SEZIONE PER IL PERSONALE IMBARCATO SULLE UNITÀ ADIBITE AL SERVIZIO DI RIMORCHIO DELLE NAVI ED AL SOCCORSO DELLE NAVI

L'anno 2020 addì 16 dicembre in Roma

- la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI
- l'ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI DI RIMORCHIATORI
- la FEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI DI RIMORCHIATORI

e

le Organizzazioni dei lavoratori sottoelencate:

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

hanno stipulato la presente Sezione che regola i rapporti di lavoro fra i proprietari o armatori ed il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio ed al soccorso delle navi.

PREMESSA

Premesso che quanto qui di seguito di comune accordo dichiarato è parte integrante ed inscindibile ad ogni effetto della disciplina contenuta nella presente Sezione e non ha carattere innovativo ma serve a chiarire la comune volontà delle parti realizzata anche nei precedenti contratti, le parti dichiarano che con la espressione «indennità fisse» esse per il passato hanno inteso, tanto a livello nazionale quanto a livello aziendale, esclusivamente riferirsi alla indennità speciale, indennità comando e indennità coperta e macchina.
Pertanto, anche in relazione alla specialità del rapporto di lavoro del personale addetto ai rimorchiatori, esse parti hanno sempre voluto escludere i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfettizzati, dal computo degli istituti contrattuali sui quali sono state calcolate le «indennità fisse».
Per quanto attiene alla presente Sezione, le parti dichiarano che i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfettizzati, debbono essere esclusi, anche a livello aziendale, così come per il passato, sono stati esclusi, a qualsivoglia titolo dalla retribuzione essendo voluti come elementi distinti ed autonomi, espressamente ribadendosi altresì l'esclusione dei medesimi dal calcolo delle indennità sostitutive delle ferie e dei riposi compensativi nonché di ogni altro istituto che, direttamente o indirettamente, implichi la retribuzione quale base di calcolo.
Tutto quanto sopra precisato e pattuito le parti inoltre dichiarano ad ogni effetto che la determinazione dei livelli retributivi correlativi ad ogni qualifica del personale addetto ai rimorchiatori sarebbe stata inferiore tanto per il passato quanto per gli importi stabiliti con la presente Sezione, se esse parti avessero voluto ricomprendere ai fini del calcolo dei vari istituti anche lo straordinario continuativo e/o predeterminato e/o forfettizzato.

Art. 1
Consistenza numerica del personale

1 - Presso ogni Società esercente il servizio di rimorchio nei porti sarà tenuto un elenco nominativo del personale marittimo dipendente con l'indicazione della qualifica e del grado. Detto elenco sarà affisso in un albo nella sede sociale a disposizione degli interessati e con possibilità di verifica e di controllo da parte delle Organizzazioni stipulanti.

2 - L'elenco è formato:

a) dalla somma degli equipaggi dei rimorchiatori in servizio, in base alle tabelle di armamento;
b) dalle riserve atte a garantire il riposo settimanale e quelli del sesto giorno secondo le modifiche previste dall'articolo 9, le ferie e le sostituzioni per assenza dovuta a malattia, infortunio, licenze e permessi.

Nota: I riposi settimanali riguardano esclusivamente il personale dei rimorchiatori in servizio portuale.

Art. 2
Tabella di armamento

1 - Le tabelle di armamento dei rimorchiatori sprovvisti di comando centralizzato saranno di cinque persone con le seguenti qualifiche:

- Comandante;
- Direttore di macchina;
- una seconda persona di macchina (esclusi i giovanotti);
- due persone di coperta di cui almeno un marinaio.

2 - La composizione numerica degli equipaggi dei rimorchiatori con comando centralizzato in servizio portuale sarà di quattro persone con le seguenti qualifiche:

- Comandante;
- Direttore di macchina;
- due comuni (di cui almeno uno di coperta).

3 - La composizione numerica degli equipaggi dei rimorchiatori ad elevata manovrabilità con comando centralizzato ed automatizzato con propulsori azimutali o voith che forniscono il cavo di rimorchio alle navi a mezzo di idoneo verricello, o laddove una tabella a tre sia stata già concordata ed applicata a livello locale, sarà di tre persone con le seguenti qualifiche:

- Comandante;
- Direttore di macchina;
- Comune.

Nei porti in cui, al momento della stipula del contratto (11/06/2003), il servizio viene reso, con i rimorchiatori di cui sopra, da quattro persone di equipaggio, la eventuale riduzione a tre sarà realizzata previa intesa a livello aziendale. In tali casi l'Autorità Marittima potrà disporre l'integrazione delle tabelle, come sopra determinate, in presenza di condizioni meteo-marine avverse o per l'effettuazione di particolari servizi. Per rimorchiatori di nuova acquisizione la tabella di armamento sarà definita tra le parti a livello aziendale. Qualora non si raggiunga in sede locale un accordo sulla composizione numerica della tabella di armamento, sarà convocata la commissione di cui al successivo art. 45.

4 - Qualora la nuova composizione delle tabelle comporti degli esuberi di personale, il turn-over verrà bloccato fino al raggiungimento della consistenza necessaria per il regolare svolgimento del servizio. Tale provvedimento sarà adottato dopo che siano state riassorbite eventuali aliquote di straordinario predeterminato e sia stata realizzata la riduzione dell'orario annuale di lavoro di 40 ore in una delle forme previste.

5 - Le tabelle di armamento per il servizio di rimorchio di altura sono indicate nell'art. 44 punto 6 e saranno definite a livello aziendale secondo le norme e i limiti precisati nel detto articolo.

Art. 3
Assunzione

1 - Il personale, il cui rapporto di lavoro è regolato dalla presente Sezione, si intende normalmente assunto dall'armatore a tempo indeterminato.

2 - La relativa convenzione di imbarco sarà stipulata avanti l'Autorità marittima, ai sensi di legge, e sarà redatta in conformità al modello riportato nell'allegato 1 alla presente Sezione.

3 - Il personale assunto, potrà essere, a giudizio insindacabile dell'armatore, trasferito da una unità all'altra senza diritto a modifica di retribuzione o altro.

Art. 4
Periodo di prova

1 - All'atto dell'assunzione il personale dovrà effettuare un periodo di prova di 45 giorni, se addetto al comando o alla direzione di macchina del rimorchiatore, o di 30 giorni se addetto ad altre mansioni.

2 - Durante il periodo di prova ambo le parti hanno il diritto alla rescissione del rapporto di lavoro, con diritto alle indennità contrattuali, escluso il preavviso, maturate per il servizio prestato.

3 - Il periodo di prova seguito da conferma sarà calcolato agli effetti dell'anzianità di servizio.

4 - Saranno esentati dall'effettuare il periodo di prova i lavoratori che, nel corso del biennio precedente, lo abbiano già superato presso lo stesso datore di lavoro e per le stesse mansioni e qualifiche.

5 - In caso di assenza per malattia o infortunio il periodo di prova si considera sospeso fino a guarigione clinica. I periodi di assenza per malattia o infortunio non sono computati nella durata del periodo di prova.

Art. 5
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 dalla presente Sezione.

Art. 6
Condotta del personale

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

2 - I rapporti tra i componenti l'equipaggio devono essere improntati a spirito di collaborazione e di comprensione.

3 - Nessuna persona dell'equipaggio potrà assentarsi da bordo senza il consenso del Comandante o di chi lo rappresenti.

4 - Tutto l'equipaggio ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verifichino casi di furto, contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazioni di merci, vendite abusive a bordo, imbarco o favoreggiamento di clandestini. Il Comandante disporrà affinché siano effettuate prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte del rimorchiatore per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

5 - L'armatore ha il diritto di risolvere il contratto senza preavviso, fermo restando il trattamento di fine rapporto, e di essere risarcito di tutti i danni che gli derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi nazionali ed estere, e particolarmente in conseguenza di furto, contrabbando, trasporto di paccottiglie, imbarco o favoreggiamento clandestini nei confronti dei componenti l'equipaggio che risultassero responsabili sia della trasgressione sia della mancata vigilanza.

Art. 7
Infrazioni disciplinari e sanzioni

1 - Eventuali infrazioni del personale, e in particolare quelle ai doveri di cui all'art. 6, e inadempimenti alle obbligazioni derivanti dal contratto di lavoro individuale saranno punite in proporzione alla loro gravità in base al seguente codice disciplinare.

2 - Qualora l'armatore ritenga che il lavoratore abbia commesso una infrazione o posto in essere un inadempimento che possono dar luogo a sanzione disciplinare provvederà a contestare al medesimo, a mezzo di lettera raccomandata con r.r., i fatti per i quali ha inteso aprire il procedimento disciplinare.

3 - Il lavoratore, entro cinque giorni da quando ha ricevuto la contestazione di cui sopra, potrà formulare, per iscritto, le sue eventuali giustificazioni. Il lavoratore, se lo richiede in sede di giustificazioni scritte, può essere sentito a sua difesa con l'assistenza di un rappresentante dell'organizzazione sindacale a cui aderisce o conferisce mandato. L'audizione deve avvenire entro due giorni dalla richiesta.

4 - L'armatore, valutate le giustificazioni del lavoratore, se pervenute, e, comunque, dopo dieci giorni dall'avvenuto ricevimento della lettera di contestazione, potrà irrogare una delle seguenti sanzioni disciplinari, in proporzione alla gravità dei fatti contestati:
a) rimprovero verbale;
b) rimprovero scritto;
c) multa fino a 4 ore di retribuzione;
d) sospensione dal lavoro e dalla retribuzione fino a 10 giorni;
e) licenziamento.
Si precisa di seguito il carattere dei provvedimenti disciplinari e l'entità degli stessi:

a) Rimprovero verbale.
Nel caso di infrazione di lieve entità il lavoratore potrà essere diffidato verbalmente e tale diffida ha rilevanza di richiamo verbale.

b) Rimprovero scritto.
Il rimprovero scritto è provvedimento di carattere ammonitorio e si infligge per infrazioni di gravità inferiore a quelle indicate nei punti successivi. La recidiva infrazione per cui è previsto il provvedimento di rimprovero scritto non prescritto dà la facoltà all'Azienda di comminare provvedimenti che possono andare dalla multa alla sospensione di durata non superiore a tre giorni.

c) Multa.
Vi si incorre per le seguenti infrazioni:
1. Inosservanza dell'orario di lavoro.
2. Inosservanza delle misure di prevenzione degli infortuni e delle disposizioni a tale scopo emanate dall'Azienda quando non ricadono nei casi previsti dalle successive lettere d) ed e).
3. Irregolarità di servizio, abusi, mancanza di diligenza nei propri compiti, quando non abbiano carattere di gravità e non abbiano arrecato danno.
4. Irregolarità ed inosservanze simili a quelle sopra descritte.
   L'importo di suddette multe (escluso quello costituente risarcimento del danno) è devoluto alle istituzioni assistenziali o previdenziali.
   La recidiva in infrazioni per cui è previsto il provvedimento di multa, non prescritto, dà facoltà all'Azienda di comminare al lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

d) Sospensione.
Vi si incorre per le seguenti infrazioni:

1. Inosservanze ripetute dell'orario di lavoro.
2. Assenza ingiustificata di durata non superiore ad un giorno.
3. Inosservanza delle misure di prevenzione infortuni e delle disposizioni a tale scopo emanate dall'Azienda quando la mancanza cagioni danni lievi alle cose e nessun danno alle persone.
4. Presentarsi a lavoro o prestare servizio in stato di ubriachezza o alterazione.
5. Abbandono del posto di lavoro senza giustificato motivo salvo quanto previsto al punto 3 della lettera e).
6. Esecuzione in Azienda di lavori per proprio conto fuori dall'orario di lavoro e senza sottrazione di materiale dell'Azienda.
7. Lieve insubordinazione verso i superiori.
8. Mancanze di analoghe gravità.

Resta inteso che, in caso di sospensione, non verrà attuata la procedura amministrativa di sbarco del lavoratore. La recidiva in infrazioni per cui è previsto il provvedimento di sospensione, non prescritto, dà facoltà all'Azienda di comminare al lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

e) Licenziamento.
Vi si incorre in genere per tutte quelle infrazioni in cui la gravità del fatto non consente l'ulteriore prosecuzione del rapporto di lavoro, ed in particolare per:

1. Assenza ingiustificata di durata superiore ad un giorno.
2. Assenze ingiustificate ripetute due volte, non cadute in prescrizione.
3. Abbandono del posto di lavoro da parte del personale a cui siano specificatamente affidate mansioni di responsabilità, sorveglianza, custodia e controllo o da parte di altro personale nel caso in cui possa derivare pregiudizio all'incolumità delle persone, alla sicurezza del rimorchiatore, degli impianti o strutture portuali, pregiudizio all'esecuzione del servizio di rimorchio.
4. Grave insubordinazione verso i superiori, minacce o vie di fatto o rifiuti di obbedienza ad ordini.
5. Danneggiamento colposo o volontario alla proprietà dell'Azienda, al materiale di lavorazione o a persone.
6. Inosservanza al prescritto divieto di fumare dove ciò può provocare pregiudizio all'incolumità delle persone o alla sicurezza degli impianti.
7. Alterchi con vie di fatto ingiurie, disordini, risse o violenze sia al di fuori che all'interno dei mezzi navali o degli uffici.
8. Furto all'interno dei mezzi navali o degli uffici di somme, valori, materiali od oggetti a chiunque appartenenti.
9. La recidiva, non prescritta, anche di una sola delle infrazioni disciplinari di cui all'articolo 1251 del Codice della Navigazione o l'infrazione di due diverse mancanze disciplinari previste dallo stesso articolo anche se non seguite dalle pene disciplinari previste dall'articolo 1252 del Codice della Navigazione.
10. Trafugamento di documenti dell'Azienda che determinino una violazione della dovuta riservatezza aziendale.
11. Esecuzione in Azienda di lavori per conto proprio o di terzi effettuati durante l'orario di lavoro.
12. Il rifiuto del marittimo, senza giustificato motivo, di trasbordare da un rimorchiatore in servizio portuale ad un rimorchiatore in servizio di altura secondo le regole vigenti.
13. Mancanze di analoga gravità.

Il caso di licenziamento per giusta causa, ai sensi della presente lettera e) numeri 2., 3., 4., 5., 7., 8., 9., e 10., esclude la liquidazione dell'indennità sostitutiva del preavviso.

5 - In tutti i casi in cui, nella presente Sezione, si parla di "prescrizione" delle sanzioni disciplinari, si intende un periodo a ritroso di due anni.

6 - Resta salvo il diritto delle parti di promuovere le azioni consentite dalle leggi vigenti ed applicabili in materia.

Art. 8
Controversie sindacali

1 - Le eventuali divergenze sulla interpretazione della presente Sezione saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti in sede nazionale, mediante apposita commissione paritetica. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla data di denuncia della divergenza le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.

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

3 - 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. 9
Orario di lavoro

1 - L'orario normale di lavoro settimanale è di 40 ore distribuite in 5 giorni, pari a 173 ore mensili e 2.080 ore annue.

2 - L'orario normale di lavoro è di 8 ore giornaliere da effettuarsi con l'interruzione di una o due ore per la consumazione del pasto, fatto salvo quanto previsto nel comma 5. La sospensione del lavoro per la consumazione del pasto non dovrà comportare una riduzione della resa annua di 2080 ore e dovrà essere concordata a livello aziendale.

3 - Per i servizi notturni (20/06) l'orario normale di lavoro darà luogo ad una maggiorazione determinata nella misura del 30% del valore dell'ora base (minimo contrattuale conglobato diviso 173) per ciascuna ora effettivamente prestata in servizio nell'arco di tempo compreso tra le 20/06.

4 - L'attività lavorativa dei marittimi imbarcati sui rimorchiatori può essere articolata in turni.
I turni di permanenza a bordo con tempi di lavoro e tempi di riposo ed i rispettivi trattamenti economici potranno essere definiti con accordi integrativi di secondo livello, siglati con le rappresentanze aziendali/territoriali delle organizzazioni sindacali stipulanti la presente Sezione, nel rispetto delle previsioni e dei limiti sanciti dalla Direttiva 1999/63/CE e dal D.Lgs. 108/05 e successive modifiche e integrazioni ed ove sussistano particolari condizioni operative e di traffico.

5 - Nell'ipotesi di servizio a turni articolato nell'ambito delle 2080 ore annue con una media di 173 ore mensili, l'orario giornaliero di lavoro può superare le 8 ore senza che da ciò derivi il diritto a compenso per lavoro straordinario. Qualora nella turnistica siano comprese ore di lavoro straordinario si potrà, solo con pattuizioni aziendali, compensarle con un periodo di riposo retribuito della stessa durata da godere entro 30 giorni. Le prestazioni di lavoro straordinario, in turnistiche che si sviluppino in cicli temporali diversi da sette giorni, dovranno essere calcolate sulla base della seguente proporzione, riferita alla turnistica effettuata: 40 : 7 = x : gg. Turnistica* (vedi esempi riportati sotto).

6 - Il compenso per lavoro straordinario verrà comunque corrisposto dalla 41ma ora per turni articolati su cicli di sette giorni. Per cicli di diversa durata trova applicazione quanto disposto al comma 5. Il compenso per lavoro straordinario verrà comunque corrisposto quando derivi da scivolamenti dell'orario rispetto a quello previsto dalla turnistica aziendale.

7 - La prestazione lavorativa effettuata nelle seste giornate di lavoro settimanale darà diritto, in sostituzione del compenso per lavoro straordinario, ad altrettante giornate mensili di riposo compensativo differibili e/o cumulabili.

