizzazione sindacale dei lavoratori stipulanti e firmatarie del presente

contratto n. 2 distacchi sindacali a salario medio aziendale della qualifica di appartenenza e n. 1.500 ore da potersi utilizzare anche in maniera continuativa su richiesta delle Organizzazioni sindacali.

La richiesta dovrà essere formalizzata per iscritto dalle suddette Organizzazioni sindacali ed indirizzata sia alla Fedarlinea che alle singole Società a cui appartiene il dipendente da distaccare, con un preavviso di almeno 30 giorni.

Qualora non si procedesse al distacco del personale le ore saranno riconosciute al valore del salario medio del Nostromo.

L'appartenenza agli Organi direttivi di cui sopra e le variazioni relative dovranno essere comunicate per iscritto dalle Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori all'Associazione Italiana Armamento di Linea, che provvederà a renderne edotte le Società interessate.

3. Accesso a bordo dei rappresentanti delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori

1 E' consentito ai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie l'accesso a bordo delle navi da carico e da passeggeri nei porti nazionali (esclusi i giorni di arrivo e di partenza della nave).

2 Sulle navi da carico l'accesso e la permanenza a bordo dei rappresentanti sindacali saranno consentiti fra le ore 11 e le 14, e fra le ore 16 e 19.

3 Sulle navi da passeggeri l'accesso e la permanenza a bordo dei rappresentanti sindacali saranno consentiti fra le ore 11 e le 14, e fra le ore 16 e le ore 19. Nei porti capolinea, nei quali la sosta della nave è inferiore a 3 giorni o quando la cucina viene chiusa saranno consentiti l'accesso e la permanenza a bordo anche nel giorno di arrivo, dopo lo sbarco dei passeggeri.

4 I rappresentanti sindacali potranno riferire ai componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa esclusivamente su questioni sindacali.

5 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.

6 La predetta autorizzazione sarà inoltre rilasciata, per tutti i porti nazionali, nei limiti di competenza delle Società armatrici, a 5 membri della Segreteria nazionale di ciascuna Organizzazione sindacale dei lavoratori firmataria del presente contratto. Agli anzidetti 5 membri della Segreteria nazionale sarà rilasciata dalle rispettive Società di navigazione apposita autorizzazione valida per l'accesso a bordo nei vari porti nazionali.

7 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 3 ore, saranno consentiti dopo un'ora dall'arrivo della nave e fino ad un'ora prima della partenza. In tale caso sarà consentita la presenza a bordo di un

solo rappresentante per organizzazione sindacale.

8 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.

4. 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 accordo 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 Sedi succursali.

5. 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 di lavoro. La revoca avrà effetto dal mese successivo a quello di avvenuta ricezione da parte della Società.

3 La prima trattenuta sarà effettuata sulla prima corresponsione di competenze successiva 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 un mese successivo dalla 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.

4 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.

5 Il contributo verrà rimesso mensilmente alla Organizzazione sindacale cui il marittimo aderisce.

6 Il contributo sindacale mensile con decorrenza dal 1 agosto 1981 viene stabilito nella misura dell'1% del minimo contrattuale conglobato per ogni mese di retribuzione, sia a bordo che a terra comprese la 13ma. e la 14ma. mensilità.

7 Nel provvedere alla trasmissione alle singole Organizzazioni sindacali degli importi ad esse spettanti, le Società allegheranno una distinta, nave per nave, nella quale verranno indicati: cognome, nome e qualifica dei marittimi cui si riferisce la rimessa, con a fianco di ciascuno la somma trattenuta per contributi sindacali.

6. Quote di servizio

In relazione alle spese delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori per la stipulazione dei contratti collettivi di lavoro e per l'assistenza nelle eventuali controversie di lavoro le Società di Navigazione Adriatica e Tirrenia nonché la Società Finanziaria Marittima (FINMARE) provvederanno ad effettuare una trattenuta mensile dello 0,50% (zero cinquanta per cento) dei seguenti elementi della retribuzione:

- minimo contrattuale conglobato per il personale in regime di contratto di imbarco;
- paga base più indennità di contingenza per gli Ufficiali in R.O.;
- minimo contrattuale conglobato per gli addetti agli uffici ed operai in servizio a terra.

