(1)

SEZIONE PER L'IMBARCO DEI LAVORATORI MARITTIMI COMUNITARI SULLE NAVI DA CARICO E SULLE NAVI TRAGHETTO PASSEGGERI/MERCI SUPERIORI A 151 T.S.L. E PER I COMANDANTI E DIRETTORI DI MACCHINA IMBARCATI SU NAVI SUPERIORI A 151 T.S.L. E INFERIORI A 3.000 T.S.L. O 4.000 T.S.C.

L'anno 2020 addì 16 del mese di dicembre in Roma

- CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA)

- ASSARMATORI

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 per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 tonnellate di stazza lorda e per i Comandanti e Direttori di Macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

PREMESSA

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto del presente accordo di rinnovo della Sezione, è stato tra esse voluto un vincolo di necessaria inscindibilità fra tutte le clausole della presente Sezione.

A tal fine le parti ribadiscono la natura vincolante della presente dichiarazione per tutto ciò che attiene anche all'applicazione della Sezione medesima.
Inoltre, le parti stipulanti il presente contratto dichiarano che le clausole tutte dettate con la presente Sezione, così come le precedenti, sono state volute tenendo conto sia della legislazione nazionale, sia dei principi di ordine internazionale. Tali clausole concorrono a costituire un trattamento, nel suo complesso, volutamente di miglior favore per i lavoratori.

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

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

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

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

Le aziende le cui navi hanno una stazza fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c., costituiranno presso l'Ufficio di Collocamento Gente di mare del porto di armamento il "Turno particolare" secondo le normative vigenti.
L'adozione del Regolamento sulla CRL verrà adottata in via facoltativa.

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

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

	Coefficiente
Navi cisterna per greggio, prodotti puliti e rinfuse liquide, bitumiere	0,78
Navi porta rinfuse secche	0,78
Navi da carico generale:	
A 1 ponte	0,75
A 2 o più ponti con GT inferiore a 1.500	0,26
A 2 o più ponti con GT da 1.500 a 4.000	0,30
A 2 o più ponti con GT superiore a 4.000	0,75
Navi porta contenitori cellulari:	
A 1 ponte	0,75
A 2 o più ponti con GT inferiore a 6.000	0,38
A 2 o più ponti con GT non inferiore a 6.000	0,45
Navi frigorifere	0,75
Navi Roll-on/Roll-off – Navi traghetto	0,30
Navi per carichi unitizzati	0,30
Navi porta auto	0,22
Navi porta bestiame	0,45
Gasiere e chimiche	0,78

CAPO I
TIPI DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 1
Tipi di contratto di arruolamento

1 - Ferme restando le disposizioni contrattuali relative alla CRL e al Turno Particolare della presente Sezione, in osservanza all'art. 325 del Codice della Navigazione, il contratto di arruolamento può essere stipulato:

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

2 - Il datore di lavoro ha facoltà di trasbordare il lavoratore marittimo, in qualunque tempo o luogo su qualsiasi nave da lui gestita. Il trasbordo non modifica la durata del contratto di arruolamento.

3 - I contratti di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità Marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli emessi dall'Autorità competente.

Art. 2
Contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi

1 - Con il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi il lavoratore marittimo viene imbarcato per il compimento di uno o più viaggi. Il contratto deve contenere le indicazioni del viaggio o dei viaggi per i quali viene stipulato.

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

3 - Il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi non può avere una durata superiore a 4 (quattro) mesi, qualora il predetto limite scada nel corso del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.
Una durata massima del contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi superiore a quella sopra indicata può essere altresì determinata con accordi aziendali.
Se il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi supera il termine massimo sopra definito o quello eventualmente stabilito dalla contrattazione di secondo livello, si considera a tempo indeterminato.

4 - Qualora, per concorde volontà dell'Armatore e del lavoratore marittimo, questi non venga congedato nel porto di ultima destinazione il contratto di arruolamento si intende prorogato per un ulteriore viaggio e così di seguito nei limiti di cui al comma 3.

5 - Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a viaggio inizia al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco, una volta terminate le operazioni commerciali dell'ultimo viaggio.

6 - Il lavoratore marittimo, allo sbarco, percepisce tutte le competenze maturate durante il periodo del contratto di arruolamento, nonché il trattamento di fine rapporto, fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare.

Art. 3
Contratto di arruolamento a tempo determinato

1 - Con il contratto di arruolamento a tempo determinato il lavoratore marittimo viene imbarcato per lo svolgimento di una prestazione di lavoro di durata predeterminata. Il contratto di arruolamento a tempo determinato deve contenere l'indicazione del termine di durata.

2 - Ai sensi dell'art. 326 comma 2 del Codice della Navigazione, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata fino a 4 (quattro) mesi prorogabile da parte del datore di lavoro, d'intesa con il lavoratore, per esigenze dell'azienda, fino a 30 (trenta) giorni per le navi adibite a traffici mediterranei, le navi cisterna, le navi full containers e fino a 60 (sessanta) giorni per tutte le altre navi. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali. Si conviene che in caso di intervallo pari o inferiore a 60 (sessanta) giorni tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato e/o a viaggio o per più viaggi il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo nel caso in cui, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 (sessanta) giorni, si raggiunga complessivamente l'arco temporale superiore ad un anno. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

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

4 - Il lavoratore marittimo, allo sbarco, percepisce tutte le competenze maturate durante il periodo del contratto di arruolamento, nonché il trattamento di fine rapporto, fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare.

Art. 4
Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

1 - Ai sensi dell'art. 325 del C.d.N., il contratto di arruolamento a tempo indeterminato disciplina la prestazione di lavoro mediante la quale il marittimo si pone a disposizione dell'Armatore, per lavorare alle sue dipendenze solo quando viene da esso imbarcato.

2 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato si costituisce al momento dell'imbarco, con la stipula della "convenzione di arruolamento" ai sensi dell'art. 328 del C.d.N. e si estingue al momento dello sbarco.