8 - Resta inteso che il sabato rimane giornata feriale.

9 - Ferma restando la durata dell'orario normale contrattuale di cui al punto 1 la riduzione annua delle 40 ore di lavoro sarà realizzata con accordo aziendale o attraverso un aumento delle ferie o con il riconoscimento di cinque giorni aggiuntivi di riposo compensativo o attraverso la monetizzazione della stessa.

10 - Il personale sarà tenuto a prestare la propria opera per iniziare il servizio di rimorchio fino al termine dell'orario stabilito dai turni e, nei casi previsti dal successivo ultimo comma dell'articolo 10, finché non sia sostituito.

11 - Ferma restando la durata dell'orario normale contrattuale di lavoro di cui al comma 1, a decorrere dal 1° gennaio 2004 sarà riconosciuta una riduzione dell'orario di lavoro pari a 8 ore annue.

**Ad esempio:*

- per una turnistica sviluppata su sei giorni si dovrà effettuare il seguente calcolo

$$40 : 7 = x : 6$$
$$x = (40 * 6) / 7$$
$$x = 34,3$$

pertanto lo straordinario, in tale turnistica, inizierà a decorrere dopo la $34,3^{ma}$ ora.

- per una turnistica sviluppata su otto giorni si dovrà effettuare il seguente calcolo

$$40 : 7 = x : 8$$
$$x = (40 * 8) / 7$$
$$x = 45,7$$

pertanto lo straordinario, in tale turnistica, inizierà a decorrere dopo la $45,7^{ma}$ ora.

Art. 10
Lavoro straordinario

1 - Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre l'orario stabilito dall'art. 9 della presente Sezione è considerato lavoro straordinario.

2 - Non è considerato lavoro straordinario qualunque lavoro compiuto, ai sensi dell'art. 12, per la sicurezza della navigazione.

3 - Le ore di lavoro straordinario dovranno essere contenute nel limite mensile di 90 ore nei porti in cui il normale turno operativo portuale nell'arco diurno viene svolto con tre o meno di tre rimorchiatori. In tutti gli altri porti tale limite mensile sarà di 50 ore. Nel caso di applicazione dell'art. 9, comma 4 della presente Sezione, una riduzione dei predetti limiti massimi di ore di lavoro straordinario sarà definita nell'ambito dell'accordo integrativo di secondo livello.

4 - Agli effetti dei compensi per lavoro straordinario, per ore notturne si intendono quelle comprese fra le ore 20 e le ore 6.

5 - Fatti salvi i trattamenti di miglior favore già previsti nei contratti aziendali, le ore di straordinario saranno retribuite in ragione di un quarto (1/4) dell'intera ora qualora la prestazione non ecceda i quindici minuti, o in ragione di due quarti (2/4) qualora la prestazione non ecceda i trenta minuti. Se la prestazione ecceda i 30 minuti verrà retribuita l'intera ora di straordinario.

6 - Nel caso di più turni, per prestazioni che richiedono continuità di presenza, il lavoratore del turno cessante potrà lasciare il posto di lavoro solo quando sarà sostituito, fermo restando che la sostituzione dovrà avvenire entro un termine massimo di 2 ore dalla cessazione del turno.

Art. 11
Compenso per il lavoro straordinario

1 - La retribuzione da valere per la determinazione dei compensi orari per il lavoro straordinario è costituita dal minimo contrattuale conglobato.

2 - La quota oraria risulta dalla divisione per 173 della retribuzione come sopra specificata maggiorata rispettivamente delle seguenti percentuali: per i porti di Genova, Livorno, Napoli, Ravenna, Trieste, Venezia, Taranto, Augusta, Savona, La Spezia, Civitavecchia, Gioia Tauro

Diurno feriale	Notturno Feriale e diurno festivo	Notturno festivo
25%	45%	50%

per i porti di Ancona, Gaeta, Palermo

Diurno feriale	Notturno Feriale e diurno festivo	Notturno festivo
20%	30%	35%

per tutti gli altri porti

Diurno feriale	Notturno Feriale e diurno festivo	Notturno festivo
15%	20%	25%

Art. 12
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 del rimorchiatore e delle persone imbarcate.

2 - Per i lavori speciali per la sicurezza del rimorchiatore, delle persone imbarcate, del carico, si intendono i lavori che si rendono necessari, a giudizio del preposto al comando in coperta, per esigenze che non rientrano fra quelle del normale esercizio del rimorchiatore.

Art. 13
Lavori per la manutenzione e la pulizia del rimorchiatore

1 - Oltre i necessari servizi di porto e di navigazione, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione, coadiuvare nelle riparazioni dei rimorchiatori sociali e mantenere i locali dei propri alloggi nella massima pulizia con diritto a compenso per lavoro straordinario qualora i detti lavori vengano eseguiti fuori dell'orario normale.

Art. 14
Mansioni del personale e mobilità

1 - Il personale è imbarcato a bordo delle unità che svolgono l'esercizio del rimorchio delle navi e del soccorso delle navi e natanti in genere, sia in porto che in mare aperto, per prestare il servizio attinente alla sua qualifica.

2 - Tuttavia i sottufficiali ed i comuni potranno essere impiegati in mansioni a terra (ad esempio: di manutenzione dei mezzi e di officina qualora questa sia destinata al servizio dei mezzi stessi) ed a bordo a seconda delle esigenze aziendali concordandone le modalità di utilizzo.

3 - I sottufficiali manterranno la retribuzione loro dovuta anche se impiegati in mansione proprie dei comuni.

4 - L'utilizzo promiscuo tra mansioni di bordo e mansioni di terra non potrà comportare riduzioni rispetto a quanto percepito dal lavoratore a bordo nell'ambito dell'orario ordinario di lavoro.

5 - Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti 2, 3 e 4 l'armatore o il comandante, nell'interesse del servizio della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti l'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati, purché non sia inadeguato al loro grado e qualifica. In caso di necessità per la sicurezza della nave il personale può essere adibito a qualsiasi servizio.

6 - Il personale sarà tenuto a presentare la propria opera nei porti gestiti dalla stessa Società fatti salvi i trattamenti concordati.

7 - Il periodo di permanenza nella qualifica per i mozzi e i giovanotti di coperta non può essere superiore rispettivamente a 12 e 20 mesi. Il giovanotto di macchina dopo una permanenza di 24 mesi nella qualifica sarà promosso nella categoria dei fuochisti o ingrassatori.

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

9 - Ai fuochisti e ingrassatori, in possesso del titolo di operaio meccanico o di meccanico navale, che abbiano svolto in servizio di altura mansioni di motorista o operaio meccanico per un periodo minimo di 6 mesi, sarà riconosciuto il trattamento di bordo dei sottufficiali.

Art. 15
Promozioni

1 - La promozione da comune a sottufficiale, da sottufficiale a ufficiale e da ufficiale a preposto al comando o alla direzione di macchina si effettua al momento in cui si rendono vacanti i posti nella qualifica superiore e tali promozioni saranno effettuate tenendo conto della idoneità congiunta all'anzianità di servizio aziendale. Alla promozione saranno ammessi i marittimi in servizio che abbiano i requisiti richiesti.

2 - In particolare, i comuni in possesso del prescritto titolo professionale, maturano il diritto al passaggio:

- ad ufficiali, per il servizio di altura, dopo 9 mesi di funzionamento in tale qualifica e mansione;
- a comandante o direttore di macchina dopo 8 mesi di funzionamento in tale qualifica e mansione per gli ufficiali e dopo 18 mesi per i comuni.

3 - Quanto sopra compatibilmente con la disponibilità di posti nell'Azienda e la riconosciuta idoneità e preparazione tecnica del marittimo.

Nota: Coloro che maturano il diritto al passaggio a Comandate e Direttore di macchina avranno titolo preferenziale all'assunzione del comando o direzione di macchina, in caso di vacanza, nei confronti del personale esterno.

Art. 16
Oggetti in consegna

1 - Il personale che ha ricevuto in regolare consegna oggetti di dotazione e corredo, è tenuto alla restituzione degli oggetti stessi ovvero al pagamento per la eventuale mancanza.

Art. 17
Paghe

1 - Le parti hanno convenuto di conglobare la paga base, la contingenza e L'E.D.R., nell'unico nuovo istituto denominato "minimo contrattuale conglobato". Pertanto al personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio delle navi ed al soccorso delle navi si applicano gli importi mensili del minimo contrattuale conglobato indicati nella tabella dell'allegato 2.

Art. 18
Aumenti periodici di anzianità

1 - Ai marittimi che alla data del 31 dicembre 1980 abbiano maturato, con il precedente regime, un certo numero di scatti, l'importo corrispondente verrà rivalutato del 50%.

2 - Per l'anzianità maturata dalla data dell'ultimo scatto al 31 dicembre 1980 verrà corrisposto un importo pro-rata del 2% della paga tabellare al 31 dicembre 1980 rivalutato del 50%.

3 - L'importo complessivo degli scatti incluso i pro-rata sarà congelato in cifra fissa "ad personam" non assorbibile e costituirà parte integrante della paga ai soli effetti delle gratifiche natalizia e pasquale, della indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi, della indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

4 - I marittimi avranno diritto, per l'anzianità di servizio maturata dal 1° gennaio 1981 presso la stessa azienda, ad un aumento per ogni biennio di anzianità secondo i valori indicati nella tabella di cui all'allegato 2 bis. Dopo il primo biennio di anzianità, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali, fino ad un massimo complessivo di cinque scatti, da considerare coefficiente della retribuzione come al comma precedente.
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, a valere per il numero degli scatti maturati da ogni marittimo.

Art. 19
Indennità di contingenza

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

Art. 20
Indennità di turno (*)

A) PORTI MAGGIORI

1 - L'indennità di turno, per le Aziende che la corrispondono e nelle misure concordate costituisce elemento della retribuzione valido esclusivamente ai fini del calcolo dei seguenti istituti:

(*) (vedasi allegato 3).

- 13° e 14° mensilità;
- ferie;
- riposi compensativi inerenti alle domeniche ed ai riposi compensativi di cui al 7° e 8° comma dell'art. 9 e alle festività infrasettimanali e nazionali lavorate;
- trattamento di fine rapporto;
- indennità sostitutiva del preavviso;
- permessi retribuiti;
- indennità di malattia a carico dell'INPS.

2 - Detta indennità spetta esclusivamente ai marittimi impegnati nelle turnistiche portuali.

3 - L'indennità di turno è frazionabile in quote orarie.

B) PORTI MINORI

4 - Con riferimento ai piccoli porti ed alle particolarità anche temporali dei servizi in essi svolti, intendendo per tali quei porti dove il servizio di rimorchio è gestito con tre o meno di tre rimorchiatori e dove lo straordinario predeterminato era corrisposto sia a fronte di un'effettiva prestazione che senza di essa, in aggiunta alla retribuzione ordinaria, sarà riconosciuta una indennità di turno che è formata dal valore dei compensi del suddetto straordinario predeterminato e dal relativo monte ore, entrambi riferiti alla data del 31 dicembre 1980. Tale cifra sarà maggiorata della sola differenza tra il valore delle vecchie ore del sabato e quello delle ore del sesto giorno e corrisposta quale indennità mensile nella misura dell'85% del suo effettivo ammontare (vedasi allegato 3).

5 - Le indennità di turno di cui alle lettere A) e B) del presente articolo non verranno corrisposte durante il periodo di prova ai nuovi assunti.
Superato il periodo di prova l'indennità di turno sarà corrisposta senza alcun diritto agli arretrati.
Le indennità di turno mensili già esistenti verranno incrementate dalle seguenti misure:

a) aziende che, in data antecedente al 6 marzo 1992, avessero stipulato assicurazioni a favore del proprio personale marittimo con benefici pari o superiori a quelli di cui all'art. 32, lettera C).

- dal 1° aprile 1992

Mozzo	€ 4,11
Giovanotto	€ 4,64
Comuni	€ 7,13
Sottufficiali	€ 7,99 + 8,41(*) = 16,40
2 Ufficiale	€ 8,91
1 Ufficiale	€ 9,56
Comandanti e D.M.	€ 12,36

- dal 1° agosto 1993 ulteriori

Mozzo	€ 4,11
Giovanotto	€ 4,64
Comuni	€ 7,13
Sottufficiali	€ 7,99
2 Ufficiale	€ 8,91
1 Ufficiale	€ 9,56
Comandanti e D.M.	€ 12,36

b) aziende che non avessero stipulato assicurazioni a favore del proprio personale marittimo, con benefici pari o superiori a quelli di cui all'art. 32, lettera C).

- dal 1° aprile 1992

Mozzo	€ 1,63
Giovanotto	€ 2,17
Comuni	€ 2,18
Sottufficiali	€ 3,04 + 8,41 (*) = 11,45
2 Ufficiale	€ 3,96
1 Ufficiale	€ 4,61
Comandanti e D.M.	€ 7,42

- dal 1° agosto 1993 ulteriori

Mozzo	€ 1,63
Giovanotto	€ 2,17
Comuni	€ 7,13
Sottufficiali	€ 7,99
2 Ufficiale	€ 8,91
1 Ufficiale	€ 9,56
Comandanti e D.M.	€ 12,36

(*) tale importo, determinato dall'accordo del 6 marzo 1992, è stato aggiunto a questa qualifica quale correttivo di somme precedentemente corrisposte in altro istituto contrattuale.

c) qualora in singoli porti non venissero corrisposte indennità di turno queste verranno costituite per somme pari agli importi di cui alla lettera a), se in presenza di assicurazioni, e alla lettera b) in mancanza delle stesse.

Art. 20 bis
Indennità di navigazione nazionale

1 - Le parti, preso atto che finora il contratto collettivo nazionale (11/06/2003) non prevedeva un compenso per il disagio derivante dallo svolgimento del lavoro a bordo delle unità adibite al servizio di rimorchio e che quel disagio si è acuito anche in considerazione dei nuovi assetti normativi contenuti nel presente accordo (in particolare di quelli in materia di tabelle di armamento e di flessibilità dell'orario di lavoro), convengono di istituire una indennità di navigazione, detta nazionale per distinguerla da quella eventualmente prevista dalla contrattazione integrativa.

2 - Gli importi dell'indennità di navigazione nazionale, come risulta dal comma seguente, sono differenziati in relazione al porto nel quale i lavoratori svolgono la loro attività, per tener conto delle diverse turnistiche adottate in vista delle specifiche esigenze scaturenti dalle diverse dimensioni delle realtà portuali e, quindi, il loro importo è determinato in funzione del numero dei rimorchiatori previsti nel regolamento del servizio rilasciato ai sensi dell'art. 102, Codice della Navigazione.
I lavoratori hanno diritto a percepire l'indennità di navigazione nazionale a condizione che a livello aziendale sia prevista una riduzione del trattamento retributivo complessivo (anche mediante l'abolizione di voci retributive previste in sede locale) per un importo non inferiore a quello derivante dall'attribuzione dell'indennità di navigazione nazionale. Il diritto all'indennità di navigazione nazionale di cui al presente articolo avrà la stessa decorrenza della riduzione prevista a livello aziendale. Tale operazione dovrà comunque essere definita entro il 31 dicembre 2003.

INDENNITA' DI NAVIGAZIONE NAZIONALE:

	Preposti	Comuni
Porti con uno o due rimorchiatori previsti nel regolamento del servizio:	€ 0,0864	€ 0,0576
Porti con tre rimorchiatori previsti nel regolamento del servizio:	€ 0,8641	€ 0,5760
Porti con quattro o cinque rimorchiatori previsti nel regolamento del servizio:	€ 1,7281	€ 1,1521
Porti con un numero di rimorchiatori previsti nel regolamento del servizio pari o superiore a sei:	€ 2,5922	€ 1,7281

Gli importi inseriti nelle fasce sopra evidenziate saranno corrisposti in ragione delle ore ordinarie effettivamente lavorate.

Gli importi sopra indicati si riferiscono alle sole qualifiche dei preposti e dei comuni; gli importi relativi a tutte le altre qualifiche saranno calcolati con riferimento all'importo attribuito al comune, parametro 136.
L'indennità di navigazione nazionale, per effetto dei criteri in base ai quali ne è stato determinato l'ammontare, essendosi tenuto conto del complesso delle prestazioni rese e della disciplina contenuta nel contratto (11/06/2003), verrà corrisposta esclusivamente con riferimento alle ore di lavoro ordinario effettive e quindi con esclusione delle ore straordinarie e non sarà computabile su alcun istituto contrattuale.
Qualora a livello aziendale, effettuato il trasferimento di cui sopra, residui una quota di compensi previsti dalla contrattazione integrativa aziendale, tale quota verrà trasformata in assegno ad personam che verrà riconosciuto ai soli addetti in servizio alla stipula del contratto (11/06/2003), specificando il titolo per il quale tali somme erano state riconosciute. Tale operazione potrà essere effettuata solo in quei porti in cui l'istituzione di una erogazione ad personam (o voce similare avente medesimo contenuto), non assorbibile o recuperabile negli anni, non sia stata già realizzata per accordi precedenti la stipula del contratto (11/06/2003).
L'importo massimo trasferibile sotto la voce ad personam sarà pari al 50% del valore globale del contratto integrativo prima della creazione della voce indennità di navigazione nazionale.
Ovviamente in sede locale non potranno essere presentate richieste che comportino, sia pure sotto altra forma, la ricostituzione delle somme trasferite ai sensi del presente articolo.
Tutto quanto sopra previsto lascia inalterato quanto disciplinato dal successivo articolo 23, ed è da questo assolutamente indipendente e non cumulabile.
La modifica del regolamento del servizio, non comporta variazioni di fascia almeno fino alla scadenza della parte normativa del CCNL (11/06/2003).

