



**FEDERMANAGER**  
**U.S.C.L.A.C./U.N.C.D.I.M./S.M.A.C.D.**

[www.usclac.it](http://www.usclac.it)

(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando /Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina /Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina)

SEGRETERIA NAZIONALE

Prot. N.34073

**Linee guida per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale 2024/2026**

**Premessa**

La discussione sul rinnovo del Contratto scadente a dicembre 2023 deve essere, a nostro avviso, un momento di riflessione sulla figura professionale del Comandante e del Direttore di Macchina.

Il contesto in cui queste figure apicali si trovano ad operare è fortemente condizionato dalla rapida evoluzione tecnologica e commerciale che, inevitabilmente, e porta a plasmare la loro professionalità in un continuum senza soluzione di continuità.

D'altra parte l'Armamento, che ha un ruolo da attore protagonista nell'ambito di questa evoluzione, dovrebbe avere ormai recepito che è merito dell'equipaggio se una nave ottiene risultati qualitativamente performanti.

Indicano questa direzione le ispezioni "Vetting", i Port state Control, gli standard qualitativi come il TMSA (Tank Management Self Assessment), i Ratings delle Società assicurative e, non ultimo il gradimento dei passeggeri, che rappresentano soltanto alcuni dei KPI in cui il ruolo dell'elemento umano è determinante e centrale nella valutazione.

Questo contratto deve, in primo luogo, ridare dignità alle figure professionali del Comandante e del Direttore di Macchina.

Il primo passo in questo senso è, a nostro avviso, la stabilizzazione del rapporto di lavoro per coloro che non sono in continuità: non è accettabile che un Comandante o un Direttore -già pressati da enormi responsabilità - si debbano sentire lavoratori precari stagionali. L'Armamento dovrebbe conseguentemente intuire i vantaggi che il consolidamento del

rapporto di lavoro di queste figure apicali può portare alle proprie società, primo fra tutte avere a bordo persone di solida esperienza aziendale, che quindi possano condividere obiettivi strategici, e che non si sentano sempre contrattualmente in bilico; ciò consentirebbe anche una semplificazione ed una fluidità di rapporti bordo/terra che, come è noto, rappresenta un elemento essenziale in termini di valutazione degli standard qualitativi, e basilare per l'ottenimento di performance elevate.

La stabilità contrattuale consentirebbe inoltre all'Armatore di poter investire in formazione e addestramento, consapevole che l'investimento rimane in azienda. Ogni volta che sollecitiamo l'Armamento ad investire in formazione ci viene ricordato che il turn-over del personale comporta una importante perdita di risorse finanziarie. Crediamo sia giunto il momento che l'Armamento rifletta sul fatto che il capitale umano di una azienda è il primo e più importante bene intangibile dell'Azienda stessa e che la sua ricchezza cresce nella stabilità e non nella precarietà.

Nell'attuale momento storico in cui elementi esterni non sempre prevedibili e controllabili (guerra, pandemie, impatto ambientale, evoluzione tecnica, etc.) richiedono all'azienda armatoriale una forte reattività: questa la si ottiene soltanto se la dirigenza fa squadra e nella parola "squadra" vengano inclusi a pieno titolo Comandanti e Direttori.

La dignità della professione del Comandante e del Direttore passa anche attraverso il rispetto delle loro attribuzioni e responsabilità così come stabilito dall'attuale normativa: a questo fine la protezione assicurativa legale è un elemento fondamentale per stendere intorno a loro un cordone protettivo ad oggi imprescindibile.

I dati sulla disaffezione verso la professione marittima hanno raggiunto livelli allarmanti: gli strumenti per combatterla sono pochi ma quei pochi debbono essere usati. Uno di questi è sicuramente il miglioramento delle condizioni di vita a bordo.

Lo stress quotidiano cui è sottoposto un Comandante ed un Direttore non trova eguale in altre professioni.

La valutazione dello stress da lavoro correlato deve essere un parametro per ridisegnare, dove necessario, lo staff di bordo allo scopo di meglio distribuire i carichi di lavoro.

A questo proposito segnaliamo che molti Comandanti e Direttori, nostri iscritti, imbarcati sui mezzi veloci, rimorchiatori, mezzi portuali, unità HSC/DSC ed in generale sulle navi di stazza compresa fra 151 e 3000 TSL, ci sollecitano insistentemente a porre attenzione ai loro sfiananti turni di servizio: è proprio per assolvere questo compito di protezione e rappresentanza nei loro confronti che riteniamo doveroso essere parte attiva nella discussione per il rinnovo delle sezioni 1, 4 e 11 del CCNL di cui intendiamo essere firmatari a pieno titolo

Mitigare la solitudine e la distanza dagli affetti è un oggi un obbligo imprescindibile: internet ad ora, rappresenta un valido strumento.

Anche se attualmente la presenza di Comandanti Donne e Direttori Donne a bordo è percentualmente poco significativa il trend ne rivela la costante crescita: evidenziamo che alcune donne ufficiali hanno già raggiunto posizioni apicali. Di conseguenza riveste carattere d'urgenza l'applicazione delle indicazioni IMO e EMSA, prioritariamente nella parte relativa all'ambiente in cui esse si trovano ad operare e a vivere.