3 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può avere una durata fino a mesi 4 (quattro) prorogabile da parte del datore di lavoro, per esigenze dell'azienda, di 30 (trenta) giorni per le navi adibite a traffici mediterranei, le navi cisterna, le navi full containers e di 60 (sessanta) giorni per tutte le altre navi. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

4 - Nei periodi tra un contratto di arruolamento a tempo indeterminato ed il successivo non sussiste alcun rapporto di lavoro.

5 - Pertanto, i lavoratori marittimi, con esclusione di quelli in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.), allo sbarco percepiscono tutte le competenze maturate durante il periodo di imbarco (come il T.F.R., l'indennità sostitutiva ferie, i riposi non goduti, ecc.), fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare.

Art. 5
Periodo di prova

1 - In occasione del primo contratto di arruolamento a tempo indeterminato o a tempo determinato il personale marittimo dovrà effettuare un periodo di prova non superiore a 45 giorni di effettiva prestazione lavorativa sempre a contare dalla data della prima partenza su una nave di un determinato Armatore. Il patto di prova è stipulato per iscritto fra Armatore e lavoratore marittimo.

2 - Quando l'armatore riassuma in servizio con lo stesso grado un marittimo che alle sue dipendenze, in un precedente imbarco a tempo indeterminato o in precedenti imbarchi a viaggio o a tempo determinato, abbia positivamente superato il periodo di prova, detta prova non sarà ripetuta dal marittimo se viene reimbarcato entro tre anni dall'ultimo sbarco ed il reimbarco avvenga a bordo di una nave dello stesso armatore avente le stesse caratteristiche tecniche di quella sulla quale ha effettuato il periodo di prova e sempre che l'ultimo sbarco non sia stato determinato da colpa del marittimo.

3 - Entro il periodo di prova l'Armatore può risolvere il contratto di imbarco in qualunque porto nazionale, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco compreso, nonché quanto previsto alla lettera B) dell'art. 53 della presente Sezione.

4 - Il contratto di imbarco può essere risolto durante il periodo di prova anche dal marittimo con l'osservanza delle norme di cui all'art. 53 lettera A), e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso nonché a quanto previsto alla lettera A) del predetto articolo 53 della presente Sezione.

5 - Se il contratto di imbarco è risolto durante il periodo di prova in un porto diverso da quello ove il contratto stesso è stato stipulato, si applicherà la normativa prevista all'art. 31 della presente Sezione.

6 - L'Armatore è tenuto a comunicare al marittimo il risultato della prova entro i termini sopra stabiliti. In difetto di questa comunicazione, la prova si intenderà positivamente superata.

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

CAPO II
COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 6
Tabelle minime di sicurezza

1 - Le tabelle minime di sicurezza sono stabilite dall'Autorità Marittima, in conformità alle disposizioni vigenti.

2 - Il numero dei componenti dell'equipaggio è stabilito in base all'Allegato 1 della presente Sezione.

Art. 7
Sottufficiali

1 - In conformità a quanto previsto dal DPR 231/2006, sono Sottufficiali i marittimi compresi nella seguente elencazione:

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

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

CAPO III
NORME DISCIPLINARI

Art. 8
Rapporti gerarchici e norme disciplinari

1 - I rapporti gerarchici e disciplinari del personale marittimo sono regolati dalle leggi e regolamenti dello Stato vigenti per il settore della navigazione marittima, secondo la gerarchia delle fonti disciplinata dall'art. 1 C.d.N. e dalla presente Sezione.

2 - Il marittimo ha il dovere di mantenere una condotta disciplinata, di uniformarsi alle disposizioni di legge e alle prescrizioni delle autorità nazionali e locali, 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.

3 - I rapporti tra i marittimi devono essere improntati a spirito di collaborazione e di comprensione. Ogni marittimo ha il diritto di lavorare, addestrarsi e vivere in un ambiente privo di molestie e bullismo di carattere sessuale, razziale o di altra specie. L'armatore considererà tali condotte gravi infrazioni disciplinari da parte del marittimo.

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

5 - Nessuna persona dell'equipaggio potrà allontanarsi da bordo senza darne comunicazione al Comandante o a chi lo rappresenti ed averne ottenuto l'autorizzazione.

Art. 9
Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.

1 - Tutti i lavoratori marittimi hanno il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verifichino casi di contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazione di merci, vendite abusive a bordo, imbarco di persone o cose non autorizzate, favoreggiamento di clandestini. Gli Ufficiali tutti dovranno eseguire prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte della nave per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

2 - L'Armatore ha il diritto di risolvere il contratto di arruolamento senza indennità di sorta e di essere risarcito dei danni tutti che gli derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi internazionali e/o nazionali, e particolarmente in conseguenza di contrabbando, trasporto di paccottiglie, imbarco o favoreggiamento di clandestini, poste in essere dai marittimi che risultassero responsabili sia della trasgressione, che della mancata vigilanza.

Art. 10
Infrazioni disciplinari e sanzioni

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

a) rimprovero scritto;
b) multa nella misura massima di 4 ore di retribuzione calcolate con il divisore 240 e considerando come retribuzione quella indicata al punto 1 dell'art. 55;
c) sospensione dal servizio e dalla retribuzione fino ad un massimo di 10 giorni;
d) sospensione dal turno particolare per un periodo massimo di due mesi;
e) risoluzione del contratto di arruolamento e/o cancellazione dal turno particolare;
f) risoluzione del contratto di arruolamento e/o cancellazione dall'elenco del personale in C.R.L.

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

3 - Per le sanzioni più gravi del rimprovero verbale si dovrà, prima dell'adozione della sanzione stessa, procedere alla contestazione dell'addebito, consentendo, poi, l'esercizio di diritto di difesa del marittimo nei termini di legge vigenti.