Art. 21
Gratifica natalizia e gratifica pasquale

A) GRATIFICA NATALIZIA

1 - In occasione del Natale sarà corrisposta al personale che abbia compiuto un anno di imbarco, una gratifica natalizia costituita da una mensilità dei seguenti elementi:
a) minimo contrattuale conglobato;
b) aumenti periodici di anzianità;
c) valore convenzionale della panatica;
d) indennità di turno;
e) indennità speciale (**).

B) GRATIFICA PASQUALE

2 - In occasione della Pasqua sarà corrisposta al personale che abbia compiuto un anno di imbarco, una gratifica pasquale nella misura del 100% (cento per cento) degli elementi presi a base per la corresponsione della gratifica natalizia.

3 - Al personale entrato in servizio nel corso dell'anno o che cessi il servizio nel corso dell'anno, la gratifica natalizia e quella pasquale saranno corrisposte in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di imbarco compiuti, calcolando come mese intero la frazione eguale o superiore a 15 giorni e non computando quella inferiore.

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

(**) Residua, v. accordi integrativi.

Art. 22
Assegno per nucleo familiare

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

Nota: In base alle vigenti disposizioni di legge l'assegno per 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.

Art. 23
Indennità di navigazione per il servizio di rimorchio in altura

1 - Durante il servizio di rimorchio in altura saranno corrisposti per ogni giorno di altura i seguenti compensi giornalieri:

Comandanti e D.M.	€ 48,88
1 Ufficiale	€ 42,97
2 Ufficiale	€ 42,64
Sottufficiali	€ 39,48
Comuni	€ 38,27
Giovanotti	€ 31,55
Mozzi	€ 30,89

2 - Qualora il servizio di altura sia di durata pari o inferiore a 5 giorni, i compensi giornalieri per ogni giorno di altura saranno:

Comandanti e D.M.	€ 46,19
1 Ufficiale	€ 40,76
2 Ufficiale	€ 40,35
Sottufficiali	€ 37,87
Comuni	€ 36,66
Giovanotti	€ 31,23
Mozzi	€ 30,68

3 - Ai suddetti compensi di cui ai punti 1 o 2 va aggiunta l'integrazione della indennità sostitutiva della panatica in ragione di € 0,52 al giorno pro-capite.
Si precisa che per i servizi di altura che superino i 5 giorni spettano gli importi di cui al punto 1.
Al superamento del 5° giorno il trattamento diverrà quello della normale altura fin dal primo giorno.
Tali indennità hanno lo scopo specifico di compensare l'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione in altura, nonché i servizi svolti anche fuori dell'orario ordinario di lavoro.
Questi compensi non saranno corrisposti durante il periodo di godimento dei riposi compensativi maturati in altura, né potranno essere calcolati nella retribuzione o in ogni altro istituto che direttamente e/o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo, ai sensi e agli effetti dell'art. 325 c.n. e dell'art. 4, 1° e 2° comma della legge 29 maggio 1982, n. 297.

4 - Le indennità per il servizio di rimorchio d'altura non competono ai marittimi dei rimorchiatori che per esigenze di servizio aziendale si trasferiscano da porto a porto.

5 - La condizione necessaria perché ricorrano gli estremi del servizio di altura è che la durata sia superiore a 24 ore.

6 - In servizio di altura, il sabato trascorso a bordo, darà luogo alla maturazione di un riposo compensativo, alla stregua della domenica, da godersi al rientro del rimorchiatore nel porto di armamento, salvo eccezionali esigenze di servizio. Resta inteso che il sabato, pur dando luogo al riposo compensativo rimane una giornata feriale.

Art. 24
Indennità rischi epidemici

1 - Quando un rimorchiatore approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con ordinanza del Ministero competente, verrà corrisposta a tutto l'equipaggio una indennità pari al 7% (sette per cento) del minimo contrattuale conglobato per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo ma non oltre 15 giorni dalla partenza dal porto infetto.

2 - L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che l'ordinanza del Ministero sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave nel porto infetto, ma con riferimento al tempo dell'approdo e/o della permanenza della nave in detto porto.

Art. 25
Indennità sostitutiva della panatica

1 - Il compenso di denaro a titolo di panatica per tutte la Aziende che non abbiano una mensa o un equivalente servizio, è stabilito nella misura non frazionabile di € 1,50 giornaliere.

2 - Restano fermi i migliori eventuali trattamenti aziendali o personali, vigenti alla data di stipulazione della presente Sezione.

NOTA: Resta inteso che l'incremento dell'indennità sostitutiva della panatica riconosciuto in occasione del rinnovo contrattuale del 1° luglio 2015 è riassorbibile da eventuali migliori trattamenti aziendali.

Art. 26
Valore della panatica quale coefficiente della retribuzione

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

- Comandanti, D.M. e Ufficiali	€ 6,97
- Sottufficiali	€ 5,89
- Comuni	€ 4,96

Art. 27
Termini e modalità di corresponsione delle paghe ed altre competenze dei marittimi – Libretto paghe

1 - Il minimo contrattuale conglobato è corrisposto alla fine di ogni mese o alla fine di ogni viaggio quando la durata del viaggio superi un mese ed entro tre giorni (esclusi i festivi) in porto nazionale.

2 - Gli altri compensi saranno corrisposti non oltre 15 giorni dalla fine del mese.

3 - Durante il viaggio 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 controvalore 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 arruolato, a termini di legge, sarà fornito, a spese dell'armatore, un libretto o altro documento equipollente sul quale saranno specificatamente registrate le competenze e tutti i supplementi liquidati.

6 - Fatte salve le condizioni di miglior favore già in atto in sede aziendale, nel caso di malattia superiore a trenta giorni al marittimo assunto con contratto a tempo indeterminato, su sua richiesta, potrà essere riconosciuto un prestito pari alla paga base conglobata mensile, la restituzione avverrà al momento del pagamento da parte dell'INPS.

Art. 28
Giorni festivi

1 - Sono considerati giorni festivi:
a) tutte le domeniche;
b) la festa della Repubblica (2 giugno), l'anniversario della Liberazione (25 aprile), la festa del lavoro (1° maggio), il giorno dell'unità nazionale (4 novembre) [1];
c) le seguenti ulteriori festività:
   - Capodanno (1° gennaio);
   - Epifania (6 gennaio) [2]
   - Lunedì di Pasqua;
   - Assunzione (15 agosto);
   - Ognissanti (1° novembre);
   - Immacolata Concezione (8 dicembre);
   - Natale (25 dicembre);
   - Santo Stefano (26 dicembre);
   - Santo patrono della città.

2 - Sono considerate semifestive, e cioè festive solo nelle ore pomeridiane, la Vigilia di Natale e la Vigilia di Pasqua.

3 - Al personale che sia tenuto a prestare la propria opera a bordo o sia tenuto a disposizione dell'armatore per esigenze di servizio in giorno di domenica o di festività nazionale o di altra festività infrasettimanale, spetta, oltre al riposo compensativo, un compenso pari al 15% di 1/26 della retribuzione mensile (minimo contrattuale conglobato e indennità speciale) nel caso la prestazione festiva sia di durata inferiore a quattro ore ed al 30% quando la prestazione medesima superi le quattro ore.
Detto compenso non sarà corrisposto quando il lavoro festivo venga pagato come straordinario.
Nel periodo di effettivo godimento dei riposi compensativi sarà corrisposta l'indennità sostitutiva della panatica di cui all'art. 25.

4 - Il riposo compensativo inerente alle domeniche lavorate dovrà essere goduto nell'arco della settimana successiva. Nel caso in cui esigenze di servizio particolari od eccezionali non permettessero la concessione del riposo compensativo, per le festività nazionali ed infrasettimanali non fruite, l'armatore corrisponderà al marittimo, oltre al trattamento economico di cui sopra, un importo pari a 1/26 della retribuzione mensile (minimo contrattuale conglobato, indennità di turno, valore convenzionale della panatica, indennità speciale residua) da liquidarsi entro il trimestre cui si riferiscono i riposi compensativi stessi.

5 - Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica è dovuto al personale, in più del trattamento di cui sopra, un importo pari a 1/26 della retribuzione mensile (minimo contrattuale conglobato, indennità di turno e indennità speciale residua). E' in facoltà dell'armatore di concedere in sostituzione di tale importo, una giornata di riposo compensativo.

---

[1] La festività del 4 novembre avrà il trattamento previsto dal contratto per le festività nazionali cadenti di domenica così come stabilito dal verbale d'intesa 12 luglio 1977.
[2] Nel caso di concessione a livello aziendale di un periodo di ferie superiore a quello stabilito all'art. 29, il ripristino della festività del 6 gennaio sarà assorbito nel trattamento aziendale di miglior favore esistente in materia di ferie.

DICHIARAZIONE A VERBALE

A chiarimento di quanto previsto ai punti 3 e 4 dell'art. 28 le parti precisano che il riposo compensativo riconosciuto per le domeniche lavorate in turnistica portuale non si somma con il riposo settimanale, dando origine a due giorni di riposo, ma con esso coincide.

Art. 29
Ferie

1 - A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale retribuito (minimo contrattuale conglobato, indennità speciale residua, indennità di turno, eventuali aumenti periodici di anzianità di cui all'art.18, indennità sostitutiva della panatica di cui all'art.25) di 31 giorni di calendario per ogni anno di servizio o pro-rata per i comuni e di 33 giorni di calendario per il personale preposto al comando e alla direzione di macchina. Detti periodi sono rispettivamente aumentati a 33 e 35 giorni di calendario per il personale avente anzianità di servizio di almeno 10 anni. Le ferie decorrono dal giorno successivo ai riposi maturati nel ciclo di turnistica in corso di svolgimento al momento di andare in ferie.

2 - L'inizio di ogni periodo feriale sarà comunicato agli interessati almeno 10 giorni prima.
Fatti salvi gli accordi di secondo livello vigenti, su richiesta del lavoratore, con esclusivo riferimento ad un numero di giorni di ferie non inferiore al 50% di quello previsto al comma 1, la comunicazione di cui al periodo precedente dovrà pervenire all'interessato almeno un mese prima, fermo restando quanto previsto al comma 4.

3 - Il personale avrà normalmente diritto di fruire del periodo feriale senza interromperlo, salvo impedimento che derivi da esigenze di servizio, nel quale caso sarà consentito all'armatore di frazionarlo in due periodi. Il periodo feriale deve essere usufruito nell'anno di maturazione.

4 - Nel fissare l'epoca sarà tenuto conto da parte della società, compatibilmente con le esigenze di servizio, degli eventuali desideri degli interessati.
Sempre nel rispetto delle prioritarie esigenze di servizio, a livello aziendale potranno essere stipulati accordi volti a definire diverse modalità di fruizione delle ferie, fermo restando l'ammontare complessivo delle stesse.

5 - Durante il periodo di godimento delle ferie non maturano i riposi inerenti alle domeniche e ai sesti giorni, cadenti nel periodo stesso.

Nota: Le ferie sono state aumentate nei rinnovi contrattuali del 22 agosto 1978 e del 4 gennaio 1981 di 6 giorni a fronte delle 5 festività religiose soppresse (Epifania, S. Giuseppe, Ascensione, Corpus Domini, S. Pietro e Paolo) più una giornata di ferie.

Nota transitoria: la norma di cui al comma 2 decorre dall'anno 2016.

Art. 30
Aspettativa

1 - Il datore di lavoro può concedere al lavoratore che ne faccia richiesta per riconosciute necessità personali e familiari un'aspettativa. Detto periodo non potrà essere superiore a 6 mesi. Anzidetto periodo di aspettativa non comporta retribuzione né maturazione di alcun effetto contrattuale.

Art. 31
Previdenze

1 - Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati per l'invalidità e vecchiaia, tubercolosi e disoccupazione involontaria secondo le apposite disposizioni di legge e di regolamento presso gli istituti di Previdenza competenti.

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

3 - Ai marittimi temporaneamente inidonei alla navigazione che godono del trattamento previsto dalla legge 16 ottobre 1962 n. 1486, sarà erogata dagli Enti previsti dalla legge l'assistenza sanitaria farmaceutica ed ospedaliera.

Art. 32
Assicurazione malattia

1 - Oltre le assicurazioni obbligatorie per legge il personale dei rimorchiatori viene assicurato contro i seguenti rischi con relative indennità:

A) Assicurazioni in caso di morte per malattia.

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

a) se il marittimo lascia soltanto la vedova:

- Ufficiali	€ 258,23
- Sottufficiali	€ 232,41
- Comuni	€ 206,58

b) se il marittimo lascia la vedova, un figlio minorenne o solo un figlio minorenne:

- Ufficiali	€ 387,34
- Sottufficiali	€ 335,70
- Comuni	€ 309,87

Più una quota di € 51,65 per ogni ulteriore figlio minorenne.

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

B) Assicurazione in caso di invalidità permanente.

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

- Ufficiali	€ 258,23
- Sottufficiali	€ 232,41
- Comuni	€ 206,58

C) Le aziende provvederanno ad applicare quanto previsto nell'accordo del 20 dicembre 2002, riportato nell'allegato 4, soltanto se i relativi contratti collettivi aziendali non prevedono trattamenti assicurativi di miglior favore per gli stessi titoli.

Il ritiro dovrà essere disposto dalle competenti commissioni mediche di secondo grado, o da un collegio arbitrale così come disciplinato nell'allegato 5.
Eventuali trattamenti di miglior favore presenti a livello aziendale verranno mantenuti.

Art. 33
Assicurazione infortuni

1 - Oltre l'assicurazione obbligatoria per legge l'armatore assicurerà le seguenti indennità:
1) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente a infortunio determinato da rischio ordinario, a tutto il personale imbarcato:

- una indennità pari alla differenza fra 5, rispettivamente 6 annualità, di retribuzione (proporzionalmente ridotte in caso di invalidità permanente parziale) ed il valore capitale della rendita di legge calcolato secondo le norme dell'art.39 del D.P.R 30 giugno 1965 n. 1124 e successive modificazioni;

2) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad infortunio determinato da rischio di guerra o da mine, a tutti i marittimi:
   a) una indennità in capitale corrispondente al 50% del capitale di copertura della rendita di legge;
   b) una ulteriore indennità in capitale di € 258,23 se trattasi di ufficiale e di € 185,92 se trattasi di sottufficiale e comuni.

2 - Nel caso di invalidità permanente parziale tali indennità saranno proporzionalmente ridotte in rapporto al grado di invalidità riconosciuto a norma di legge.

Art. 34
Norme per la prevenzione degli infortuni

1 - Per la prevenzione degli infortuni saranno osservate le norme contenute in appendice nonché le disposizioni di legge in materia.

Art. 35
Indennità perdita corredo

1 - In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro marittimo, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i seguenti limiti massimi:
- personale preposto al comando in coperta e alla direzione di macchina: € 300,00;
- restante personale: € 250,00.

2 - Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionali a quelle indicate sopra. L'indennità relativa alla perdita di strumenti scientifici od utensili non sarà dovuta quando risulta che gli arruolati non ne fossero provvisti o li avessero avuti in dotazione dall'armatore.

Art. 36
Anzianità di servizio

1 - Il periodo di assenza per malattia od infortunio o richiamo alle armi non sospendono l'anzianità di servizio e durante tale periodo non verrà corrisposta alcuna retribuzione.

2 - L'anzianità di servizio non verrà, altresì, interrotta nel caso di eventuali promozioni.

Art. 37
Congedo matrimoniale

A) PREPOSTI AL COMANDO

1 - Ai preposti al comando ed alla direzione di macchina ed agli ufficiali che contraggono matrimonio sarà concesso dall'armatore un congedo straordinario retribuito di 15 giorni.

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

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

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

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

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

7 - La celebrazione del matrimonio dovrà essere documentata entro 90 giorni dalla data del matrimonio.

B) SOTTUFICIALI E COMUNI

8 - Ai sottufficiali e comuni che contraggono matrimonio sarà concesso un congedo straordinario di 15 giorni consecutivi.
9 - Il congedo di cui al comma precedente spetta al marittimo il cui rapporto di lavoro duri da almeno una settimana.

10 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con un preavviso di almeno 6 giorni salvo casi eccezionali.

11 - 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.

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

13 - 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 dell'indennità di risoluzione del rapporto, escluso il preavviso.

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

15 - Il rimborso all'armatore delle somme corrisposte per congedo matrimoniale sarà effettuato dall'INPS successivamente all'invio, a cura dello stesso armatore, del certificato di matrimonio presentato dal marittimo che ha fruito del congedo matrimoniale e con le modalità stabilite dall'Istituto stesso.

Art. 37 bis
Periodo di conservazione del posto per il conseguimento e/o mantenimento dei titoli professionali

1 **-** Al marittimo non preposto al comando o alla direzione di macchina, che abbia un'anzianità non inferiore a 5 anni, l'Azienda potrà concedere un periodo di conservazione del posto per il tempo strettamente necessario per il conseguimento e/o mantenimento di titoli professionali che richiedano un periodo di servizio di altura, il tutto da documentare.
L'anzidetto periodo di conservazione del posto non comporta retribuzione, né maturazione d'anzianità ad alcun effetto contrattuale, neppure agli effetti del trattamento di fine rapporto e degli aumenti periodici di anzianità e potrà essere concesso compatibilmente con le esigenze di servizio.
Il personale eventualmente chiamato a sostituirlo viene assunto a tempo determinato per il periodo di sostituzione.
L'acquisizione del titolo professionale non dà diritto alcuno al passaggio di categoria.