La predetta trattenuta deve essere effettuata per 14 mensilità e ciascuna Società provvederà a versare, tramite la Fedarlinea, alle singole organizzazioni sindacali, stipulanti e firmatarie, i relativi importi, per ogni dipendente in servizio alla data di stipulazione dei predetti contratti, a nome e per conto dei dipendenti stessi.

Non si effettuerà il versamento per conto di quei dipendenti che entro cinque giorni dalla data di stipulazione dei contratti dichiarino singolarmente con lettera diretta alla Società di non aderire alla contribuzione suddetta.

Fermo restando quanto sopra per i dipendenti assunti od imbarcati successivamente ed entro il 31/12/98, la quota di servizio sarà trattenuta da ciascuna Società in occasione dell'assunzione o del nuovo imbarco.

7. Aspettativa dei lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive o a ricoprire cariche sindacali provinciali nazionali. Permessi ai lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive

Compatibilmente con le particolari caratteristiche del lavoro nautico, sono recepiti gli artt. 31 e 32 della legge 20 maggio 1970 n. 300.

INDICE

PREMESSA

Protocollo sulla semplificazione e unificazione contrattuale	5
INFORMAZIONE	6

CAPO I - TIPI DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 1 - Tipi di contratto di arruolamento	7
Art. 2 - Contratto di arruolamento a viaggio	8
Art. 2 bis - Contratto di arruolamento a tempo determinato	8
Art. 3 - Contratto di arruolamento a tempo indeterminato	9
Art. 4 - Periodo di prova	10

CAPO II - COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 5 - Tabelle di armamento e di esercizio	11
Art. 6 - Gradi di equiparazione degli Ufficiali marconisti	11
Art. 7 - Allievi Ufficiali e diplomati nautici	12
Art. 8 - Trattamento Sottufficiali	13

CAPO III- NORME DISCIPLINARI

Art. 9 - Rapporti gerarchici e disciplinari	14
Art. 10 - Saluto alla Bandiera e ai superiori	14
Art. 11 - Comportamento dei componenti l'equipaggio	14
Art. 12 - Assenze da bordo	14
Art. 13 - Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.	15
Art. 14 - Infrazioni disciplinari e sanzioni	15
Art. 15 - Licenziamento per colpa grave del marittimo	16
Art. 16 - Reclami dei marittimi	16

CAPO IV - ORARIO DI LAVORO

Art. 17 - Inizio del servizio a bordo	17
Art. 18 - Orario di lavoro nei porti con turno di porto	17
Art. 19 - Servizio di guardia con turno di porto	18
Art. 20 - Franchigia e mezzo di trasporto	20
Art. 21 - Passaggio dal servizio di porto a quello di navigazione e viceversa	20
Art. 22 - Orario di lavoro in navigazione o con turno di navigazione in porto	21
Art. 23 - Trattamento nella giornata del sabato sulle navi in porto o in navigazione	23
NORMA TRANSITORIA - Riduzione orario di lavoro	24

CAPO V - LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 24 - Lavori per la sicurezza della navigazione	25
Art. 25 - Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo	25
Art. 26 - Lavori per la manutenzione e pulizia della nave	26
Art. 27 - Lavori inerenti la pulizia degli alloggi	26

Art. 28 - Servizio merci e provviste	26
Art. 29 - Sostituzione di ammalati e di infortunati	27
Art. 30 - Oggetti in consegna	27

CAPO VI - PAGHE - COMPENSI – INDENNITÀ

Art. 31- Minimi contrattuali conglobati e indennità di contingenza	28
Art. 32 - Computo riposi compensativi e ferie	28
Art. 33 - Indennità in caso di trasbordo	29
Art. 34 - Indennità di navigazione	29
Art. 35 - Eventuale periodo di ingaggio	30
Art. 36 - Termini e modalità di corresponsione delle paghe e altre competenze dei marittimi - Libretto paghe	30
Art. 37 - Gratifica natalizia e gratifica pasquale	31
Art. 38 - Assegno per il nucleo familiare	32
Art. 39 - Compensi per funzioni di grado o categoria superiore	32
Art. 40 - Compensi per sostituzione di personale mancante	32
Art. 41 - Compensi per lavoro straordinario	33
Art. 42 - Divise equipaggio	33
Art. 43 - Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione	34