4 - Incorre nei provvedimenti di rimprovero scritto, il lavoratore marittimo che, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

a) non rispetta le procedure in materia di stoccaggio, gestione e distribuzione di attrezzature, utensili, ecc.;
b) utilizza in modo improprio le attrezzature di bordo;

5 - Incorre nel provvedimento della multa nella misura massima di 4 ore di retribuzione il lavoratore che, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

a) per disattenzione arreca danno non grave all'armatore;
b) per disattenzione procura guasti non gravi o sperpero non rilevante di materiali dell'azienda;

6 - Incorre nel provvedimento della sospensione dal servizio e dalla retribuzione fino ad un massimo di 10 giorni della retribuzione oppure della sospensione dal turno particolare fino ad un massimo di due mesi, il lavoratore che, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

a) esegue lavori non ordinatigli;
b) senza giustificato motivo ritardi l'inizio del lavoro o lo sospenda o ne anticipi la cessazione;
c) qualora di sua competenza non rispetta le disposizioni in materia di movimentazione del carico.

7 - Incorre nella sanzione della risoluzione del contratto di arruolamento e/o cancellazione dal Turno Particolare o della risoluzione del rapporto di lavoro nautico e cancellazione dall'elenco del personale in C.R.L., il marittimo che adotti un comportamento così grave da far venir meno il vincolo fiduciario con l'Armatore e, in via esemplificativa e non esaustiva, nei seguenti casi:

a) adotta un comportamento scorretto verso i superiori, i colleghi di lavoro o i passeggeri che abbia già dato luogo ad una sanzione disciplinare più grave del rimprovero scritto;
b) pone in essere insubordinazione verso i superiori;
c) commette qualsiasi mancanza che porti pregiudizio alla sicurezza del mezzo navale e/o della navigazione;
d) commette atti implicanti dolo o colpa grave con danno per l'azienda (ad esempio danneggiamento di impianti o materiali o falsificazione in atti pubblici o documenti aziendali);
e) è trovato in stato di manifesta ubriachezza o in stato di manifesta assunzione di sostanze stupefacenti e psicotrope;
f) commette furto e reati contro il patrimonio (ad esempio truffa, contrabbando, trafugamento);
g) sia coinvolto in rissa o vie di fatto;
h) commette infrazioni al rispetto dell'orario di lavoro che abbiano già dato luogo a due sanzioni disciplinari;
i) pretende da componenti l'equipaggio subordinati per ragioni di servizio la indebita corresponsione di somme di denaro;
j) abbandona il mezzo navale senza autorizzazione del comandante o di chi lo rappresenti;
k) commette azioni da cui possa derivare pregiudizio alla incolumità delle persone o alla sicurezza delle persone e dei beni;
l) fuma a bordo nei luoghi in cui non è consentito;
m) commette bullismo o molestie nei confronti di un collega.

8 - In caso di recidività di comportamenti per il primo dei quali sia stata adottata la sanzione del rimprovero scritto, tale recidività potrà comportare l'adozione della sanzione di cui al comma 5.

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

10 - I provvedimenti disciplinari durante il periodo di imbarco potranno essere adottati dal Comandante oppure dall'Armatore o da un suo procuratore. Il Comandante potrà anche procedere allo sbarco immediato del marittimo nei casi di particolare gravità indicati nell'elenco di cui sopra. In tal caso l'Armatore potrà disporre la sospensione cautelare con erogazione del trattamento retributivo pari al 50% del minimo contrattuale mensile. I provvedimenti disciplinari nei riguardi dei marittimi non imbarcati saranno adottati dall'Armatore o da un suo procuratore.

11 - Il marittimo che ritenga ingiustificata l'adozione nei suoi riguardi di un rimprovero scritto avrà facoltà di reclamo secondo le disposizioni di legge anche tramite l'Organizzazione Sindacale.

12 - Il marittimo che ritenga ingiustificata l'adozione nei suoi riguardi di una sanzione disciplinare più grave del rimprovero scritto, avrà facoltà di contestare la sanzione stessa entro 10 giorni dallo sbarco o entro 10 giorni dalla comunicazione della sanzione, dinanzi al Collegio di conciliazione di cui all'art. 83.
Qualora la sanzione contestata sia la multa o la sospensione dal Turno Particolare o dall'elenco della C.R.L. e il Collegio di conciliazione di cui all'art. 83 non la riconoscesse giustificata, questa verrà annullata e perderà ogni effetto.
Nel caso venga invece contestata la cancellazione dal Turno Particolare o la cancellazione dall'elenco della C.R.L. e il Collegio di conciliazione di cui all'art. 83 non la riconoscesse giustificata, la Società potrà comunque mantenere la non reiscrizione al Turno Particolare e la cancellazione dall'elenco della C.R.L. corrispondendo al marittimo a titolo di penale un importo pari a tante giornate calcolate in trentesimi di retribuzione utile, così come indicata al punto 1 dell'art. 55, e secondo i seguenti limiti:

PER I MARITTIMI ISCRITTI AL TURNO PARTICOLARE

- marittimi iscritti al T.P.: 60 giorni di retribuzione;
- marittimi iscritti al Fondo:
- fino a 12 mesi di navigazione nel Fondo: 60 giorni di retribuzione;
- oltre i 12 mesi di navigazione nel Fondo: 90 giorni di retribuzione.

Inoltre, il marittimo iscritto al Fondo manterrà tale iscrizione.

PER I MARITTIMI IN C.R.L.

- sino a 4 anni di anzianità in C.R.L.: 6 mesi di retribuzione;
- da oltre i 4 a 8 anni di anzianità in C.R.L.: 9 mesi di retribuzione;
- oltre 8 anni di anzianità in C.R.L.: 12 mesi di retribuzione.

Inoltre, il marittimo in C.R.L. verrà iscritto nel Fondo, qualora ne abbia maturato i requisiti.

Art. 11
Procedure dei reclami a bordo da parte dei lavoratori marittimi

1 - Sulla base di quanto previsto dalla Regola 5.1.5 della Maritime Labour Convention 2006, gli eventuali reclami a bordo da parte dei lavoratori marittimi dovranno seguire le procedure, approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 12
Controversie sindacali

1 - Le eventuali divergenze sulla interpretazione della presente Sezione, comprese quelle afferenti alla puntuale applicazione di quanto previsto all'art. 86 (contrattazione integrativa), saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti, in sede nazionale, mediante apposita Commissione paritetica. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla data di denuncia della divergenza le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.