Art. 38
Congedi parentali

1 - Ai lavoratori verranno riconosciuti i congedi parentali sulla base di quanto previsto dalle vigenti disposizioni di legge in materia.

Art. 39
Risoluzione del contratto di imbarco

1 - Il contratto di imbarco si risolve di diritto ai sensi dell'art. 343 del codice della navigazione, in quanto applicabile.

2 - Si considerano giustificati motivi per la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 e la risoluzione del rapporto di lavoro:

a) lo sbarco per colpa del marittimo ai sensi del comma 12 del presente articolo;
b) lo sbarco per volontà del marittimo;
c) il rifiuto del marittimo di trasbordare da un rimorchiatore in servizio portuale ad un rimorchiatore in servizio di altura, nella rotazione stabilita, e senza giustificato motivo;
d) la inibizione dall'esercizio professionale;
e) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme;
f) la riduzione della flotta sociale, la riduzione del traffico, il disarmo di durata superiore ai 60 giorni. In questi casi la cancellazione dall'elenco e la risoluzione del rapporto saranno effettuate, qualifica per qualifica, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

RISOLUZIONE PER VOLONTÀ DEL MARITTIMO

3 - Il rapporto di lavoro potrà essere risolto dal personale con preavviso di 48 ore.

4 - L'armatore corrisponderà al marittimo il solo trattamento di fine rapporto proporzionale alla durata del servizio prestato in conformità all'art. 41 della presente Sezione.

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

RISOLUZIONE PER FORZA MAGGIORE O GIUSTA CAUSA

6 - Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno dei casi sotto elencati il marittimo di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto e a metà del preavviso con un minimo di 15 giorni complessivi di indennità:

- forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;
- morte, infortunio, malattia del marittimo[(1)];
- disarmo del rimorchiatore per difetto di traffico per un periodo superiore a 30 giorni;
- disarmo del rimorchiatore per riclassifica o riparazione di durata superiore a 30 giorni;
- naufragio o altro sinistro marittimo;
- chiamata o richiamo alle armi;
- interdizione dal commercio.

7 - Al personale sbarcato per infortunio sul lavoro sarà conservato il posto, senza diritto ad alcuna retribuzione, ma con il riconoscimento dell'anzianità di servizio fino a guarigione clinica.

7 bis - Al personale assente dal lavoro per malattia o per infortunio extralavorativo sarà conservato il posto, senza diritto ad alcuna retribuzione e con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, fino al massimo di 240 giorni consecutivi di assenza.

7 ter - Al personale assente per malattia o per infortunio extralavorativo sarà conservato il posto, senza diritto ad alcuna retribuzione ma con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, fino ad un

(1) Cfr. comma 7

massimo di 300 giorni di assenza, nell'arco dell'ultimo triennio, dovuta anche a più malattie o ricaduta nella stessa malattia o a più infortuni extralavorativi (c.d. comporto per sommatoria).

7 quater - Solo ed esclusivamente in caso di neoplasie invalidanti, sclerosi multipla, morbo di Parkinson e di Alzheimer e trapianti di organi vitali, al personale sbarcato per le suddette cause sarà conservato il posto, senza diritto ad alcuna retribuzione, ma con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, fino al massimo di 540 giorni nell'arco dell'ultimo triennio. Lo stato di malattia dovrà essere documentato da apposita certificazione medica rilasciata da una struttura sanitaria pubblica (cd. comporto per sommatoria).

8 - Nel caso di disarmo del rimorchiatore per riclassifica o riparazione di durata superiore ai 30 giorni, il marittimo avrà, al riarmo, la precedenza nelle assunzioni del personale sbarcato.

9 - Nel caso di disarmo ai sensi del presente articolo e della immissione in servizio di altro rimorchiatore, il personale sbarcato dal rimorchiatore disarmato sarà imbarcato immediatamente sul nuovo rimorchiatore.

10 - Nel caso di disarmo del rimorchiatore per difetto di traffico, il periodo oltre il quale il disarmo è considerato causa risolutiva del rapporto di lavoro è di 30 giorni.

RISOLUZIONE PER COLPA DEL MARITTIMO

11 - Se la risoluzione del contratto d'imbarco è dovuta a colpa del marittimo, l'armatore è tenuto a corrispondere il trattamento di fine rapporto, proporzionale alla durata del servizio prestato e, ove ne ricorrano gli estremi di diritto, il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'armatore.

12 - Sono considerate colpe gravi, fra l'altro, l'insubordinazione, la frequente ubriachezza a bordo e la recidiva disobbedienza.

13 - 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 all'indennità sostitutiva del preavviso nella misura prevista dall'art. 40.

14 - Il marittimo ha, altresì, facoltà di contestare la legittimità del provvedimento presso l'Autorità giudiziaria e qualora il giudice emani sentenza a lui favorevole ha diritto alla reintegrazione nel posto con conseguente reiscrizione nell'elenco.

Art. 40
Preavviso

1 - Il contratto d'imbarco qualora sia risolto dall'armatore, comporta l'osservanza dei seguenti termini di preavviso:
- 18 giorni, per il personale preposto al comando di coperta e alla direzione di macchina;
- 12 giorni, per il restante personale.

Art. 41
Trattamento di fine rapporto

1 - Il trattamento di fine rapporto, è regolato dalle norme della legge 29 maggio 1982, n. 297 ed in particolare, ai sensi del secondo comma dell'art. 4 della citata legge, si conferma che la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:
- minimo contrattuale conglobato;
- indennità speciale residua;
- indennità di turno;
- valore convenzionale della panatica;
- ratei della gratifica natalizia e pasquale;
- aumenti periodici di anzianità.

2 - L'anzianità di servizio si determina sommando i periodi di effettivo servizio prestato dal marittimo presso lo stesso armatore, purché tra l'una e l'altra convenzione non sia occorsa una interruzione superiore a 90 giorni, né una regolare liquidazione del trattamento di fine rapporto.
3 - Le frazioni di anno verranno conteggiate per dodicesimi computandosi come mese intero le frazioni di mese uguali o superiori a 15 giorni.

Art. 42
Trapasso e fusione di azienda – Vendita di rimorchiatore

1 - Il trapasso e la fusione di azienda non risolvono il rapporto di lavoro e il personale ad essa addetto conserva i propri diritti nei confronti del nuovo titolare.

2 - La vendita del rimorchiatore all'estero, cioè con trapasso di bandiera, risolve il contratto d'imbarco per fatto dell'armatore.

Art. 43
Affissione del contratto a bordo

1 - Il comandante curerà che sulla nave, in un posto accessibile all'equipaggio, sia tenuto un albo al quale resti permanentemente affissa una copia della presente Sezione e degli accordi integrativi, del regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dall'Autorità.

Art. 44
Contrattazione integrativa

1 - Per effetto di quanto previsto dagli accordi interconfederali sulla materia, la vigenza dei contratti collettivi aziendali sarà di tre anni. Le contrattazioni aziendali integrative potranno essere riaperte a far data dal momento di scadenza dei contratti in essere. Le piattaforme contrattuali per il rinnovo dei contratti integrativi aziendali saranno presentate in tempo utile per consentire l'apertura delle trattative tre mesi prima della scadenza dei contratti stessi. Durante tale periodo e per il mese successivo alla scadenza, le parti non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni dirette.

2 - La contrattazione integrativa aziendale dovrà avere per oggetto:
a) l'adattamento della disciplina prevista dal contratto collettivo nazionale alle peculiarità di attività diverse dal rimorchio portuale in concessione, ma pur sempre afferenti i servizi portuali e destinate a sviluppare le potenzialità dell'azienda;
b) il passaggio del personale dal servizio portuale al servizio di altura e viceversa;
c) il trasferimento del personale da un porto ad un altro tra quei porti in cui opera la stessa società;
d) l'applicazione delle norme sull'organizzazione del lavoro secondo quanto previsto nel comma successivo.
e) la definizione di organizzazioni del lavoro secondo quanto previsto al comma 4 dell'art. 9 e al comma 3, ultimo periodo dell'art. 10;
f) modalità, condizioni e costi per il mantenimento dei certificati professionali del marittimo necessari per l'imbarco sui rimorchiatori portuali della stessa azienda;
g) diverse modalità di fruizione delle ferie in base a quanto previsto dall'art. 29, comma 4, ultimo periodo.

2 bis - Premesso che è diritto dell'azienda determinare le modalità con le quali il servizio deve essere reso, le parti si incontreranno in sede locale per esaminare la proposta aziendale di eventuale modifica dell'organizzazione del lavoro, che deve avere motivate ragioni in risposta alle esigenze del traffico. Qualora le stesse non riuscissero a raggiungere un accordo entro 5 giorni, la materia sarà deferita, in sede nazionale, all'esame di un'apposita commissione paritetica composta dai rappresentanti nazionali delle rispettive organizzazioni di parte entro i sette giorni successivi. Qualora neppure tale organo paritetico riuscisse a raggiungere un accordo, le parti sono libere di agire nel rispetto delle reciproche autonomie.

3 - Erogazioni salariali potranno essere concesse a fronte di incrementi di produttività derivanti da programmi concordati tra le parti che determinino miglioramento dell'economicità dei servizi attraverso, ad esempio, la riduzione delle tabelle di armamento, la reperibilità, ecc.

4 - In tale contesto potranno essere rinegoziate indennità già presenti nei contratti integrativi aziendali.

5 - Le trattative per il rinnovo dei contratti collettivi aziendali dovranno avere luogo nelle sedi delle locali Organizzazioni armatoriali con la partecipazione delle rappresentanze aziendali (RSA o RSU laddove costituite) e OO.SS. territoriali stipulanti.

6 - La tabella di armamento tipo per il normale servizio di rimorchio d'altura è di 10 persone.
Sono ammesse a livello aziendale variazioni in meno, rispetto alla tabella sopra indicata, nei seguenti casi:

- quando i rimorchiatori presentino condizioni tecnologicamente avanzate tali da giustificarne la diminuzione;
- quando i rimorchiatori siano adibiti a un servizio di rimorchio in porti diversi da quelli in concessione o in zone foranee per assistenza a lavori di opere marittime e i servizi siano tali da non richiedere il numero di persone occorrenti invece nel corso della navigazione.
  Sono ammesse variazioni in più, limitatamente ad una singola unità, da concordarsi a livello aziendale, qualora i rimorchiatori siano impiegati in servizi speciali e complessi.

7 - Le tabelle di armamento per il servizio di rimorchio di altura di breve durata sono di 8 persone, sempre che la durata del servizio non superi i 5 giorni, e di 9 persone, sempre che la durata del servizio non superi i 10 giorni, oltre il quale limite il servizio è da considerarsi servizio d'altura a tutti gli effetti.
Le rispettive durate di 5 e 10 giorni debbono intendersi dal momento della partenza dal porto di armamento al momento del rientro.
Ferme restando anche per tale tipo di altura le variazioni in meno dovute alle condizioni tecnologicamente avanzate, precisate in ordine al servizio di altura vero e proprio, è ammesso a livello aziendale, in relazione al servizio di rimorchio di altura di durata non superiore a 10 giorni e non inferiore a 5, l'aumento di una persona quando i rimorchiatori siano impiegati in servizi speciali e complessi.

8 - A livello aziendale oltre che le variazioni delle tabelle in più o in meno come sopra detto, saranno definite anche le composizioni qualitative degli equipaggi.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Anche con riferimento alla disciplina prevista dagli Statuti dell'Associazione Italiana Armatori Rimorchiatori nonché della Confederazione Italiana Armatori ed agli obblighi associativi che da tale disciplina discendono per le imprese aderenti, l'Associazione Italiana Armatori Rimorchiatori nonché la Confederazione Italiana Armatori nel ribadire ad ogni effetto che le materie della contrattazione integrativa aziendale sono quelle fissate nell'art. 44 della presente Sezione dichiarano che eventuali pattuizioni aziendali che stabiliscano, rispetto ai precedenti contenuti, impegni che esorbitino dalle materie e/o dai limiti desumibili dal suddetto art. 44 non possono essere addotte anche dai prestatori di lavoro che risultino destinati dalla presente Sezione, come titolo valido per attribuzione di diritti e/o obblighi.

Art. 45
Commissione paritetica nazionale

1 - È istituita una Commissione paritetica nazionale composta da tre rappresentanti delle OO.SS. stipulanti e firmatarie della presente Sezione e di tre rappresentanti dell'armamento.

2 - Alla suddetta Commissione sarà demandato il compito di coordinare, nell'ambito delle contrattazioni integrative aziendali, la disciplina di materie aventi interesse comune, secondo criteri di omogeneizzazione, con particolare riguardo alla organizzazione dei servizi e dei turni.

3 - I rappresentanti delle organizzazioni sindacali di cui al primo comma saranno i responsabili nazionali, i quali potranno essere coadiuvati dalle rispettive RSA ovvero RSU.

4 - La commissione paritetica potrà essere convocata da ciascuna delle due parti tramite lettera raccomandata contenente la data di convocazione proposta e la motivazione della stessa. La commissione, così convocata, dovrà riunirsi entro il termine massimo di quindici giorni dalla data di ricezione della convocazione.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Premesso che

- l'innovazione tecnologica dei rimorchiatori comporta anche un diverso sistema organizzativo aziendale ed un cambiamento delle competenze professionali dei lavoratori;
- che la professionalità dei direttori di macchina attualmente in servizio rappresenta un patrimonio di competenze ed esperienze da salvaguardare e tutelare;
- tale patrimonio possa essere diversamente utilizzato nell'apparato tecnico aziendale anche con corsi di aggiornamento tenuti da tecnici delle società costruttrici degli apparati di bordo;

le parti ritengono necessaria una valutazione congiunta sulla ricaduta che quanto sopra affermato possa comportare in ordine alla composizione qualitativa degli equipaggi.

Pertanto

la commissione paritetica di cui all'art.45 nell'arco della vigenza contrattuale esaminerà le possibili soluzioni da adottare circa le figure professionali necessarie in rapporto all'evoluzione del settore. Dette figure professionali dovranno comunque rispondere ai massimi criteri di sicurezza ed efficienza.

Art. 46
Trattamento di miglior favore

1 - I miglioramenti normativi ed economici introdotti con il presente accordo assorbono, sino a concorrenza, eventuali trattamenti di miglior favore esistenti a livello integrativo aziendale o locale dati allo stesso titolo o ragione, per gli altri istituti resta fermo il miglior trattamento eventualmente in atto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

In riferimento all'art. 46 non è da considerare miglioramento economico l'indennità di turno di cui all'art. 9. Sempreché per lo stesso titolo (ripristino 40 ore retribuite in ordinario), non siano state corrisposte analoghe indennità nel quale caso tali indennità saranno assorbite.

Art. 47
Decorrenza e durata

1 - La presente Sezione decorre dal 1° gennaio 2021 e resterà in vigore fino al 31 dicembre 2023. Si intenderà tacitamente prorogata di anno in anno, qualora una delle parti non lo disdica, con lettera raccomandata a/r, almeno sei mesi prima della scadenza. In ogni caso il la presente Sezione resterà in vigore fino a quando non sarà sostituita da una successiva dello stesso livello. La contrattazione integrativa aziendale, anche se disdettata, comporterà il mantenimento dei corrispettivi economici relativi alla prestazione per la quale i corrispettivi stessi erano stati concessi, se la prestazione viene fornita.

Art. 48
Norme sulla sicurezza

1 - Le società armatrici applicheranno le vigenti disposizioni di legge sulla materia. In sede aziendale potranno essere definiti protocolli di intesa che disciplinino la materia in oggetto, tenendo conto delle turnistiche operative applicate nelle singole realtà portuali.

DICHIARAZIONE A VERBALE

A) Per quanto riguarda aspetti del rapporto di lavoro eventualmente non regolamentati dalla presente Sezione ma contemplati nel contratto d'imbarco per gli equipaggi delle navi da carico, le parti consentono ad incontrarsi, occorrendo, per prendere in esame le correlative norme di tale ultimo contratto, al fine di stabilire se del caso, gli opportuni adattamenti nei confronti del personale dei rimorchiatori.
B) Le società armatrici dei Rimorchiatori, che non hanno la copertura assicurativa complementare, si impegnano ad intervenire direttamente nei casi in cui i marittimi dei rimorchiatori dovessero trovarsi nelle condizioni di dover beneficiare di detta assicurazione complementare.

PROTOCOLLO DI INTESA

Premesso che

al settore dei rimorchiatori è applicata la legge 28 gennaio 1994, n. 84 (e successive modificazioni e integrazioni) e in particolare in base all'articolo 14 della legge n. 84/94 (come modificato dall'art. 1 della legge 30 giugno 2000, n. 186) i servizi di rimorchio sono considerati servizi di interesse generale atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo, per cui l'Autorità Marittima e Portuale hanno competenza per l'organizzazione e la disciplina del servizio,

si concorda

che le Parti, congiuntamente o separatamente, si attiveranno affinché le Autorità competenti, nel determinare le condizioni per il rilascio di concessioni/autorizzazioni all'esercizio di rimorchio nei porti, pongano come condizione l'effettiva applicazione della Sezione dei rimorchiatori, quale trattamento minimo inderogabile di riferimento.