CAPO VII - ALLOGGI E VITTO

Art. 44 - Corredo cuccette	35
Art. 45 - Vitto, qualità e quantità dei viveri	35
Art. 46 - Indennità sostitutiva della panatica	36
Art. 47 - Valutazione della panatica quale coefficiente della retribuzione	37

CAPO VIII - RIPOSI FESTIVI - FERIE- CONGEDI MATRIMONIALI

Art. 48 - Giorni festivi	38
Art. 49 - Giorni festivi trascorsi in navigazione	39
Art. 50 - Giorni festivi nei porti con turno di porto	39
Art. 51 - Festività nazionali e altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica in navigazione o con turno di navigazione in porto	40
Art. 52 - Ferie	41
Art. 53 - Congedo matrimoniale	42

CAPO IX – PREVIDENZE

Art. 54 - Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia	44
Art. 55 - Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione	44
Art. 56 - Indennità di disoccupazione in caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio	44
Art. 57 - Assicurazioni malattie e infortuni	45
Art. 58 - Servizio militare di leva o richiamo alle armi	45
Art. 59 - Indennità perdita corredo strumenti professionali ed utensili	45

CAPO X - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 60 - Risoluzione di diritto qualunque sia il tipo di contratto di arruolamento	47
Art. 61 - Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio	47
Art. 62 - Norme relative ai contratti di arruolamento a viaggio	48
Art. 63 - Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento a tempo determinato e indeterminato	48
Art. 64 - Rimpatrio o restituzione del marittimo al porto di imbarco o di ingaggio	53

CAPO XI - REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 65 - Regolamento per i servizi di bordo	55
--	----

CAPO XII - REGOLAMENTO SULLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI LAVORO PER IL PERSONALE DI STATO MAGGIORE FUORI ORGANICO E PER I SOTTUFFICIALI E COMUNI DELLE SOCIETÀ TIRRENIA

Art. 66 - Applicabilità	57
Art. 66 bis - Regime di continuità e premio di fidelizzazione	58
Art. 67 - Promozioni	60
Art. 68 - Periodo di imbarco	61
Art. 69 - Sbarco per grave motivo personale	61
Art. 70 - Ferie	62
Art. 71 - Periodo di riposo	62
Art. 72 - Malattia ed infortunio	63
Art. 73 - Retribuzione durante il periodo di riposo a terra	64
Art. 74 - Gratifica natalizia e pasquale	64
Art. 75 - Disponibilità retribuita	64
Art. 76 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale	65
Art. 77 - Regolamento di imbarco	65
Art. 78 - Trattamento di fine rapporto di lavoro e preavviso	66
Art. 79 - Norma applicativa	66

CAPO XIII - REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI PER I SOTTUFFICIALI E COMUNI

Art. 80 - Iscrizioni al turno	67
Art. 81 - Iscrizioni e re iscrizioni	67
Art. 82 - Successione delle chiamate	68
Art. 83 - Preavviso di chiamata	68
Art. 84 - Pubblicazione e diffusione del bollettino delle chiamate	69
Art. 85 - Chiamate ordinarie	69
Art. 86 - Chiamate urgenti	69
Art. 87 - Ordine di presentazione alle chiamate	69

Art. 88 - Conferma ordinaria	69
Art. 89 - Conferma ritardata	70
Art. 90 - Giustificazione di assenza alla chiamata	70
Art. 91 - Durata del periodo di imbarco	71
Art. 92 - Reiscrizione a turno	72
Art. 93 - Controllo sullo stato di malattia	75
Art. 94 - Comitato paritetico	75

CAPO XIV - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 95 - Componimento delle controversie di lavoro	76
Art. 96 - Esclusione di ogni rapporto impiegatizio, salvo stipulazione espressa	76
Art. 97 - Contrattazione integrativa	77
Art. 98 - Affissione del contratto a bordo	78
Art. 99 - Decorrenza e durata	78
Art. 100 - Disposizioni finali e di attuazione	79