2 - Ferma restando la possibilità di accordo diretto tra le parti interessate per eventuali reclami, le controversie sindacali fra Aziende e lavoratori quando riguardino una sola Società, saranno esaminate fra le Organizzazioni locali dei lavoratori e un rappresentante dell'Associazione datoriale stipulante la presente Sezione a cui l'Azienda aderisce. La trattativa dovrà iniziare entro 48 ore dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti e firmatarie.

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

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

CAPO IV
ORARIO DI LAVORO

Art. 13
Orario di lavoro

1 - L'orario normale di lavoro è stabilito in 8 (otto) ore giornaliere per tutti i lavoratori marittimi.

2 - Il servizio di guardia in coperta e macchina è normalmente suddiviso in tre turni di guardia alternando quattro (4) ore di lavoro e otto (8) ore franche.

3 - Per il personale giornaliero delle sezioni di coperta e macchina l'orario normale di lavoro (8 ore) è compreso tra le ore 06.00 e le ore 20.00. Per il personale di camera e cucina l'orario normale di lavoro (8 ore giornaliere) potrà essere ripartito in tre turni tra le ore 6.00 e le ore 24.00.

4 - Fermo restando il rispetto delle vigenti disposizioni di legge in materia di orario minimo di riposo e in conformità con la Maritime Labour Convention 2006, il Comandante o Direttore di Macchina non è soggetto ad uno specifico orario di lavoro e pertanto allo stesso non spetta il compenso per lavoro straordinario e il disagio derivante da una eventuale prolungata prestazione è comunque già compensato dal trattamento economico globale complessivo stabilito nella presente Sezione.

5 - In navigazione l'orario normale di servizio, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, è di 8 (otto) ore giornaliere per tutto il personale.

6 - Diverse articolazioni dell'organizzazione dell'orario normale di lavoro possono essere definite a livello aziendale.

Art. 14
Orario di riposo

1 - L'orario di riposo non deve essere inferiore alle 10 (dieci) ore nel periodo delle 24 (ventiquattro) ore e di 77 (settantasette) ore nel periodo di 7 (sette) giorni.

2 - Le suddette 10 ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di sei ore consecutive e l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore, salvo deroghe all'orario di lavoro, come previsto dalle norme vigenti.

3 - Il Comandante della nave ha il diritto di esigere dai lavoratori marittimi l'effettuazione delle ore di lavoro necessarie a garantire la sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico, oppure per portare soccorso ad altre navi o persone in pericolo in mare. In tali occasioni il Comandante può sospendere gli orari normali di lavoro o di riposo ed esigere che un lavoratore marittimo effettui delle ore di lavoro ritenute necessarie fino al ritorno della normalità. Una volta raggiunta una situazione di normalità, il Comandante si assicurerà che il lavoratore marittimo impegnato in attività lavorative in un periodo previsto di riposo, possa beneficiare di un adeguato periodo di riposo.

Art. 15
Inizio del servizio a bordo

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

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

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

4 - Qualora il marittimo possa dimostrare che il ritardo sia giustificato, il contratto di arruolamento sarà risolto per forza maggiore e fermo restando il diritto all'iscrizione al turno di provenienza, il marittimo avrà diritto al trattamento di fine rapporto con un minimo complessivo garantito di 15 giorni calcolati secondo i criteri e le misure indicate al punto 1 dell'art. 55 della presente Sezione.

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

Art. 16
Orario di lavoro nei porti con turno di porto

1 - Fermo restando che la disciplina dell'organizzazione del lavoro a bordo è di competenza del Comandante, l'organizzazione dell'orario di lavoro nei porti con turno di porto sarà disciplinata dalla contrattazione integrativa aziendale, nel rispetto dei limiti legali sull'orario di lavoro e orario di riposo.

Art. 17
Personale libero dal servizio e mezzo di trasporto

1 - Durante la sosta della nave in porto o in rada il Comandante, ove sia possibile e compatibilmente con la sicurezza della nave metterà a disposizione gratuitamente, per il lavoratore marittimo, un mezzo idoneo per consentire ai marittimi liberi dal servizio della guardia di scendere a terra e rientrare a bordo. Il servizio del mezzo sarà organizzato compatibilmente con le esigenze della nave e preferibilmente al cambio della guardia.

Art. 18
Trattamento nella giornata del sabato in porto e in navigazione

1 - Il sabato mantiene la natura di giorno feriale.

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

3 - Agli effetti della valutazione economica l'importo da corrispondere per ogni giornata di riposo compensativo è pari ad un 1/26mo del minimo contrattuale, valore della panatica convenzionale, supplemento paga per il personale di stato maggiore ed 1/30mo del rateo di 13^{a} e 14^{a} e degli eventuali scatti di anzianità.

CAPO V
LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 19
Lavori per la sicurezza della navigazione, ecc.

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

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

Art. 20
Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo

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

2 - Il Comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati, purché non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, i marittimi possono essere adibiti dal Comandante a qualsiasi servizio.

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

Art. 21
Lavori per la manutenzione e pulizia della nave

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

Art. 22
Lavori inerenti alla pulizia degli alloggi

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

Art. 23
Servizio merci e provviste

1 - L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle merci, il maneggio del fardaggio durante le operazioni commerciali ed il rizzaggio dei colli pesanti e degli automezzi, saranno normalmente fatti dai lavoratori di terra specializzati e comunque in conformità con le norme di legge vigenti che regolano tali operazioni.

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

3 - Il personale di camera e cucina, nonché ove necessario il personale di coperta e di macchina, deve caricare tutte le provviste di peso maneggevole anche se l'imbarco richieda l'uso di strumenti di sollevamento e curarne la sistemazione nelle cambuse o nei depositi frigoriferi.