Allegato 23 CONVENZIONE ARRUOLAMENTO PUNTO L.6.1

N.____Reg. Conv.
N.____Rep.Atti

MODELLO DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO/FORM OF CONVENTION OF RECRUITMENT

Per marittimi Italiani/Comunitari/Extra-Comunitari su navi di bandiera Italiana/*For Italian/EU/ Extra seafares on board of vessels flying Italian flag*

L'anno/*The year* _____il giorno/*the day*_____del mese di/*of the month of*_____innanzi
a Noi/*before us*_____
Ufficiale di Porto, delegato dal Sig./*Harbour Officer, appointed by Mr*_____ Comandante di Porto a ricevere le convenzioni di arruolamento/*Harbour Master to receive conventions of recruitment*, si è presentato il Sig./*it appeared Mr.*_____il quale in forza atto rogito Notaio/*who by virtue of a deed notarised by the Notare*_____in data/*on the*_____è costituito procuratore della /*has been appointed as attorney of*_____, C.F./*C.F.*_____.con sede in/*address*_____armatore della nave denominata/*shipowner of the vessel named*_____ di tonnellate/*of tons* _____ iscritta al n°/*enlisted at n°* _____ del Registro Nazionale/Internazionale di/*of the National/International Registry of*_____e il Sig. **Cognome e Nome**/*and Mr. Name and Surname*_____ **Data e luogo di nascita**/*Date and place of born*_____ **Matricola Compartimento/** *Number and District*_____**Classe**/*Class*_____**Nazionalità**/*Nationality*_____ _____**Grado a Bordo**/ *Rank on Board*_____ - se minorenne munito di regolare consenso – il quale, dovendo far parte dell'equipaggio della sopradetta nave ed eventualmente su altre navi della stessa società ex art. 327 del Codice della Navigazione, dichiara di imbarcare ai patti e condizioni stabiliti dal CCNL _____ ed accordi integrativi aziendali in vigore e dalla presente Convenzione di arruolamento./*to holding the underage the regular consent –who-, having to be crew members on the said vessel and, possibly, on other vessels of the same company pursuant to article 327 of Navigation Code, acknowledge to recruit at the terms and conditions stated by CBA*_____*and company's agreement in force and by Convention of Recruitment.*
La legge regolatrice della presente Convenzione è la legge/*The present convention of recruitment is regulated by the Law*_____;
La presente convenzione è stipulata a/*The present convention is agreed at*:

- ☐ Tempo indeterminato con decorrenza dal/*Indefinite Period starting from*_____ (con preavviso_____gg. in caso di recesso/*with no._____days of required notice period)*
- ☐ Tempo determinato con decorrenza dal/*Definite Period starting from*_____ al/*to*_____ data di scadenza/*expiry date*_____
- ☐ Viaggio da/*Voyage from*_____a/*to*_____ con scadenza dopo_____ore dall'arrivo/*expiring_____hours after the arrival*
- ☐ L'imbarco verrà effettuato a/*The embarkation shall take place at*_____

Salario minimo/*seafarer's wages*_____ferie annuali retribuite/*paid annual leave*_____
Le prestazioni in materia di tutela della salute e della sicurezza sociale sono assicurate mediante/*health and social security benefits are provided by*_____

Il diritto al rimpatrio è garantito da/*seafarers entitlement to rempatriation is provided by*_____

Data lettura delle norme dei rispettivi contratti che, ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nella presente convenzione, e data altresì lettura di quest'ultima, le parti l'hanno pienamente confermata, sottoscrivendo con Noi presenti all'atto./ *Having read the rules of the respective contracts which to any extent are literally referred to in the present convention and having also read this convention, the parties have fully confirmed it by undersigning it together with us.*

Le parti hanno dichiarato a Noi Ufficiale di Porto, delegato dal sig. Comandante del Porto, di rinunziare, concordemente ed esplicitamente, alla presenza di testimoni per la stipula della presente convenzione di arruolamento./ *The parties declared to us, Harbour Officer appointed by the Harbour Master, not to avail of the assistance of witnesses for the signature of this convention of recruitment.*

Luogo/*Place* _____ li/*the*, _____

IL PROCURATORE/*THE ATTORNEY* IL MARITTIMO/*THE SEAFARER*

_____ _____

L'UFFICIALE DI PORTO/*THE HARBOUR OFFICER*

_____

Allegato 2

C.C.N.L. RIMORCHIATORI

Importi mensili del minimo contrattuale (in Euro)

Qualifica	dal 1° gennaio 2022	dal 1° luglio 2022	dal 1° luglio 2023
Comandante	2.065,63	2.116,76	2.167,89
Direttore Macchina	2.065,63	2.116,76	2.167,89
1° Ufficiale	1.762,18	1.805,80	1.849,42
2° Ufficiale	1.692,76	1.734,66	1.776,56
Sottufficiale	1.595,79	1.635,29	1.674,79
Comune	1.517,04	1.554,59	1.592,14
Giovanotto	1.267,28	1.298,64	1.330,01
Mozzo	1.216,61	1.246,73	1.276,84

Allegato 2 bis

C.C.N.L. RIMORCHIATORI

Valore degli scatti di anzianità (in Euro)

Qualifica	dal 1° gennaio 2022	dal 1° luglio 2022	dal 1° luglio 2023
Comandante	75,83	78,39	80,95
Direttore Macchina	75,83	78,39	80,95
1° Ufficiale	61,15	63,33	65,51
2° Ufficiale	57,80	59,90	61,99
Sottufficiale	53,01	54,98	56,96
Comune	49,36	51,24	53,12
Giovanotto	37,35	38,92	40,49
Mozzo	34,91	36,42	37,93

APPENDICE ART. 20

Le modalità di calcolo dell'indennità di turno sono state e, per quanto possa ancora servire, restano quelle indicate nel C.C.N.L. 14 gennaio 1981 che qui di seguito vengono riportate.
Per la salvaguardia delle condizioni di miglior favore eventualmente esistenti nell'ambito dell'orario normale di lavoro, viene costituita un'indennità di turno "ad personam" che attinga fino a concorrenza da:
a) il trattamento del sabato previsto dalla precedente normativa ove le ore relative siano state retribuite in tutto o in parte all'interno delle 40 ore, congelato alla data del 31 dicembre 1980. All'atto della introduzione dei nuovi turni di lavoro e dell'esame delle tabelle il trattamento di cui sopra sarà rivalutato e congelato alla data del 1° gennaio 1981;
b) il trattamento delle ore di straordinario necessarie a portare a 40 il vecchio orario normale di lavoro, ove esso fosse inferiore a 40 ore settimanali. Per orario normale di lavoro si devono intendere tutte le ore che venivano retribuite senza maggiorazione di lavoro straordinario salvo quanto stabilito già al punto a).
Il trattamento di cui sopra sarà congelato ai valori in atto al l° gennaio 1981 nulla è dovuto per le ore lavorate oltre la 40a dato che dalla 41a ora viene pagato lo straordinario, come pure nei porti dove il vecchio orario normale di lavoro era di 48 ore settimanali.
Le parti concordano che quanto sopra realizza l'equivalenza economica tra il trattamento relativo alla turnistica precedente e quello relativo all'orario ridotto alle 40 ore.
Tale istituto definito a livello integrativo aziendale è da considerare coefficiente di retribuzione agli effetti stabiliti al punto 1 dal presente articolo. Ogni lavoro effettivamente eseguito oltre all'orario stabilito dall'art. 9 della presente Sezione, sarà retribuito in straordinario.
L'indennità in questione non sarà corrisposta nei porti nei quali le ore di lavoro straordinario sono effettivamente prestate a bordo.

Allegato 4

VERBALE DI ACCORDO

Addì 20 dicembre dell'anno 2002, si sono incontrate in Roma la Confitarma, la Fedarlinea e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti per esaminare la materia delle tutele assicurative del personale marittimo.

Premesso che

- l'accordo 23 luglio 1997 ha disciplinato le tutele assicurative del personale marittimo dipendente da Società aderenti a Confitarma;
- gli accordi 21 maggio 1997 e 10 settembre 1997 hanno previsto una pari regolamentazione per il personale delle Aziende aderenti a Fedarlinea,

è stato convenuto quanto segue:

Per meglio precisare e definire le tutele assicurative già in essere, che sono state aggiunte e si aggiungono a quelle di Legge (INPS), 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 5 agosto 1999, vengono da oggi abrogate e sostituite come segue:

1 - Ogni Datore di lavoro continuerà a versare € 201,42 annue per marittimo al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi). Da detto importo è stata e sarà scorporata la somma di € 85,22, sempre annua per marittimo, che è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 lettere c e d). La differenza di € 116,20 annui per marittimo è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per malattie e/o infortuni causa di ritiro del Libretto di Navigazione, e/o assicurazioni per ritiro o sospensione del Titolo Professionale (punto 3 lettere a e b).
Le suddette somme sono state e continueranno ad essere versate al F.A.N.I.MAR. con le seguenti modalità: € 85,22 annui per marittimo con la data del 1° gennaio di ogni anno; € 116,20 annui per marittimo al 1° gennaio di ogni anno oppure in coincidenza con le date di scadenza annuale già in essere e diverse dal 1° gennaio in conseguenza delle varie date di scadenza delle precedenti polizze assicurative dei singoli Armatori.

2 - Con il versamento di cui sopra il datore di lavoro avrà adempiuto ogni obbligo, restando inteso che egli non potrà essere ritenuto responsabile né direttamente né indirettamente per eventuali carenze o dinieghi di tutela assicurativa in relazione agli indennizzi previsti dal presente accordo.

3 - Il F.A.N.I.MAR., premesso quanto indicato ai precedenti punti 1) e 2), continua, restandone l'unico responsabile, ad avere l'obbligo di rinnovare la sottoscrizione delle polizze di assicurazione per i seguenti titoli ed importi, nei limiti delle condizioni generali e/o particolari d'uso e/o di mercato, polizze le cui condizioni valgono e varranno ai fini dell'accertamento del diritto all'indennizzo per ogni marittimo assicurato:
a) Per i sinistri avvenuti a seguito di malattie od infortuni a condizione che tali malattie od infortuni abbiano comportato il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione con conseguente dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione da parte di entrambe le Commissioni di I° e II° grado:
- fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a € 31.000,00
- fino a 50 anni non compiuti un indennizzo pari a € 15.500,00
- fino a 55 anni non compiuti un indennizzo pari a € 7.750,00
- fino a 60 anni non compiuti un indennizzo pari a € 5.200,00
- fino a 65 anni non compiuti un indennizzo pari a € 2.600,00

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, 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.
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 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 subìto durante un qualsiasi iniziale o temporaneo stato di malattia mentale non già diagnosticata.
b) Ritiro o sospensione del Titolo Professionale a seguito di sinistro marittimo:
gli ufficiali di coperta e macchina saranno inoltre assicurati per ritiro del Titolo Professionale a causa di sinistro marittimo per un massimale di € 25.900,00 per ogni ufficiale, nonché € 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 € 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: € 25.900,00.
d) Invalidità permanente totale o parziale (con franchigia relativa del 5%) a seguito di infortunio, con un massimale di € 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.

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.
Deroghe al suddetto principio possono essere concordate con pattuizioni a livello aziendale. Il presente accordo si applica altresì alle navi in temporanea dismissione di bandiera ai sensi della Legge 234/89 per i marittimi imbarcati su tali navi. Non si applica inoltre a quelle realtà del settore di rimorchio i cui contratti collettivi aziendali prevedono trattamenti assicurativi di miglior favore per gli stessi titoli.

6 - Versamenti
I versamenti da effettuarsi al 1° gennaio di ogni anno per le assicurazioni in caso di morte o invalidità permanente da infortunio e quelli da effettuarsi alle rispettive scadenze per le assicurazioni relative alla perdita dei libretti di navigazione o del titolo professionale dovranno

continuare ad essere effettuati al F.A.N.I.MAR. entro e non oltre dieci giorni dalle predette date. La non osservanza di tali termini farà ricadere sull'Armatore la responsabilità per le tutele di cui al punto 3).
In caso di versamento ritardato, le tutele assicurative di cui al presente accordo riprenderanno a far data da1 versamento medesimo.

7 - Calcolo delle quote da versarsi
a) Perdita del libretto di navigazione e del titolo professionale (punto3a 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.
Il presente accordo ha decorrenza dal 1° gennaio 2003 e scadrà, in quanto parte integrante del CCNL di settore, nella stessa data di quest'ultimo.
Letto, confermato e sottoscritto,

FILT-CGIL
FIT-CISL
UILTRASPORTI

CONFITARMA
FEDARLINEA

Accordo dell'11 giugno 2003

Tutele assicurative

A decorrere dal 1° gennaio 2004 le vigenti intese sulla materia in oggetto sono così modificate:
- Al punto 1, l'importo di € 201,42 è sostituito con € 261,00.

Inoltre, la somma di € 85,22 è sostituita da € 86,00 e quella di € 116,20 con € 175,00.
- Viene istituita una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni con un importo pari a € 20.660,00.

Pertanto al punto 3 lettera a) dopo le parole: "fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a € 31.000,00" viene aggiunto: "fino a 45 anni non compiuti un indennizzo pari a € 20.660,00".

Addendum al Verbale di Accordo dell'11 giugno 2003

A maggior precisazione di quanto previsto alla pagina 9 "Tutele assicurative" del verbale di Accordo 11 giugno 2003 le parti sottoscrittrici dichiarano che la decorrenza del 1° gennaio 2004, che riguarda sia un incremento contributivo annuo da versare al Fanimar, che l'istituzione di una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni (importo pari a € 20.660,00) per l'indennizzo in caso di ritiro del libretto di navigazione, deve intendersi riferita esclusivamente alle singole coperture assicurative in scadenza in tale data, mentre per le altre la decorrenza coinciderà con la data delle rispettive scadenze.
Le Aziende, pertanto, dovranno provvedere, con decorrenza 1° gennaio 2004, all'usuale versamento del contributo per la copertura assicurativa agli infortuni (€ 86,00 per marittimo), mentre verseranno, alle singole scadenze delle coperture assicurative (1° gennaio o in corso d'anno) il nuovo importo, pari a € 175,00 per marittimo, per la copertura assicurativa in caso di ritiro del libretto di navigazione. Di conseguenza l'operatività della nuova fascia aggiuntiva (40-45 anni) decorrerà, per i marittimi di ogni singola Azienda, dalla data di versamento al Fanimar dei 175,00 euro di cui sopra.

Roma, 25 novembre 2003

FILT – CGIL
FIT – CISL
UILTRASPORTI

CONFITARMA
FEDARLINEA

Procedure da seguire per poter richiedere gli indennizzi previsti dall'ultimo accordo nazionale sindacale del 20/12/2002 a seguito di definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione, con conseguente annullamento del relativo libretto e che vanno a formare parte integrante del predetto accordo

1 - Il marittimo dovrà inviare lettera raccomanda al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi), nella quale si denuncia l'avvenuta dichiarazione di inidoneità alla navigazione già da parte della Commissione di I° grado allegando l'ultimo completo verbale redatto dalla Commissione nonché eventuali verbali di precedenti visite effettuate dalla Commissione stessa, entro 15 giorni dalla data in cui il marittimo ne è venuto a conoscenza, pena la perdita del diritto a richiedere l'eventuale indennizzo per decadenza dei termini. Si ricorda altresì che in ogni caso dopo un anno interviene la prescrizione prevista dal codice civile in materia.

2 - Adempiuto a quanto riportato al punto "1" il marittimo deve, nei termini e con le modalità di legge (attualmente entro 30 giorni), proporre ricorso contro la suddetta dichiarazione di inidoneità alla navigazione alla Commissione Centrale di II° grado, inviando al Fanimar copia di tale ricorso. Se il ricorso verrà respinto dovrà inviare una copia del provvedimento relativo, sempre al Fanimar, per il prosieguo della pratica.

3 - In alternativa a quanto indicato al punto "2", qualora il marittimo ritenesse che le patologie di cui è affetto siano così gravi e manifeste da rendere inutile il ricorso alla Commissione di II° grado in quanto quest'ultima non potrebbe far altro che respingerlo, potrà, nella stessa lettera raccomanda di denuncia di cui al punto "1", richiedere la costituzione del previsto Collegio Arbitrale. In tal caso la richiesta dovrà contenere nome, cognome, indirizzo e recapito telefonico del proprio medico ed arbitro designato nonché la dichiarazione di non aver proposto né di voler proporre ricorso alla Commissione di II° grado.

4 - Il Fanimar al ricevimento del provvedimento di respinta del ricorso di cui al punto "2" od al ricevimento della richiesta di arbitrato di cui al punto "3", provvederà a raccogliere la documentazione necessaria all'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento per poi verificarla, preliminarmente in base ai contenuti ed all'applicabilità del succitato Accordo Nazionale Sindacale e, di concerto con i propri Assicuratori di riferimento, per verificarla definitivamente in base alle condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" dallo stesso sottoscritte in funzione dell'Accordo medesimo.

5 - Qualora l'accertamento confermi l'indennizzabilità il Fanimar, nel caso abbia ricevuto il provvedimento della Commissione di II° grado che respinge il ricorso del marittimo, provvederà ad inviare tutta la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento per le operazioni di liquidazione e pagamento.

6 - Qualora l'accertamento confermi l'indennizzabilità, il Fanimar, nel caso di richiesta di arbitrato, passerà la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento che provvederanno ad avviare le procedure arbitrali incaricando il loro medico fiduciario ed arbitro perché giunga, di comune accordo con l'arbitro designato dal marittimo, alla nomina del terzo arbitro. Il giudizio del Collegio Arbitrale sarà inappellabile per tutte le parti in causa.