Per quanto sopra qui di seguito si elencano i miglioramenti richiesti relativi alle **sezioni 3 e 10**:

**Parte economica:**

tenuto conto dei dati di riferimento dell'inflazione si rende necessario un intervento nella parte economica del rinnovo con un aumento complessivo pari al 20%.

**Art. 48 5a Rischio guerra e pirateria:** aggiungere alle zone geografiche individuate da IBF la "extended risk zone"

**Art. 48 6a malattie epidemiche:** modificare in: malattie epidemiche e/o pandemiche.

**Art. 64 Aggiornamento professionale:** Aggiungere: Tutte le spese sostenute per la partecipazione ai corsi di aggiornamento professionale, seminari ed altre iniziative formative saranno totalmente a carico dell'armatore; i giorni utilizzati per la partecipazione a tali corsi (inclusi quelli on-line) **non** devono essere scomputati dal periodo delle ferie

**Art. 65 Responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione:** modificare il comma 2 come di seguito: "Ove si apra un procedimento penale nei confronti del Comandante o del Direttore di Macchina per fatti che siano direttamente connessi all'esercizio delle sue funzioni, ogni spesa per tutti i gradi di giudizio è a carico dell'Armatore. Tale obbligo può essere assolto anche mediante una copertura assicurativa per la tutela dei rischi legali, il cui premio sarà a carico dell'Azienda fino ad un massimo di 240,00 euro. ***Il Comandante o il Direttore di Macchina comunicheranno all' Azienda la scelta della copertura assicurativa e l'Azienda provvederà direttamente al versamento all'Ente scelto.***"

**Parte Normativa**

Si chiedono maggiori garanzie per reimbarco dei marittimi TP – Stabilizzazione del rapporto di lavoro a T.I.

## **Welfare**

In aggiunta al welfare aziendale che può far parte della contrattazione di 2° livello, riteniamo che i seguenti punti vengano ben definiti/ridefiniti sul CCNL:

**Internet:** Considerando che l'uso di Internet non serve soltanto per comunicare con la famiglia, ma è anche veicolo di aggiornamento, elevazione culturale e professionale si deve assicurare la possibilità di usufruirne su tutte le navi, pur con i limiti dettati dal buon senso.

**Franchigie:** Ribadire l'obbligo di mettere a disposizione dei marittimi i mezzi nautici e/o di locomozione per raggiungere terra e, in caso di effettive difficoltà logistiche, prevedere un riconoscimento economico per la mancata franchigia.

**Mondo Femminile:** visto il costante e progressivo aumento del personale femminile si deve chiarire che quanto previsto da IMO/EMSA/MLC deve essere immediatamente attuato (adeguamento alloggi/ zone comuni/spogliatoi etc.)

## **Art 29 Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per limiti di età - per inidoneità - per morte**

Si chiede che venga chiarito che il preavviso spetta **in tutti** i casi di pensionamento indipendentemente dal raggiungimento dell'età pensionabile

## **Coperture Assicurative**

**Polizza Assicurativa Sanitaria:** si chiede di estenderla a tutti i comandanti e direttori di macchina del naviglio minore (mezzi veloci, rimorchiatori, mezzi portuali, unità HSC/DSC ed in generale le navi di stazza compresa fra 151 e 3000 TSL) se in possesso del titolo adeguato.

### **Allegato 1 - Condizioni generali di polizza assicurativa contro gli infortuni**

Le attuali condizioni contrattuali prevedono la copertura fino ai 55 anni di età discriminando di fatto la maggioranza dei comandanti e direttori di macchina.

Si richiede di emendare l'Allegato 1 alla frase successiva al punto 7 comma d) come segue:

***"la presente garanzia è prestata fino al 65° anno di età".***

**Copertura obbligatoria in caso di Infortunio (morte ed invalidità permanente):** allo stato attuale per il Com.te e il D.M. del naviglio maggiore non è prevista la copertura obbligatoria in caso di infortunio (morte ed invalidità permanente) come previsto per gli altri membri dell'equipaggio. Per i soli Com.ti e D.M. (sempre di naviglio maggiore) esiste una copertura in caso di decesso a seguito di infortunio a bordo per un capitale di Euro 62.000,00 (inclusa nella copertura Ritiro Libretto) Si richiede il superamento di questa discriminazione.

**Varie:**

**Imbarco Allievi Ufficiali:** attualmente l'allievo ufficiale è inquadrato come tirocinante, noi siamo propensi a rivedere tale status riconoscendogli la posizione lavorativa in addestramento a patto che venga rivisto il livello retributivo

**Sicurezza sul lavoro:** visti i continui incidenti che avvengono sulle navi, spesso dovuti alla stanchezza, allo stress e alle condizioni psico-fisiche, devono essere prese misure efficienti atte ad azzerare il numero degli avvenimenti (maggiore istruzione al personale, maggiore controllo da parte dei responsabili di bordo e da parte dell'armatore, procedure societarie chiare, applicabili ed aggiornate regolarmente).

**U.S.C.L.A.C./U.N.C.Di.M./S.M.A.C.D.**

**Il Presidente**



Com.te Claudio Tomei