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

5 - Con riferimento all'imbarco delle provviste non destinate all'equipaggio, la materia potrà essere disciplinata dalla contrattazione integrativa aziendale.

Art. 24
Sostituzione di ammalati e di infortunati – funzioni superiori

1 - Nel caso di malattia o infortunio di un marittimo durante la navigazione, il servizio dell'ammalato sarà svolto, entro i limiti dell'orario normale, dal rimanente personale, anche appartenente a diversa categoria, senza diritto a compensi extra.

2 - Al lavoratore marittimo cui fossero affidate le mansioni di grado o categoria superiore spetteranno, pro-tempore, soltanto la paga e gli emolumenti accessori dovuti per tali mansioni.

Art. 25
Oggetti in consegna

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

CAPO VI
PAGHE, COMPENSI, INDENNITÀ

Art. 26
Misura e componenti della retribuzione

1 - La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dalla presente Sezione.

2 - I minimi contrattuali spettanti ai marittimi a seconda del grado e della qualifica risultante a ruolo sono indicati nelle tabelle paga allegate alla presente Sezione (allegato n. 2).

3 - La paga base giornaliera è ragguagliata a 1/30mo del minimo contrattuale e la paga base oraria ad 1/8vo della paga base giornaliera salvo quanto disposto dal successivo art. 28. Agli effetti del presente articolo la giornata inizia alle ore 00.00 e termina alle ore 24.00.

NOTA A VERBALE
(18 aprile 2002)

Le Parti, allo scopo di definire una regola condivisa sul problema delle retribuzioni da riconoscere al marittimo imbarcato, in caso di prestazione lavorativa inferiore al mese, convengono quanto segue:

per le prestazioni lavorative inferiori al mese intero, la retribuzione da corrispondere al marittimo dovrà essere rapportata ai giorni di lavoro svolti nel mese.

Ad esempio: dal 10 marzo al 31 marzo, 22 giorni retribuiti;
dal 10 febbraio al 28 febbraio, 19 giorni retribuiti;
dal 10 aprile al 30 aprile, 21 giorni retribuiti.

Art. 27
Scatti di anzianità / navigazione

1 - Al marittimo, non in continuità di rapporto di lavoro, che abbia effettuato gli ultimi due anni di navigazione/comandata sempre con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità/navigazione, secondo i valori indicati nella tabella di cui all'allegato 3. Dopo il primo biennio di navigazione/comandata, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali, secondo i valori indicati nella tabella di cui all'allegato 3.
I valori in cifra degli scatti verranno rivalutati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale, con una cifra pari all'incremento del minimo contrattuale moltiplicato per il coefficiente 0,05 per il primo scatto e per il coefficiente 0,03 per gli ulteriori quattro scatti biennali.

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

3 - Lo scatto di anzianità viene calcolato sul minimo contrattuale relativo alla qualifica posseduta dal lavoratore marittimo al momento della sua maturazione.

Art. 28
Computo riposi compensativi

1 - Fermo restando quanto previsto all'art. 18, al marittimo saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo, quanti sono i giorni festivi trascorsi a bordo. Agli effetti della valutazione

economica l'importo da corrispondere per ogni giornata di riposo compensativo è pari ad 1/26mo di minimo contrattuale, valore della panatica convenzionale, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore ed 1/30mo del rateo di gratifica natalizia e pasquale e degli eventuali scatti di cui agli artt. 27 e 79.

Art. 29
Indennità di navigazione

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

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

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

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

TIPO C) Navigazione che andando oltre i limiti di cui al tipo B si estende alle coste oceaniche della Spagna, del Portogallo e delle Isole Britanniche, al Mare del Nord, al Baltico, alle coste occidentali dell'Africa fino al Senegal, comprese le isole adiacenti e a non più di 300 miglia dalle coste suddette; e al Mar Rosso, al Golfo Persico ed alle coste indiane fino a Bombay, comprese le isole adiacenti.

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

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

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

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

Per i Comandanti e Direttori di macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT/3.000 kW l'indennità di navigazione di cui sopra è sostituita da una indennità di navigazione convenuta nell'accordo del 1° ottobre 1996, che abolisce l'istituto dello straordinario. A far data dal 1° luglio 2015, detta indennità di navigazione sarà pari a euro 920,00.

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

	Quota giornaliera	
	Mediterraneo	**Extra Mediterraneo**
Comandante con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT	€ 12,15	€ 12,84
Direttore di Macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 kW	€ 11,33	€ 11,97
Comandante con abilitazione entro 3.000 GT	€ 6,77	€ 7,16
Direttore di Macchina con abilitazione entro 3.000 kW	€ 6,77	€ 7,16
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT/3.000 kW	€ 6,83	€ 7,21
2° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione di Ufficiale di navigazione/di macchina	€ 5,29	€ 5,59
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione entro 3.000 GT/3.000 kW	€ 5,40	€ 5,70
Nostromo/Sottufficiale Capo Servizio	€ 4,18	€ 4,41
Sottufficiale	€ 3,91	€ 4,13
Marinaio/Comune	€ 3,12	€ 3,29
Giovanotto 1ª	€ 2,52	€ 2,67
Giovanotto 2ª	€ 2,35	€ 2,49
Mozzo	€ 2,17	€ 2,30

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

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

	Quota giornaliera
Comandante con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT	€ 4,60
Direttore di Macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 kW	€ 4,30
Comandante con abilitazione entro 3.000 GT	€ 2,60
Direttore di Macchina con abilitazione entro 3.000 kW	€ 2,60
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT/3.000 kW	€ 2,60
2° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione di Ufficiale di navigazione/di macchina	€ 2,10
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione entro 3.000 GT/3.000 kW	€ 2,10
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 1,60
Sottufficiale	€ 1,50
Marinaio/Comune	€ 1,20
Giovanotto 1ª	€ 1,00
Giovanotto 2ª	€ 0,90
Mozzo	€ 0,80