7 - Gli Assicuratori di riferimento al ricevimento di quanto al punto "5" oppure delle decisioni del Collegio Arbitrale di cui al punto "6", se favorevole al marittimo, provvederanno ad inviare al marittimo stesso atti di quietanza per l'importo dovuto in base agli scaglioni di età previsti dall'Accordo.

8 - Entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento degli atti di quietanza debitamente sottoscritti e datati da parte del marittimo interessato, di norma (salvo il periodo feriale estivo e di fine anno) gli Assicuratori di riferimento provvederanno al pagamento effettivo a mezzo bonifico bancario sul conto corrente del marittimo stesso, i cui estremi il medesimo dovrà aver inviato in accompagnamento agli atti di quietanza di cui sopra.

9 - Ribadendo che agli effetti dell'accertamento definitivo dell'indennizzabilità dell'evento valgono le condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" sottoscritte dal Fanimar in conformità agli usi di mercato in materia ed inviate a Confitarma e Fedarlinea per l'opportuna conoscenza, si vuole ulteriormente precisare e/o integrare e/o convenire:

a) che per l'accertamento dell'indennizzabilità, per data dell'evento, in relazione alla denuncia di cui al punto "1", si deve intendere la data di accadimento dell'infortunio o di insorgenza della malattia che ha causato la dichiarazione di inidoneità alla navigazione in quanto gli eventi assicurati sono sempre gli infortuni e le malattie che però possono essere indennizzati, alle condizioni previste, solo nel caso in cui siano risultati così gravi da comportare la dichiarazione di inidoneità alla navigazione da parte della Commissione di I° grado nonché di quella di II° grado (fatto salvo quanto previsto al punto "3").
b) che per i marittimi in R.O., C.R.L. o prelevati dalle liste del T.P. permanente dell'armatore di appartenenza, le coperture valgono anche per gli eventi occorsi anche durante i periodi di riposo a terra. Per i marittimi prelevati o provenienti dal T.G. solo se occorsi esclusivamente a bordo od in franchigia (senza estensioni di alcun genere a dopo lo sbarco) e se risultati causa stessa dello sbarco.
c) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.
d) che sono esclusi dagli indennizzi quegli infortuni o malattie pregressi ai versamenti al Fanimar, da parte degli Armatori, dei contributi previsti dall'Accordo Sindacale per l'attivazione od il mantenimento annuale delle relative coperture a favore dei marittimi interessati.
e) che ogni eventuale prestazione sociale e/o assistenziale aggiuntiva erogata direttamente dal Fanimar ai marittimi interessati dagli Accordi Sindacali, non può costituire alcuna forma di obbligo per il Fondo stesso, che eroga, statutariamente, in forma di elargizione volontaria, nei limiti delle proprie risorse disponibili, su delibera ed ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.
f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

Roma, 25 novembre 2003

FILT-CGIL	CONFITARMA
FIT-CISL	FEDARLINEA
UILTRASPORTI	

Procedura da seguire per richiedere gli indennizzi previsti dall'ultimo Accordo Nazionale Sindacale del 20/12/2002 in caso di morte od invalidità permanente a seguito di infortunio e che vanno a formare parte integrante del predetto accordo.

1 - Il marittimo dovrà inviare lettera raccomandata indirizzata al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi), nella quale si denuncia l'infortunio subìto a bordo od in franchigia (per i marittimi in R.O. ed in C.R.L anche se subìto durante i periodi di riposo a terra) da inviarsi entro 15 giorni dalla data dell'infortunio o dalla data di sbarco dovuta all'infortunio medesimo, pena la perdita del diritto a richiedere l'eventuale indennizzo per decadenza dei termini. Si ricorda altresì che in ogni caso dopo un anno interviene la prescrizione prevista dal codice civile in materia.

2 - Se a causa dell'infortunio risultassero dei postumi invalidanti: lettera raccomanda al Fanimar con allegata la valutazione medica (in originale) che attesta il supposto grado di invalidità permanente (purché evidentemente superiore al minimo di franchigia del 5%) entro 1 anno dalla data di denuncia dell'infortunio. In mancanza, comunque una lettera raccomandata al Fanimar per interrompere il suddetto termine di prescrizione.

3 - Al ricevimento della valutazione medica che attesta un grado di invalidità permanente superiore al 5%, il Fanimar provvederà a richiedere al marittimo e/o all'Armatore la documentazione necessaria all'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, per poi verificarla, preliminarmente, in base ai contenuti ed all'applicabilità del suddetto Accordo Nazionale Sindacale e, di concerto con i propri Assicuratori di riferimento, per verificarla definitivamente in base alle condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" dallo stesso sottoscritte in funzione dell'Accordo medesimo.

4 - Nel caso in cui l'accertamento confermi l'indennizzabilità, il Fanimar passerà tutta la documentazione ai propri Assicuratori di riferimento che provvederanno ad incaricare il loro medico fiduciario perché visiti il marittimo e confermi o meno il grado di invalidità indicato dalla valutazione medica di parte inviata dal marittimo stesso.

5 - Gli Assicuratori di riferimento, ottenuto l'esito della visita effettuata dal loro medico fiduciario, invieranno al marittimo comunicazione scritta di tale esito allegando atti di quietanza per l'importo corrispondente al grado di invalidità accertato dal proprio medico fiduciario (sempre che risulti superiore al 5%).

6 - Entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento degli atti di quietanza debitamente sottoscritti e datati da parte del marittimo interessato, di norma (salvo il periodo feriale estivo e di fine anno) gli Assicuratori di riferimento provvederanno al pagamento a mezzo bonifico bancario sul conto corrente del marittimo stesso, i cui estremi il medesimo dovrà aver inviato in accompagnamento agli atti di quietanza di cui sopra.

7 - Ribadendo che agli effetti dell'accertamento definitivo dell'indennizzabilità dell'evento valgono le condizioni generali e particolari delle polizze "in convenzione" sottoscritte dal Fanimar in conformità agli usi di mercato in materia ed inviate a Confitarma a Fedarlinea per l'opportuna conoscenza, si vuole ulteriormente precisare e/o integrare e/o convenire:
a) che per l'accertamento del grado di invalidità permanente da infortunio, nella fattispecie, si potrà far riferimento solo alle tabelle INAIL, senza quindi tenere conto del danno biologico od altro come previsto invece quando si chiede un risarcimento a terzi per supposta responsabilità nell'accadimento dell'evento.
b) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.
c) che sono esclusi dagli indennizzi le conseguenze di infortuni pregressi al versamento al Fanimar da parte degli Armatori dei contributi previsti dall'Accordo Sindacale per l'attivazione od il mantenimento annuale delle relative coperture a favore dei marittimi interessati.
d) che non costituisce infortunio ogni evento che non sia dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna e che non produca lesioni fisiche obiettivamente constatabili. Escludendo quindi qualunque forma di malattia quali, ad esempio, infarto, ictus, etc., ipotesi peraltro sostenibile solo

ed esclusivamente, nell'ambito della "responsabilità civile", nei confronti di chi possa eventualmente essere ritenuto responsabile dell'evento accaduto.
e) che ogni eventuale prestazione sociale e/o assistenziale aggiuntiva erogata direttamente dal Fanimar ai marittimi interessati dagli Accordi Sindacali, non può costituire alcuna forma di obbligo per il Fondo stesso, che eroga, statutariamente, in forma di elargizione volontaria, nei limiti delle proprie risorse disponibili, su delibera ed ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.
f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

Roma, 25 novembre 2003

FILT-CGIL
FIT-CISL
UILTRASPORTI

CONFITARMA
FEDARLINEA

Accordo del 5 giugno 2007

Tutele assicurative

In relazione alla richiesta sindacale di ampliare le tutele assicurative del personale navigante con la copertura del caso di morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa e di migliorare le coperture assicurative già previste, le parti hanno convenuto quanto segue:
A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR. o altro fondo avente i requisiti di cui al punto 5) dell'accordo del 20 dicembre 2002, provvederà ad assicurare il caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia.
In particolare, verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00 a fronte di un premio annuale di € 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.
Pertanto gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua 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 agli 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 dicembre 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 versatagli dagli armatori.
Ai fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che marittimi iscritti permanentemente in Turno Particolare, devono intendersi esclusivamente quelli che abbiano maturato almeno 15 mesi di navigazione nell'arco di 4 anni con la stessa società. Tale limite non opera in caso di disarmo dei mezzi o cessazione di attività della società.
Il premio annuale per la copertura per il ritiro del libretto viene incrementato a decorrere dal 1° gennaio 2008 dagli attuali € 175,00 a € 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

- sino a 40 anni non compiuti € 31.000,00;
- da 40 a 45 anni non compiuti € 21.000,00;
- da 45 a 50 anni non compiuti € 16.000,00;
- da 50 a 55 anni non compiuti € 8.500,00;
- da 55 a 60 anni non compiuti € 6.000,00;
- da 60 a 65 anni non compiuti € 3.000,00.

Si precisa che:
nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla Commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dell'allegato 4 del CCNL vigente.
Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.
Resta ferma ogni altra previsione contrattuale in materie di tutele assicurative.

Allegato 5

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 dichiari, entro 45 giorni dalla richiesta del marittimo, che tale invalidità definitiva è "manifesta" e che se anche l'Assicurato si fosse sottoposto a cure mediche un eventuale giudizio non avrebbe potuto che dare conferma di tale invalidità permanente definitiva dell'Assicurato con conseguente cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare.
Il Collegio Medico risiede, a scelta della Società presso la sede della stessa o presso la sede dell'Agenzia alla quale è assegnata la polizza.
Ognuna delle parti sostiene le proprie spese, remunera il proprio Medico designato e contribuisce per metà alle spese e competenze del terzo Medico.
I risultati della procedura, raccolti con apposito verbale redatto in doppio esemplare, uno per la Società, l'altro per l'Assicurato, e sottoscritti dai Medici concordi, ovvero dalla maggioranza, saranno obbligatori per le Parti rinunciando queste fin d'ora a qualsiasi impugnativa, salvo il caso di dolo, errore, violenza o violazione di parti contrattuali.
Le conclusioni del Collegio saranno valide ancorché il medico dissidente rifiuti di sottoscriverle e tale rifiuto risulti attestato dagli altri Medici nel verbale definitivo.

I Medici sono dispensati dall'osservanza di ogni formalità.
Le Aziende saranno tenute a far inserire nella polizza tale formulazione al momento del rinnovo della polizza in corso.

Allegato 6

Tutele assicurative "F.A.N.I.MAR." – Accordo 20 dicembre 2002 e successive integrazioni - Addendum del 3 febbraio 2009

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 a € 50.000 e il massimale per infortunio da € 36.200 a € 50.000.

Nella vigente disciplina contrattuale delle tutele assicurative del personale navigante, con decorrenza 1° giugno 2009, al punto 3, lettera 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, lettera a), prosegue con il capoverso: "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. 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.

Procedure da seguire per poter richiedere gli indennizzi.

Il punto 9, lettera b), delle procedure per la richiesta di indennizzo è così sostituito:

"b) che per i marittimi in R.O. e C.R.L. le coperture valgono altresì per gli eventi occorsi anche durante i periodi di riposo a terra maturati a bordo.

Per i marittimi in T.P. o in T.G. in caso di evento da infortunio, solo qualora l'infortunio sia accaduto a bordo o in franchigia e se risultato causa stessa dello sbarco. Nel caso invece di evento da malattia, solo se la stessa si è manifestata a bordo o in franchigia oppure entro il limite del 28° giorno incluso dalla data dello sbarco".

Dopo il punto 9 aggiungere il successivo punto 10:

"Per i marittimi comunitari non italiani, qualora la documentata definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione non fosse sancita attraverso le procedure disposte per i marittimi italiani (commissioni preposte), si procederà all'applicazione della prevista clausola arbitrale nel luogo ove ha sede legale il F.A.N.I.MAR. o in una città italiana di mare indicata dal marittimo".

Allegato 7

VERBALE DI ACCORDO PER LA PREVIDENZA COMPLEMENTARE

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 e 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, ASSORIMORCHIATORI, FEDERIMORCHIATORI 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 remunerativitá 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 12 mensilità all'anno, l'azienda verserà sulla posizione individuale del lavoratore per 12 mensilità annue, un contributo mensile di pari importo.

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 ad € 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 ad € 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.

ADDENDUM ALL'ACCORDO NAZIONALE 30 MAGGIO 2007

In riferimento a quanto convenuto nel verbale di accordo per la previdenza complementare sottoscritto dalla Confitarma, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedarlinea e dalle Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti lo scorso 30 maggio, si precisa che il contributo mensile pari all'1% che il lavoratore e conseguentemente l'azienda potranno versare al fondo di previdenza complementare è da intendersi riferito a 14 mensilità all'anno.

Roma, 21 giugno 2007

CONFITARMA	FILT-CGIL
ASSORIMORCHIATORI	FIT-CISL
FEDERIMORCHIATORI	UILTRASPORTI
FEDARLINEA	

* * * * *

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.

Allegato 8

COSTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO NAZIONALE

Le parti convengono di costituire, contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo di rinnovo del CCNL, l'Osservatorio Nazionale permanente allo scopo di individuare scelte atte alla soluzione delle problematiche afferenti il settore del rimorchio e ad orientare l'azione dei propri rappresentati.
L'Osservatorio ha il compito di analizzare e valutare le questioni rilevanti per l'attività complessiva del settore, al fine di consentire di individuare tempestivamente occasioni di miglioramento e di sviluppo dell'attività e del lavoro, determinandone le condizioni e di accertare le motivazioni che causano difficoltà allo sviluppo per poterle superare, in tutte le forme possibili.
In particolare saranno oggetto di studio e di specifico intervento:
- l'esame dei criteri per la determinazione degli organici aziendali, con riferimento all'art.1 del vigente CCNL;
- la raccolta degli elementi finalizzati a valutare le materie della formazione professionale del personale imbarcato, con l'obiettivo di mantenere e/o implementare il livello di professionalità, nonché della sicurezza e dell'ambiente di lavoro;
- i problemi connessi alla sicurezza in relazione a tutte le fasi del processo lavorativo e di espletamento del servizio, per migliorare il servizio fornito e la sicurezza e l'igiene del lavoro;
- lo studio delle specificità portuali e del relativo traffico con l'obiettivo di individuare adeguate forme di organizzazione del lavoro;
- lo studio di nuove possibili forme di organizzazione del lavoro a bordo finalizzate a migliorare l'efficienza, la produttività e la competitività del settore, anche attraverso forme diverse di flessibilità, professionalità e formazione;
- l'individuazione dei criteri, in materia di deroghe ai limiti sull'orario di lavoro per i mezzi adibiti a servizi portuali, in applicazione di quanto previsto all'art. 3, comma 7 del decreto legislativo 27 maggio 2005 n. 108.

L'Osservatorio definirà i propri programmi di lavoro impegnando le risorse esistenti nelle strutture delle Organizzazioni stipulanti la presente Sezione e potrà avvalersi di collaborazioni specializzate per particolari programmi di ricerca, previe decisioni assunte di volta in volta.
L'Osservatorio trasmetterà alle parti stipulanti il programma e il rapporto circa l'attività annuale, gli studi, le azioni intraprese e gli interventi compiuti e può promuovere incontri e manifestazioni pubbliche.
L'Osservatorio sarà composto da 12 membri; 6 rappresentanti di parte sindacale e 6 rappresentanti di parte datoriale.
Gli atti approvati all'unanimità dai componenti dell'Osservatorio, produrranno effetti immediati. Qualora gli stessi comportino modifiche normative al CCNL, dovranno essere portati, per la loro ratifica, al tavolo negoziale delle parti contrattuali. Gli stessi atti, comportanti modifiche normative al CCNL, approvati a maggioranza dai componenti dell'Osservatorio verranno rinviati, per gli opportuni approfondimenti, al tavolo negoziale delle parti contrattuali.
L'Osservatorio ha sede presso la Confitarma che fornirà i servizi di segreteria.
La data delle convocazioni è fissata d 'accordo fra i rappresentanti delle parti e comunque non oltre i 15 giorni dalla presentazione della richiesta di una delle parti che costituiscono L'Osservatorio.

Roma, 5 giugno 2007

Allegato 9

ISCRIZIONE ALL'ELENCO DI CUI ALL'ARTICOLO 1

1 - L'obbligo dell'iscrizione nell'elenco di cui al punto 1 dell'art. 1 vige per i marittimi che abbiano superato il periodo di prova di cui ai punti 1 e 2 dell'art. 4.
2 - Il mancato superamento del periodo di prova deve essere comunicato all'interessato alla scadenza del periodo suddetto.
3 - La risoluzione del contratto d'imbarco comporta la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1.
4 - Fermo restando quanto previsto dall'art. 39, è considerato altresì giustificato motivo per la risoluzione del contratto di imbarco:
a) l'inadempimento degli obblighi contrattuali;
b) la mancata tempestiva comunicazione dell'indisponibilità per malattia, infortunio o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro due giorni dall'insorgere del motivo;
c) lo sbarco per colpa del marittimo ai sensi del contratto di imbarco;
d) lo sbarco del marittimo;
e) il rifiuto di trasbordare;
f) la temporanea inibizione dall'esercizio professionale;
g) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;
h) l'aver preteso da componenti l'equipaggio subordinati per ragioni di servizio l'indebita corresponsione di somme connesse al servizio;
i) la riduzione della flotta sociale, il disarmo di durata superiore a 30 giorni. In questi casi, la non reiscrizione nell'elenco di cui all'art. 1 sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

5 - La cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata nel termine di 30 giorni rispettivamente dalla data di presentazione del libretto di navigazione o dalla data del provvedimento.
6 - Il marittimo può chiedere, entro 15 giorni dalla comunicazione della Società, i motivi che hanno determinato il provvedimento della cancellazione dallo stesso. In tal caso la Società risponderà all'interessato entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta.
7 - Si considera contrario allo spirito delle presenti norme la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 determinato da motivi di fede religiosa, di credo politico o di appartenenza ad un Sindacato.