ALLEGATI

All. 1 - Modello di contratto di arruolamento a viaggio	83
All. 1 bis - Modello di contratto di arruolamento a tempo determinato	84
All. 2 - Modello di contratto di arruolamento a tempo indeterminato	85
All. 3 - Tabella di armamento navi tradizionali per la navigazione di lungo corso e in mediterraneo	86
All. 4 - Tabella di armamento navi automatizzate IAQ per la navigazione di lungo corso e in mediterraneo	87
All. 5 - Mediazione ministeriale per le tabelle d'esercizio delle navi del Gruppo FINMARE	88
All. 6 - Minimi contrattuali conglobati personale di Stato Maggiore ed Allievi Ufficiali	89
All. 6 bis - Ex paga base personale di Stato Maggiore ed Allievi Ufficiali	90
All. 6 ter - Supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore	91
All. 7 - Minimi contrattuali conglobati Sottufficiali e Comuni	93
All. 7 bis - Ex paga base Sottufficiali e Comuni	94
All. 8 - Maggiorazioni di paga per anzianità	95
All. 9 - Indennità mensile di navigazione per il personale di Stato Maggiore, Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni	100
All. 10 - Indennità mensile di navigazione integrativa	102
All. 10 bis - Indennità di navigazione giornaliera aggiuntiva	103
All. 11 - Compensi orari per lavoro straordinario personale di Stato Maggiore e Allievi Ufficiali	110
All. 12 - Compensi orari per lavoro straordinario Sottufficiali e Comuni	114
All. 13 - Tabella viveri personale di Stato Maggiore e Allievi Ufficiali	116
All. 14 - Tabella viveri Sottufficiali e Comuni	117

All. 15 - Tabella viveri (quantitativi in grammi) spettanti ad ogni marittimo	119
All. 16 - Annotazioni alla tabella viveri Sottufficiali e Comuni	121
All. 17 - Indennità perdita corredo, strumenti professionali e utensili	124
All. 18 - Assicurazione malattie	125
All. 19 - Assicurazioni infortuni	127
All. 20 - Testo unico tutele assicurative del personale navigante	128
All. 20 bis - Accordo 30 maggio 2007 e Addendum all'Accordo 30 maggio 2007: Previdenza complementare	135
All. 21 - Protocollo su ambiente di lavoro	138
All. 22 - Rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro	140
All. 23 - Formazione e Comitato Nazionale Paritetico per il lavoro marittimo	147
All. 24 - Proroga Accordo 5 agosto 1986 sui contratti di formazione e lavoro	150
All. 25 - Telemedicina	151

APPENDICE

Accordo 25 luglio 1978	155
Promozione dei Sottufficiali e Comuni	158
Concessioni di viaggio	158
Concessioni speciali di viaggio per marittimi e loro familiari (navi)	159
Utilizzazione del tempo libero nel corso del periodo di imbarco	159
Locali equipaggio navi di nuova costruzione	160
Norme integrative riguardanti il trattamento al personale marittimo adibito ai lavori di comandata a bordo delle navi o in magazzini e spazi portuali per operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e provviste delle navi	161
Istituzione del Comitato Centrale per il collocamento della gente di mare e per il movimento Ufficiali della Marina Mercantile	165
Collocamento della gente di mare - Accordo 11 giugno 2003	167
Mobilità del personale	168
Protocollo 1° agosto 2000, coordinato con le modifiche introdotte dagli Accordi 14 dicembre 2001 e 15 settembre 2003 – Intesa sulle procedure obbligatorie per il raffreddamento e la conciliazione del conflitto e sulle regole per l'esercizio dello sciopero nel settore del lavoro marittimo	169

RELAZIONI SINDACALI

1. Rappresentanze sindacali aziendali	175
2. Permessi retribuiti	176
3. Accesso a bordo dei rappresentanti delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori	177
4. Affissione comunicazioni sindacali	178
5. Riscossione dei contributi sindacali	178

6. Quote di servizio	179
7. Aspettativa dei lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive a ricoprire cariche sindacali provinciali nazionali.	
Permessi ai lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive	179