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

4 - a) Ai membri dell'equipaggio imbarcati sulle navi che navighino o sostino in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra o di pirateria, riconoscendo come tali quelle che, nel tempo, vengono individuate attraverso le intese internazionali in sede IBF (Warlike Operations Area, High Risk Area), verranno corrisposte, in aggiunta alla indennità di navigazione indicata al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti:

	Quota giornaliera
Comandante con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT	€ 74,80
Direttore di Macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 kW	€ 69,70
Comandante con abilitazione entro 3.000 GT	€ 53,60
Direttore di Macchina con abilitazione entro 3.000 kW	€ 53,60
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT/3.000 kW	€ 53,60
2° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione di Ufficiale di navigazione/di macchina	€ 45,20
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione entro 3.000 GT/3.000 kW	€ 46,10
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 39,20
Sottufficiale	€ 37,80
Marinaio/Comune	€ 33,50
Giovanotto 1ª	€ 30,20
Giovanotto 2ª	€ 29,10
Mozzo	€ 27,80

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

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

	Quota giornaliera
Comandante con-abilitazione pari o superiore a 3.000 GT	€ 3,30
Direttore di Macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 kW	€ 3,00
Comandante con abilitazione entro 3.000 GT	€ 1,90
Direttore di Macchina con abilitazione entro 3.000 kW	€ 1,90
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione pari o superiore a 3.000 GT/3.000 kW	€ 1,90
2° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione di Ufficiale di navigazione/di macchina	€ 1,40
1° Ufficiale coperta/macchina con abilitazione entro 3.000 GT/3.000 kW	€ 1,40
Nostromo/Sottufficiale C.S.	€ 1,10
Sottufficiale	€ 1,05
Marinaio/Comune	€ 0,85
Giovanotto 1ª	€ 0,70
Giovanotto 2ª	€ 0,65
Mozzo	€ 0,60

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

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

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

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

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

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

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

NOTA A VERBALE – i Comandanti e Direttori di macchina con abilitazione superiore a 3.000 GT/3.000 kW imbarcati su navi inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c., ai quali viene già applicato, quale condizione di miglior favore adottata a livello aziendale, la Sezione per i Comandanti e Direttori di macchina del naviglio maggiore, continueranno a mantenere detto trattamento.

Art. 30
Indennità di navigazione

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

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

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

2 - a) In aggiunta alle quote di indennità di navigazione giornaliera indicate al punto 1, spetteranno ai marittimi imbarcati sulle navi che navighino o sostino in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra o di pirateria, riconoscendo come tali quelle che, nel tempo, vengono individuate attraverso le intese internazionali in sede IBF (Warlike Operations Area, High Risk Area), le seguenti quote giornaliere integrative, per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti:

	Quota giornaliera
1° Ufficiale	€ 54,00
2° Ufficiale	€ 46,00
3° Ufficiale	€ 43,00
Ufficiale elettrotecnico	€ 43,00
Assistente Commissario	€ 10,00
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 40,00
Sottufficiale	€ 38,00
Comune cop./macch./elettrotecnico/cam./2° Cuoco	€ 34,00
Carbonaio	€ 33,50
Giov 1ª e Giov. mac.	€ 30,50
Giov. 2ª /Garzone 2ª	€ 29,52
Mozzo/Piccolo di camera e cucina	€ 28,00

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

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

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

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

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

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

	Quota giornaliera
1° Ufficiale	€ 4,50
2° Ufficiale	€ 3,70
3° Ufficiale	€ 3,50
Ufficiale elettrotecnico	€ 3,50
Assistente Commissario	€ 2,50
Nostromo/Sottuff. C.S.	€ 3,20
Sottufficiale	€ 3,10
Comune cop./macch./elettrotecnico/cam./2° Cuoco	€ 2,80
Carbonaio	€ 2,70
Giov 1ª e Giov. mac.	€ 2,50
Giov. 2ª/Garzone 2ª	€ 2,40
Mozzo/Piccolo di camera e cucina	€ 2,30

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

5 - a) Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con Ordinanza del Ministero competente verranno corrisposte a tutto l'equipaggio, per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo, ma non oltre i quindici giorni dalla partenza dal porto infetto, le seguenti quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione, che si aggiungono a quelle previste al punto 1:

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

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

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

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

6 - Ad ogni effetto le parti stabiliscono che l'indennità di navigazione di cui al presente articolo non può essere calcolata nella retribuzione, né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo. Tale esclusione è dovuta al fatto che l'ammontare di detta indennità è stato pattiziamente determinato, tenendo già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai lavoratori.

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

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

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

Navi con certificazione IAQ1

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

Art. 31
Spese di viaggio, ingaggio e rimpatrio

1 - Le spese documentate di trasporto, vitto e di eventuale alloggio per l'imbarco a bordo della nave (dal Comune di residenza del marittimo al porto di imbarco) saranno a carico dell'armatore, secondo i criteri definiti aziendalmente o da contrattazione di secondo livello, sempre che il marittimo abbia mantenuto l'impegno a imbarcarsi.

2 - Le spese documentate di trasporto, vitto e di eventuale alloggio sostenute per il rimpatrio (o il ritorno, nel caso di sbarco in porto nazionale) fino al Comune di residenza del marittimo, se non coperte dall'Ente assicurativo, saranno a carico dell'armatore, secondo i criteri definiti aziendalmente, fatte salve le seguenti casistiche:

- le suddette spese saranno addebitate al marittimo in caso di sbarco per fatto imputabile alla sua volontà o colpa, ad eccezione dei casi di morte del padre, della madre, dei figli, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica o per fatto grave (ad es. terremoto, alluvione nel luogo di residenza, ecc.) da segnalare tempestivamente all'armatore e da documentare entro 10 giorni dallo sbarco, fermo restando l'obbligo dell'armatore di provvedere al rimpatrio nel rispetto di quanto previsto dalla normativa internazionale;
- in caso di sbarco per malattia con prognosi inferiore a 15 giorni, al marittimo sarà garantito soltanto il rimpatrio, senza alcuna spesa a suo carico, fino al Paese di residenza, in attuazione delle disposizioni della MLC 2006.