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO

1 - Il marittimo che ritenga ingiustificata la risoluzione del contratto d'imbarco con conseguente cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1, può chiedere con lettera raccomanda, entro 10 giorni dallo sbarco, l'intervento conciliativo delle Associazioni stipulanti la presente Sezione. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro 20 giorni successivi alla richiesta, in caso di esito positivo verrà redatto un verbale di conciliazione che sarà depositato presso l'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione a cura di una delle parti.
2 - Il direttore dell'ufficio o un suo delegato, accertata 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 agosto 1973, n. 533).
3 - Ove invece il tentativo di conciliazione non riesca, il marittimo potrà ricorrere ad un Collegio arbitrale; a tal fine lo stesso provvederà contestualmente alla richiesta di costituzione del Collegio (da inoltrarsi mediante lettera raccomandata alla Società a pena di decadenza nel termine di 10 giorni successivi a quello di cui al precedente comma) a designare il nominativo del proprio rappresentante; la Società, nei cinque giorni successivi, provvederà a designare il proprio.
4 - Gli arbitri scelti dalle parti provvederanno, entro 10 giorni successivi a quello assegnato alla Società per la designazione del proprio arbitro, a designare, di comune accordo, il Presidente del Collegio.
5 - In mancanza di accordo, il Presidente del Collegio verrà scelto mediante sorteggio tra quelli compresi in una lista, depositata presso la competente Capitaneria di Porto, composta di un numero di nomi, non superiore ad otto, formata di comune accordo fra le Organizzazioni sindacali stipulanti e firmatarie.

6 - Il Collegio espleterà un ulteriore tentativo di componimento e, ove questo non riesca, emanerà in posizione sostitutiva delle parti compromittenti il suo giudizio secondo equità e senza obbligo di formalità procedurali entro 30 giorni dalla sua formale costituzione.
7 - Grava sulla Società l'onere della prova dei fatti posti a base del motivo addotto a giustificazione della cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1.
8 - Nel caso in cui dal Collegio non venisse riconosciuta, nelle motivazioni addotte dalla Società, la sussistenza di giustificati motivi e/o giusta causa, ai sensi dell'art. 39, 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 sino ai seguenti limiti:
anzianità fino a 12 mesi nell'azienda: 30 gg. di retribuzione;
anzianità fino a 3 anni nell'azienda: 60 gg. di retribuzione;
anzianità da 3 a 6 anni nell'azienda: 75 gg. di retribuzione;
anzianità da 6 a 10 anni nell'azienda: 90 gg. di retribuzione;
anzianità oltre 10 anni nell'azienda: 120 gg. di retribuzione.

Allegato 10

PROTOCOLLO D'INTESA FRA CONFITARMA E FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI

Le parti concordemente prendono atto che il servizio di rimorchio portuale per quanto attiene la parte commerciale (entrata ed uscita delle navi dai porti) costituisce un servizio di tipo imprenditoriale che deve seguire, anche sotto il profilo tariffario, tutte le logiche conseguenti a tale tipo di servizio.
Le parti concordemente riconoscono peraltro che a fianco del servizio commerciale le Autorità richiedono costantemente servizi sociali inerenti la sicurezza, il salvataggio, l'antincendio, la salvaguardia dell'ambiente marino e atmosferico, tutte attività che sono ben distinte e autonome dal servizio commerciale che viene svolto dalle stesse aziende.
Un'accentuazione di tali servizi sociali, i cui costi fino ad oggi sono stati riversati sui costi dei servizi commerciali, pone con urgenza la necessità di una ricognizione del duplice ruolo svolto dalle aziende di rimorchio e dalle conseguenti diverse attribuzioni dei relativi costi. I risultati di tale ricognizione verranno portati a conoscenza dei Ministeri competenti per gli interventi del caso.
Tutto ciò premesso, considerata l'esigenza di riduzione dei costi portuali conseguente alla minore richiesta di servizi commerciali particolarmente per i traffici di cabotaggio nonché l'innovazione tecnologica delle navi finalizzata a facilitare le manovre con potenziale minor utilizzo del servizio di rimorchio, le parti, nel quadro delle relazioni sindacali vigenti, dichiarano la propria disponibilità ad esaminare, processi di riorganizzazione del lavoro nei singoli porti volti a realizzare attraverso le opportune flessibilità incrementi di efficienza e produttività.
Eventuali diverse tabelle d'armamento, nel solo ambito della concessione ed in presenza di avanzate tipologie di rimorchiatori di nuova costruzione, potranno essere trattate aziendalmente nella integrale salvaguardia delle norme di sicurezza.
Ove risultassero esuberi di personale potranno aversi:
1) riduzione di personale nei limiti derivanti dal blocco dei turn over;
2) mobilità interaziendale concordata;
3) esodi anticipati concordati tra le parti in quanto a modalità ed incentivi.

Quanto sopra nel rispetto dell'art. 45, l° comma, di cui si ribadisce la validità.

Allegato 11

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 ricostruzione, trasformazione e riclassifica attraverso opportune forme d'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 s'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.

Allegato 12

PROTOCOLLO DI INTESA
SULLA FORMAZIONE PROFESSIONALE

Le parti esprimono una comune valutazione sulla centralità della formazione professionale.
Conseguentemente le parti individuano i seguenti comuni obiettivi di un'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 legge 739 del 21 novembre 1985 (convenzione STCW 78);
- di aggiornamento ed informazione ai fine 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 sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo dell'automazione navale;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Le parti riconoscono che l'avviamento di politiche di sviluppo della formazione professionale non può prescindere dall'apposita legislazione di sostegno già predisposta dall'amministrazione competente nonché dall'utilizzo delle disponibilità finanziarie derivanti da normative europee, nazionali e regionali e riconoscono altresì come strumento indispensabile all'avvio al lavoro di giovani nel settore, una normativa definita e certa per gli allievi ufficiali nonché l'utilizzo dei contratti di formazione/lavoro nello spirito del presente accordo e secondo le norme definite nell'apposito protocollo.
Le parti, pur riconoscendo l'attività formativa autonomamente svolta da taluni gruppi o aziende armatoriali, ritengono necessario lo sviluppo in tutto l'armamento nazionale di politiche formative concordemente definite tramite le seguenti misure e procedure.
Sarà costituita a livello nazionale una commissione paritetica formata da sei membri nominati dalle OO.SS. e sei membri nominati dalle Associazioni datoriali, con il compito primario di promuovere tutte le iniziative ritenute più idonee a favorire efficaci politiche formative, a formulare proposte nei confronti di Enti ed istituzioni competenti in materia.
Coerentemente alle finalità sopra rappresentate la Commissione dovrà promuovere iniziative specifiche al fine di:

- favorire le rispondenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;
- acquisire dalle aziende dati statistici circa la partecipazione ai corsi di aggiornamento previsti dalla convenzione STCW 78;
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo in funzione dei livelli di espansione della formazione 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 dei contratti di formazione e lavoro anche sulla base della informativa circa gli esiti dei progetti esauriti nell'anno precedente;
- promuovere programmi di formazione mirata in particolare sui temi della sicurezza e della prevenzione;
- favorire uno sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e gli indirizzi comunitari.

Allegato 13

PROTOCOLLO DI INTESA FRA CONFITARMA E FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI

Gli scenari inediti dell'economia mondiale che sono di fronte, inducono forti sollecitazioni nell'attuale assetto dei traffici marittimi ed una nuova competizione si profila tra i diversi armamenti a livello internazionale.
La liberalizzazione del cabotaggio che dovrà accompagnare il processo di integrazione europea è, inoltre, una sfida ancor più ravvicinata per l'armamento nazionale.
Questi cimenti porranno all'insieme dell'armamento la revisione delle politiche di sviluppo e degli assetti gestionali conseguenti.
L'impresa ed il lavoro si troveranno di fronte a grandi responsabilità ed a sfide impegnative.
Lo scopo del presente Protocollo è quello di definire procedure per affrontare le problematiche che l'impresa armatoriale avrà di fronte sulla base di un sistema di informazione tra sindacato ed organizzazioni armatoriali nella formulazione e realizzazione delle linee di tendenza dell'armamento nell'ambito della politica generale dei trasporti e degli orientamenti CEE in materia.
Vanno, infine, affrontate procedure e garanzie in ordine alle politiche del lavoro, alle procedure ed alle sedi negoziali per regolare il conflitto.

Consultazione a livello nazionale.

Viene istituito un Comitato con funzione consultiva a livello nazionale con sei membri nominati da Confitarma e sei membri nominati da FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-TRASPORTI.
Il Comitato si riunirà, almeno due volte l'anno o su richiesta di una delle parti, per l'informazione e la consultazione preventiva:

- sugli indirizzi di politica marinara a livello nazionale e/o internazionale;
- sugli indirizzi di politica marinara derivanti dagli orientamenti di sviluppo previsti dalla Confitarma;
- sui progetti di sviluppo dei singoli settori;
- sui programmi di ristrutturazione;
- sui programmi ed interventi sulle condizioni ambientali e di sicurezza sul lavoro e della navigazione.

Comitati consultivi territoriali.

Laddove sono presenti entrambe le rappresentanze datoriali e sindacali saranno istituiti comitati consultivi territoriali le cui materie ed i criteri di nomina dei rappresentanti dovranno essere analoghi a quello costituito a livello nazionale.

Regole per il conflitto.

Le parti ribadiscono la validità del protocollo contenente il codice di autoregolamentazione, corredato dal codice per le Aziende, dalle norme pattizie e dalle clausole impegnative assunte dal Governo, tramite l'allora Ministro dei Trasporti (Protocollo Signorile).
Le parti convengono inoltre di dare attuazione a quanto previsto dalla Legge 146/90.

Rappresentanze sindacali di bordo.

1 - In applicazione delle norme dello Statuto dei Lavoratori, che demanda ai contratti collettivi di lavoro l'attuazione dei princìpi sanciti dallo Statuto stesso alle Aziende di navigazione per il personale navigante, si conviene quanto segue:

□ ad iniziativa dei marittimi imbarcati, nell'ambito delle rispettive Organizzazioni sindacali di appartenenza, possono essere costituite in ogni Azienda "rappresentanze sindacali di bordo" scelte tra i componenti dell'equipaggio.

2 - In tali unità possono essere nominati, per ogni Organizzazione sindacale stipulante la presente Sezione:

□ 1 rappresentante sindacale fino a 60 marittimi;
□ 2 rappresentanti sindacali fino a 100 marittimi;
□ 3 rappresentanti sindacali fino a 200 marittimi;
□ 4 rappresentanti sindacali fino a 300 marittimi.

3 - Per le Aziende che esercitano il servizio di rimorchio in più porti, in deroga a quanto sopra, sarà nominato un rappresentante sindacale per ogni porto.

4 - I rappresentanti sindacali, che durano in carica fino alla revoca, avranno le seguenti attribuzioni:

a) prospettare verbalmente o per iscritto alla Direzione delle Aziende le questioni che possono sorgere relativamente all'esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi aziendali. Eventuali problemi insoluti, nell'ambito delle norme contrattuali, formeranno oggetto d'esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali;
b) effettuare, nel rispetto delle leggi e delle norme contrattuali, la raccolta e la consegna delle deleghe e delle tessere, senza arrecare disturbo all'andamento produttivo aziendale;
c) conferire con i componenti degli equipaggi, non impegnati nelle loro mansioni;
d) compatibilmente con le esigenze del servizio e dei regolamenti portuali, indire assemblee, previa comunicazione alla Società, in congruo anticipo, indicando l'ora, la durata e il luogo della riunione.

5 - I rappresentanti sindacali sono tenuti, come gli altri membri dell'equipaggio, ad effettuare le prestazioni di lavoro secondo le comuni norme contrattuali.

6 - I componenti le rappresentanze sindacali beneficiano della tutela disposta dalle norme dello Statuto dei Lavoratori.

Permessi sindacali.

1 - Permessi retribuiti.

Gli armatori concederanno, compatibilmente con le esigenze di servizio, ai rappresentanti sindacali di azienda, per l'espletamento del loro incarico, permessi sindacali retribuiti di 8 ore al mese, cumulabili nell'ambito del trimestre fra i vari delegati.

2 - Permessi non retribuiti.

Fatte salve le condizioni di migliore favore, gli armatori concederanno ai marittimi membri di organi direttivi delle Federazioni nazionali di categoria e delle Sezioni territoriali periferiche di dette Federazioni, permessi orari non retribuiti, compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo, per partecipare a riunioni degli anzidetti organi direttivi ed a trattative sindacali.

3 - L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto dalle Organizzazioni predette alle Direzioni delle Società con almeno 24 ore di preavviso.

4 - All'interno delle ore previste al punto 1, la materia sarà regolata da quanto previsto dall'accordo sulle "libertà sindacali", contenuto nella mediazione ministeriale del 24 luglio 1991, e successivi aggiornamenti definiti con il verbale d'accordo del 5 giugno 2007.

Riscossione contributi sindacali.

1 - Il marittimo potrà inviare all'Armatore una delega a trattenere sulle proprie spettanze l'ammontare del contributo che intende versare all'organizzazione sindacale da lui indicata.

2 - Il marittimo dovrà altresì indicare l'ammontare del contributo da trattenere nonché l'Organizzazione sindacale alla quale dovrà essere effettuato il versamento a cura dell'armatore.

3 - La delega avrà validità fino a quando non sarà revocata.

Affissione comunicati sindacali.
1 - La Società curerà la collocazione 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 che dovranno riguardare materie d'interesse sindacale del lavoro ed essere tempestivamente presentate ai comandi delle navi e fatte pervenire, per opportuna conoscenza, alla direzione della Società o sedi succursali.

Agevolazioni allo studio.
1 - Durante l'imbarco i marittimi che frequentino corsi di studio per corrispondenza o che comunque desiderino impegnarsi nello studio, saranno ammessi, su loro richiesta, dalla Società, in turni di servizio che agevolino lo studio e saranno, per quanto possibile, esonerati dallo svolgere lavoro straordinario.
2 - Saranno presi in esame, in base a "curriculum" scolastico, casi particolari, che richiedendo un maggior impegno nello studio, suggeriscano l'adozione di orari di lavoro particolari, nonché la concessione di ore retribuite da stabilire aziendalmente. Per tale concessione il marittimo farà richiesta direttamente alla Società.
3 - Durante gli esami, i marittimi studenti usufruiranno di permessi retribuiti per tutti i giorni di esame e per i due giorni lavorativi precedenti la sessione d'esame.
4 - Tali permessi sono subordinati alla presentazione della necessaria documentazione direttamente alla Società.

Attività di tempo libero.
1 - Ogni rimorchiatore adibito al servizio d'altura dovrà essere fornito di strumenti e di mezzi atti a consentire ai marittimi un soddisfacente impiego del tempo libero.
2 - Biblioteca di bordo.
Sarà formata da vari volumi di lettura divertente, popolare, di cultura generale e professionale. Gli autori e le edizioni dei libri saranno scelti di comune accordo fra un rappresentante dei sindacati ed un rappresentante della Società.
3 - Attrezzature.
A bordo di ogni rimorchiatore in servizio di altura sarà installato un televisore. Per il servizio di altura oltre gli stretti sarà inoltre fornito un proiettore cinematografico con relativi films ed un registratore sonoro.

Norme per l'organizzazione dei servizi di rimorchio in porto ed in navigazione.
1 - Il mantenimento e l'incremento dell'occupazione dipendono, anche nel settore del rimorchio delle navi, dallo sviluppo dell'attività produttiva, dal riammodernamento dei mezzi e dalla efficienza dei servizi, nel quadro della nuova politica marinara basata sulla riconversione tipologica e tecnologica delle navi e sul piano di sviluppo dei porti e dei cantieri.
2 - Per consentire le finalità precisate e per incoraggiare gli investimenti che tali finalità richiedono, occorre migliorare l'organizzazione del lavoro sui rimorchiatori in servizio d'altura, nel duplice aspetto del rendimento del lavoro e delle condizioni di lavoro.
3 - Per quanto riguarda la sfera d'attività portuale, l'organizzazione del lavoro consiste fondamentalmente nella regolamentazione dei turni di servizio, che l'art. 44 della presente Sezione demanda alla contrattazione integrativa. Mentre si riconferma che la regolamentazione dei turni deve rispondere alle norme contemplate dagli articoli 1 e 10 della presente Sezione, si precisa, ai fini del rendimento del lavoro e dell'efficienza dei servizi, che essa deve tenere presente la "mobilità", la risposta pronta alla richiesta dell'utenza durante tutto l'arco della giornata, la speditezza nell'esecuzione delle operazioni di rimorchio.
Con particolare riferimento alla mobilità questa deve essere riguardata nelle due forme più consone al servizio di rimorchio:
a) il passaggio del personale dal servizio portuale al servizio di altura e viceversa;
b) il trasferimento del personale da un porto ad un altro fra quei porti in cui il servizio di rimorchio è gestito da una stessa Società.
I criteri e le modalità di applicazione della mobilità anche ai fini dell'occupazione dovranno comunque essere concordati fra Organizzazioni sindacali e Società armatrici a livello aziendale.
D'altra parte, ai fini di migliorare le condizioni dei lavoratori, è da attribuirsi massima importanza, sia in servizio portuale sia in servizio di navigazione, alla sicurezza, all'ambiente interno dei mezzi, agli alloggi e alle misure igienico-sanitarie.