3 - Se il marittimo ne fa richiesta al momento dell'imbarco e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio può essere effettuato provvedendo al suo ritorno in altra località da lui indicata. Il rimpatrio è effettuato a cura dell'armatore a mezzo motonave, ferrovia o aereo. In quest'ultimo caso è facoltà dell'armatore di far seguire i bagagli con altro mezzo, per i bagagli al seguito i limiti di peso sono quelli stabiliti dalla compagnia aerea.

4 - Durante il viaggio di rimpatrio (o di ritorno, nel caso di sbarco in porto nazionale) il marittimo beneficerà delle coperture assicurative secondo le vigenti disposizioni di legge e della presente Sezione.

5 - Qualora l'imbarco sia preceduto da un periodo di ingaggio, decorrente dalla data di consegna del libretto di navigazione, il marittimo avrà diritto per tale periodo, sempre che abbia mantenuto l'impegno ad imbarcarsi, al pagamento del minimo contrattuale, del supplemento paga per anzianità e al riconoscimento delle spese documentate di vitto, secondo i criteri definiti aziendalmente. Nel caso che il lavoratore marittimo debba imbarcare in porto diverso da quello di ingaggio, il trasferimento sarà effettuato a cura dell'armatore.

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

Art. 32
Termini e modalità di corresponsione delle paghe e altre competenze dei marittimi

1 - Il minimo contrattuale, l'indennità di navigazione, il supplemento paga per anzianità ed eventuali compensi e indennità spettanti ai lavoratori marittimi per qualunque titolo saranno corrisposti ogni mese con accredito della valuta entro il giorno 10 (dieci) del mese successivo, salvo diversa prassi aziendale.

2 - Durante l'imbarco potranno essere corrisposti acconti ai lavoratori marittimi fino alla concorrenza dell'80% del minimo contrattuale, salvo diversa prassi aziendale. In caso di utilizzo di denaro contante l'acconto potrà essere riconosciuto entro i limiti di legge.

3 - Gli acconti in valuta estera saranno corrisposti 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 lavoratore marittimo per le competenze maturate a suo favore al momento della corresponsione dell'acconto.

4 - Ad ogni lavoratore marittimo, ai sensi di legge, salvo particolari posizionamenti della nave o difficoltà logistiche, sarà consegnato, a carico del datore di lavoro, un cedolino paga sul quale saranno specificatamente registrate le competenze e tutti i compensi liquidati.

5 - Qualora un marittimo sia tenuto prigioniero sulla nave o fuori della nave in seguito ad atti di pirateria o rapina armata contro le navi, il trattamento previsto dal contratto di arruolamento e dalla presente Sezione dovrà continuare a essere erogato durante l'intero periodo della prigionia e fino a che il marittimo sia rilasciato e debitamente rimpatriato o, nel caso di decesso durante la prigionia, fino alla data della morte.

Art. 33
Gratifica natalizia (13ª) e gratifica pasquale (14ª)

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

a) minimo contrattuale;
b) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 2;
c) valore convenzionale della panatica come stabilito dall'art. 39;
d) eventuali scatti di cui agli artt. 27 e 79.

2 - Ai marittimi entrati in servizio nel corso dell'anno o che cessino dal servizio nel corso dell'anno, la gratifica natalizia (13^) e quella pasquale (14^) saranno corrisposte in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di imbarco compiuti. Per le frazioni di mese verranno corrisposti i ratei giornalieri.

3 - Nel caso di cessazione del rapporto di lavoro, in occasione della liquidazione delle altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parti della gratifica natalizia (13ª) e pasquale (14ª).

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

5 - I ratei delle gratifiche natalizie (13ª) e pasquali (14ª) saranno da considerarsi ai fini del computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e delle ferie.

Dichiarazione a verbale

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto di conclusione e stipulazione dell'Accordo di rinnovo del C.C.N.L. 3 luglio 1981 e cioè a partire dall'entrata in vigore della normativa contrattuale sulla "mensilizzazione" per il personale in C.R.L., i ratei delle gratifiche natalizia e pasquale sono stati esclusi dal computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e delle ferie limitatamente a tale personale, per il quale vige la normativa di cui all'art. 77.
Per il personale marittimo in C.R.L., i ratei della 13ª e della 14ª entreranno invece a far parte della base di calcolo per la liquidazione dei riposi compensativi e delle ferie in caso di cancellazione dall'elenco della C.R.L. nel corso dell'anno.

Art. 34
Assegno per il nucleo familiare

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

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

Art. 35
Compensi per lavoro straordinario

1 - Ogni lavoro eseguito dai componenti dell'equipaggio oltre l'orario normale di lavoro è considerato lavoro straordinario.

2 - Le ore di lavoro straordinario massime dovranno essere compatibili con le ore minime di riposo previste dalle disposizioni di legge.

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

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

Diurno feriale	Notturno feriale Diurno festivo	Notturno festivo
25%	25%	33%

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

6 - Le parti dichiarano espressamente che i riconoscimenti di ore di straordinario, i compensi per lavoro straordinario, anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfettizzati, debbono essere esclusi, anche a livello aziendale, a qualsiasi titolo dalla retribuzione, essendo voluti come elementi distinti ed autonomi espressamente ribandendosi 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. Pertanto, anche in relazione alla specialità del rapporto di lavoro nautico, le parti dichiarano che hanno sempre voluto escludere i riconoscimenti di ore di lavoro straordinario, i compensi per lavoro straordinario anche se continuativi e/o predeterminati e/o forfetizzati dal computo degli istituti contrattuali sui quali sono state calcolate le "indennità fisse".

Art. 36
Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione

1 - Ai sensi della normativa nazionale ed internazionale, non sono consentite deleghe per la riscossione delle competenze, salvo casi particolari autorizzati dal lavoratore marittimo a mezzo di procura conferita per atto pubblico.