4 - Si concorda.
Per i rimorchiatori da costruirsi sarà costituita una commissione paritetica con il compito di esprimere, in fase di progettazione, pareri sulla sicurezza, gli alloggi e l'ambiente. Tale commissione potrà anche esprimere raccomandazioni per il miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e ambientali dei rimorchiatori in servizio.
5 - La difesa dei livelli occupazionali è strettamente legata alla possibilità di sviluppo, di riammodernamento della flotta ed alla conseguente maggiore competitività del mezzo nautico, da realizzarsi anche attraverso una più efficiente organizzazione dei servizi che aumenti il rendimento del lavoro e migliori le condizioni di vita a bordo.
Conseguentemente, premesso che l'eventuale riorganizzazione complessiva dei servizi non dovrà comportare variazioni di costo, le parti concorderanno in contrattazione aziendale l'organizzazione dei turni di servizio.
6 - Nella definizione di una diversa organizzazione del lavoro si dovrà tenere conto della tipologia del mezzo e dei servizi ai quali è adibito.

APPENDICE

Informazioni

1 - Le parti, ferma restando l'autonomia dell'attività imprenditoriale e le rispettive distinte responsabilità delle imprese e dei lavoratori, concordano l'istituzione di un sistema di informazioni sulle materie e secondo i criteri stabiliti dalla presente disciplina.
2 - Le informazioni verranno fornite a livello nazionale dalla competente Associazione degli Armatori in incontri a carattere annuale con le rispettive associazioni dei lavoratori, nel corso dei quali le parti esprimeranno le proprie autonome valutazioni.
Tali informazioni, che dovranno avere carattere globale, riguarderanno: gli investimenti, lo stato e le prospettive dei servizi di rimorchio in relazione allo sviluppo tecnologico e le sue conseguenze sulla professionalità e l'occupazione nel settore.
3 - Le Organizzazioni Nazionali dell'Armamento daranno inoltre informazioni alle Organizzazioni Sindacali Nazionali sui predetti temi in ordine a realtà operative interessanti aree interregionali o altrimenti integrate (Gruppi Armatori esercenti servizio di rimorchio in più porti).
4 - Le Società armatoriali con più di 100 dipendenti informeranno, tramite l'Associazione di categoria e sotto il vincolo della riservatezza, le rappresentanze sindacali aziendali intorno a sostanziali modifiche tecnologiche, prospettive produttive e livelli occupazionali, che possono investire in modo determinante l'organizzazione complessiva del lavoro.

NORME PER LA PREVENZIONE INFORTUNI (1)

1 - I rimorchiatori, in attesa in avamporto, debbono disporsi in modo da non intralciare la manovra delle navi in entrata e debbono mantenersi ad una distanza prudenziale fino a quando queste non abbiano ridotto la loro velocità a limite di assoluta sicurezza.
2 - Il cavo di rimorchio, di prora alle navi in arrivo, non dovrà essere preso con la "gaffa", ma servendosi sempre del "sacchetto" "Heaving Line".
3 - Dovendosi prendere più di un cavo per la sicurezza dell'operazione di rimorchio ogni cavo dovrà essere filato dallo stesso passacavo o dallo stesso lato della nave.
4 - Per tutto il tempo in cui il cavo è al gancio, il personale dovrà prestare la massima attenzione al fine di trovarsi sempre fuori del raggio di azione del cavo stesso.
5 - Nel sistemare la bozza, si dovrà manovrare a basse velocità e con la massima attenzione onde evitare di far correre rischi al personale.
6 - Nel mollare il cavo della nave si deve attentamente valutare la posizione del rimorchiatore in modo da garantire l'incolumità del personale.
7 - In caso di emergenza, quali pericolo di collisione o di instabilità del rimorchiatore, si dovrà immediatamente e senza esitazioni mollare il cavo di rimorchio.
8 - Il cavo di rimorchio dovrà parimenti essere mollato dai rimorchiatori di prora alle navi in partenza ogni qualvolta queste dovessero superare la velocità prescritta dalle autorità portuali.
9 - I rimorchiatori all'ormeggio allineati lungo la banchina dovranno servirsi di regolari passerelle.
10 - Non si dovranno imbarcare o sbarcare piloti dalle navi in movimento.
11 - Qualsiasi lavoro di manutenzione - quale picchettaggio, pitturazione, ecc. - dovrà essere eseguito in conformità alle prescrizioni dettate dalle leggi infortunistiche evitando di fare eseguire lavori pericolosi durante la navigazione.

(1) Cfr. articolo 34

NORME PER LA SICUREZZA

Le presenti norme, elaborate e stese dal "Comitato di coordinamento" fra piloti, personale rimorchiatori, ormeggiatori, approvate e sottoscritte dalla Corporazione dei piloti, dalla Società armatrice, dal Gruppo ormeggiatori, ciascuno per la parte di propria competenza, si propongono di limitare gli infortuni sul lavoro nelle operazioni di manovra navi in porto.
1 - All'arrivo della nave i piloti, prima di iniziare la manovra di entrata, si accerteranno che siano disponibili i rimorchiatori richiesti e gli ormeggiatori.
2 - I piloti di norma eviteranno di eseguire nello stesso bacino portuale manovre contemporanee che comportino pericolo.
3 - I rimorchiatori dovranno avvicinarsi per ricevere il cavo, nel momento in cui siano richiesti di tale operazione dal Comando della nave. Particolare riguardo a questa norma deve essere dato quando la nave manovra in condizioni metereologiche avverse. Quanto sopra nel rispetto delle norme di sicurezza di seguito specificate.

4 - I rimorchiatori in attesa della nave debbono disporsi in modo da non intralciare la rotta e debbono mantenersi a distanza prudenziale sino a quando questa non abbia ridotto velocità a limite di sicurezza.
5 - Alle navi in arrivo, il cavo di rimorchio di prora non dovrà essere preso dal rimorchiatore tramite la "gaffa", ma servendosi sempre della sagola.
6 - Dovendo dare più di un cavo di rimorchio allo stesso rimorchiatore per la sicurezza dell'operazione, ogni cavo dovrà essere filato dallo stesso passacavi.
7 - Qualora stia per essere necessario l'uso della bozza, il rimorchiatore ne darà preavviso e, sia la nave che il rimorchiatore, dovranno manovrare con particolare attenzione.
8 - Alla partenza, prima che la nave proceda a manovre che possono mettere in difficoltà il rimorchiatore o i rimorchiatori di poppa, il pilota dovrà accertarsi che l'ordine di mollare il cavo sia stato eseguito.
9 - Durante le operazioni di rimorchio, i rimorchiatori dovranno tenere in funzione l'apparato V.H.F.
Nelle comunicazioni V.H.F. fra nave e rimorchiatore dovranno premettersi sempre i nomi della nave e del rimorchiatore trasmittente e ricevente, onde evitare equivoci con altre navi e rimorchiatori in manovra. Ai messaggi ricevuti dovrà essere data conferma; da parte del rimorchiatore sarà sufficiente anche un fischio.
Nell'impossibilità di comunicare tramite V.H.F., il comandante del rimorchiatore dovrà farsi parte diligente per poter quanto meglio ricevere segnalazioni di ordini da parte della nave.
10 - I comandanti dei rimorchiatori in tutte le manovre e circostanze nelle quali ravvisino un rischio comunque per la sicurezza dell'equipaggio, dovranno far mollare tempestivamente il cavo, previa segnalazione di detta operazione alla nave, ovviamente salvo casi d'emergenza.
11 - Ravvisandosi pericolo nell'impiego, da parte delle navi, di cavi di rimorchio in acciaio per la maggior facilità di questi ad incattivarsi in sovrastrutture e parabordi, per mancanza di elasticità e per la difficoltà ad essere tagliati in casi di emergenza, i piloti si adopereranno affinché questi cavi, ove ancora in uso, siano sostituiti da più idonei cavi in fibra naturale o sintetica.
I rimorchiatori comunque dovranno essere dotati di uno spezzone in doppino di fibra naturale o sintetica di appropriata sezione e lunghezza.
12 - Per tutto il tempo in cui il cavo di rimorchio è al gancio del rimorchiatore, l'equipaggio di questo dovrà prestare la massima attenzione per trovarsi sempre fuori dal raggio d'azione del cavo stesso.
13 - I rimorchiatori non dovranno imbarcare o sbarcare piloti da navi in movimento.
14 - Gli ormeggiatori, all'arrivo della nave, prima di portarsi con la loro motobarca a prelevare il cavo di tonneggio dalla poppa della nave o dal rimorchiatore di poppa, chiederanno l'autorizzazione del pilota onde cautelarsi da eventuali effetti dell'elica della nave.
15 - Di norma la nave userà per tonneggiarsi cavi non d'acciaio. Nel disormeggio, i cavi d'acciaio saranno mollati in fase di alleggerimento degli ormeggi eccezion fatta per gli usuali "springs".
16 - All'entrata dei bacini di carenaggio le navi dovranno presentarsi con cavi di tonneggio maneggevoli, pronti ad essere filati alla motobarca degli ormeggiatori.

ACCORDO 15 MAGGIO 1974
relativo alla determinazione dei compensi di salvataggio

1 - Fra le Organizzazioni sindacali sottoscritte si conviene di istituire una Commissione Paritetica, composta da tre rappresentanti designati da ciascuna azienda e tre rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie e stipulanti, con il compito di determinare, di volta in volta, i compensi da corrispondere agli equipaggi secondo criteri da stabilire oppure di concordare una normativa definitiva in materia di disincaglio e salvataggio.
2 - Tali compensi saranno computati sulla base della stazza lorda della nave e saranno determinati per ciascuna operazione, a seconda che si tratti di disincaglio o di salvataggio tenendo conto dei seguenti elementi:

a) delle condizioni metereologiche e cioè con mare almeno a forza 5; dell'incendio a bordo dei carichi infiammabili o esplosivi, oppure nocivi, dei bassi fondali, della nebbia, della nave ingovernabile;
b) di operazioni in porto o fuori porto, escludendo da tali operazioni quelle ordinate dalle autorità marittime per la salvaguardia della vita umana, i pescherecci, l'assistenza alle navi fino a 1000 tsl ed in genere ogni assistenza senza operazioni dirette, i disincagli "manovra", le rotture di ormeggi quando non siano compensati da parte dell'assicurazione;

c) del tipo della nave: carico, passeggeri, petroliere o gasiere.
3 - In nessun caso il compenso potrà essere inferiore a € 258,23 per le operazioni in porto e a € 516,46 per quelle fuori porto. Tali limiti non si applicano alle esclusioni di cui al punto b).
4 - Le Commissioni potranno anche comporre le eventuali vertenze giudiziarie in corso.
5 - Le modalità di ripartizione dei compensi saranno stabilite in sede locale di intesa tra gli equipaggi e comunicati all'armatore tramite le organizzazioni sindacali.

Roma, 3 dicembre 1980

Spett.

FILT-CGIL	FIT-FILM-CISL	UIM-UIL
Via G. B. Morgagni, 27	Via Catone, 15	V.le Ippocrate, 15
ROMA	ROMA	ROMA

Gli investimenti, lo sviluppo dell'occupazione e quant'altro deve essere posto in essere nell'ottica di una moderna ed economica conduzione imprenditoriale presuppongono comunque, e in specie nel settore portuale, la acquisizione della certezza di poter operare su programmi di medio/lungo termine.
Ciò premesso e attesi i riferimenti alla trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro dei dipendenti delle aziende di rimorchio, contratto in scadenza il 31 dicembre 1980, chiediamo a codeste Spettabili Organizzazioni Sindacali di volerci far conoscere il proprio pensiero sulla questione, con particolare riferimento all'esistenza di eventuali strategie e/o princìpi che possano porsi in posizione alternativa rispetto all'attuale assetto istituzionale privato proprio delle aziende in parola.
In attesa di cortese cenno di risposta ringraziamo e porgiamo distinti saluti.

CONFEDERAZIONE ITALIANA DEGLI ARMATORI LIBERI
ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI RIMORCHIATORI

Roma, 3 dicembre 1980

Alla CONFITARMA
Alla ASSORIMORCHIATORI

In merito alla lettera da Voi inviataci, le Organizzazioni Sindacali dichiarano di non aver preclusioni di principio sull'attuale assetto istituzionale privato delle aziende che esercitano il servizio di rimorchio. In tal senso tali aziende debbono poter operare in un quadro di certezza a medio e lungo termine per poter sviluppare e programmare la loro attività imprenditoriale. Ciò premesso, le Organizzazioni Sindacali riconfermano l'opzione del carattere pluralistico del servizio sempre che i piani aziendali, gestionali e di organizzazione nell'attività, siano finalizzati alla economicità del servizio, allo sviluppo dell'attività portuale ed alla salvaguardia dell'occupazione.
Distinti saluti.

FILT-CGIL FIT-FILM-CISL UIM-UIL

INDICE

PREMESSA 2

Art. 1 - Consistenza numerica del personale 3
Art. 2 - Tabella di armamento 3
Art. 3 - Assunzione 4
Art. 4 - Periodo di prova 4
Art. 5 - Rapporti gerarchici e disciplinari 4
Art. 6 - Condotta del personale 4
Art. 7 - Infrazioni disciplinari e sanzioni 5
Art. 8 - Controversie sindacali 7
Art. 9 - Orario di lavoro 7
Art. 10 - Lavoro straordinario 8
Art. 11 - Compenso per il lavoro straordinario 9
Art. 12 - Lavori per la sicurezza della navigazione 9
Art. 13 - Lavori per la manutenzione e la pulizia del rimorchiatore 9
Art. 14 - Mansioni del personale e mobilità 9
Art. 15 - Promozioni 10
Art. 16 - Oggetti in consegna 10
Art. 17 - Paghe 11
Art. 18 - Aumenti periodici di anzianità 11
Art. 19 - Indennità di contingenza 11
Art. 20 - Indennità di turno 11
Art. 20 bis - Indennità di navigazione nazionale 13
Art. 21 - Gratifica natalizia e gratifica pasquale 14
Art. 22 - Assegno per nucleo familiare 15
Art. 23 - Indennità di navigazione per il servizio di rimorchio in altura 15
Art. 24 - Indennità rischi epidemici 16
Art. 25 - Indennità sostitutiva della panatica 16
Art. 26 - Valore della panatica quale coefficiente della retribuzione 16
Art. 27 - Termini e modalità di corresponsione delle paghe ed altre competenze dei marittimi – Libretto paghe 16
Art. 28 - Giorni festivi 17
Art. 29 - Ferie 18
Art. 30 - Aspettativa 18
Art. 31 - Previdenze 18
Art. 32 - Assicurazione malattia 19
Art. 33 - Assicurazione infortuni 19
Art. 34 - Norme per la prevenzione degli infortuni 20
Art. 35 - Indennità perdita corredo 20
Art. 36 - Anzianità di servizio 20
Art. 37 - Congedo matrimoniale 20
Art. 37 bis - Periodo di conservazione del posto per il conseguimento e/o mantenimento dei titoli professionali 21
Art. 38 - Congedi parentali 22
Art. 39 - Risoluzione del contratto di imbarco 22
Art. 40 - Preavviso 23
Art. 41 - Trattamento di fine rapporto 23
Art. 42 - Trapasso e fusione di azienda - Vendita di rimorchiatore 24
Art. 43 - Affissione del contratto a bordo 24
Art. 44 - Contrattazione integrativa 24
Art. 45 - Commissione paritetica nazionale 25
Art. 46 - Trattamento di miglior favore 26
Art. 47 - Decorrenza e durata 26
Art. 48 - Norme sulla sicurezza 27

ALLEGATI

Allegato 1 - Modello di convenzione di arruolamento/Form of Convention of Recruitment 28
Allegato 2 - Importi mensili del minimo contrattuale 30
Allegato 2 bis - Valore degli scatti di anzianità 31

Allegato 3	- Appendice art. 20	32
Allegato 4	- Verbale di accordo 20 dicembre 2002	33
	- Accordo dell'11 giugno 2003	36
	- Addendum al Verbale di Accordo dell'11 giugno 2003	36
	- Procedure per libretto di navigazione	37
	- Procedure per infortunio	39
	- Accordo del 5 giugno 2007	41
Allegato 5	- Obblighi dell'assicurato in caso di dichiarata inidoneità	42
Allegato 6	- Tutele assicurative F.A.M.I.MAR. – Accordo 20 dicembre 2002 e successive integrazioni – Addendum del 3 febbraio 2009	43
Allegato 7	- Verbale d'accordo per la previdenza complementare	44
	- Addendum all'accordo del 30 maggio 2007	46
	- Accordo 3 febbraio 2009 – previdenza complementare	46
Allegato 8	- Costituzione dell'Osservatorio Nazionale	47
Allegato 9	- Iscrizione all'elenco di cui all'articolo 1	48
Allegato 10	- Protocollo d'intesa tra Confitarma e FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI	50
Allegato 11	- Protocollo su ambiente di lavoro	51
Allegato 12	- Protocollo di intesa sulla formazione professionale	52
Allegato 13	- Protocollo di intesa tra Confitarma e FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI	53

DIRITTI SINDACALI 54

APPENDICE

Informazioni	58
Norme per la prevenzione infortuni	58
Norme per la sicurezza	58
Accordo 15 maggio 1974 relativo alla determinazione dei compensi di salvataggio	59
Scambio di lettere tra le parti contraenti	60