CAPO VII
ALLOGGIO E VITTO

Art. 37
Alloggio e vitto

1 - Al marittimo sono garantiti alloggi e aree equipaggio sicure ed in condizioni dignitose, così come previsto dagli standard nazionali ed internazionali ILO, con particolare attenzione alla metratura della cabina, alla ventilazione ed al condizionamento, alla soglia di rumorosità, vibrazione, illuminazione ed ai presidi sanitari. In caso di assenza di alloggi a bordo, la contrattazione di secondo livello disciplinerà l'individuazione di adeguate soluzioni alternative.

2 - Le forniture di vitto e acqua potabile devono essere in linea con gli standard nazionali, internazionali ILO per quanto riguarda quantità, valore nutrizionale, qualità e varietà e terranno in considerazione la durata e la natura del viaggio nonché il numero di marittimi presenti a bordo.

3 - Per la somministrazione del vitto si terrà conto delle abitudini alimentari dei marittimi con particolare riferimento al credo religioso.

4 - Due marittimi franchi dal servizio appartenenti alle sezioni coperta, macchina e camera con esclusione dei Sottufficiali capiservizio e che accettino l'incarico, assisteranno, a turno settimanale, secondo l'ordine di iscrizione nel ruolino di equipaggio, senza diritto a compensi, al prelevamento, confezionamento e distribuzione dei viveri per l'equipaggio e segnaleranno al Comando di bordo le eventuali manchevolezze.

Art. 38
Indennità sostitutiva della panatica

1 - Durante l'imbarco, nel caso eccezionale di nave armata che non fornisca servizio di mensa, oppure di nave disarmata o in riparazione senza servizio di mensa e negli altri casi in cui non possa essere somministrato il vitto in natura, il datore di lavoro dovrà corrispondere in sostituzione del vitto una indennità giornaliera forfettizzata da concordare con le OO.SS. a livello aziendale.

2 - Tale indennità sarà corrisposta anche per i giorni di viaggio, in particolare per prendere imbarco, per il trasbordo e per rientrare nella località di residenza dopo la cessazione del contratto di arruolamento.

3 - In caso di mancato accordo a livello aziendale, l'armatore dovrà farsi carico delle spese di vitto, nel limite di 15 euro a pasto, a fronte di giustificativi di spesa.

Art. 39
Valore della panatica convenzionale

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

Comandante e Direttore di macchina (per navi fino a 3.000 t.s.l.) e Ufficiali	€ 10,00
Sottufficiali e Comuni	€ 7,00

CAPO VIII
GIORNI FESTIVI – FERIE – CONGEDI – MATERNITÀ

Art. 40
Giorni festivi

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

2 - Sono considerati semifestivi e cioè festivi nelle sole ore pomeridiane i giorni seguenti:
- Venerdì Santo;
- 24 dicembre.

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

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

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

Art. 41
Giorni festivi trascorsi a bordo

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

2 - Ai marittimi saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo quanti saranno i giorni di domenica e i giorni di festività infrasettimanali (comprese le festività nazionali) trascorsi a bordo.

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

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

5 - Le modalità per fruire dei riposi compensativi maturati durante il periodo di imbarco potranno essere concordate nella contrattazione di secondo livello. In mancanza i riposi compensativi dovranno essere concessi appena possibile durante le soste in porto con facoltà di scendere a terra. Compatibilmente con le esigenze di servizio i comandi di bordo faranno godere i riposi compensativi nel porto nazionale più vicino alla località di residenza del marittimo.

6 - Nel caso che durante il corso del contratto di arruolamento per esigenze di servizio non sia stato possibile godere dei riposi compensativi, l'Armatore indennizzerà il marittimo mediante il pagamento di tante giornate o pro-rata secondo quanto previsto all'art. 28.

7 - Qualora una delle festività nazionali o una delle festività normalmente infrasettimanali cada di domenica sarà corrisposto al marittimo, in aggiunta a quanto previsto dai commi precedenti del presente articolo, il pagamento di un importo pari ad 1/26mo del minimo contrattuale, degli eventuali scatti di anzianità, delle indennità previste per le singole qualifiche che sono qui di seguito in modo esclusivo elencate: supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato 2 e, se il marittimo è in Turno Particolare, un trentesimo del rateo mensile di 13ª e 14ª.

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

Art. 42
Ferie

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

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

3 - Le modalità per fruire delle ferie maturate durante il periodo di imbarco potranno essere concordate nella contrattazione di secondo livello. In mancanza, qualora l'Armatore, per imprescindibili ragioni di servizio, non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali, corrisponderà al marittimo altrettante giornate calcolate in base ad 1/26mo del minimo contrattuale, valore convenzionale della panatica, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore e ad 1/30mo del rateo di gratifica natalizia e pasquale e degli eventuali scatti di cui agli artt. 27 e 79.

Dichiarazione a verbale

Con la fissazione del periodo feriale a 30 giorni (aumentato a 34 giorni) convenuto con il presente accordo di rinnovo, le parti si danno reciprocamente atto della completa attuazione attraverso lo strumento contrattuale delle disposizioni contenute nella Maritime Labour Convention, 2006.

NORMA TRANSITORIA (5 agosto 1999)

Riduzione orario di lavoro

Premesso

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

le parti convengono che

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

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

Art. 43
Maternità

1 - Nel caso in cui una lavoratrice marittima è in gravidanza durante il periodo di imbarco:
a) la lavoratrice deve avvisare il comandante appena la gravidanza è accertata;
b) l'armatore provvederà allo sbarco e all'eventuale rimpatrio della lavoratrice marittima appena ragionevolmente possibile, e comunque entro la 26ma settimana di gravidanza;
c) alla lavoratrice marittima spetterà l'indennità riconosciuta dalle disposizioni di legge in materia.

Art. 44
Congedi parentali

1 - Il lavoratore marittimo ha diritto di usufruire dei congedi e permessi parentali previsti dalla normativa nazionale vigente.

Art. 45
Congedo matrimoniale

A) Personale di Stato Maggiore.

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

2 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con almeno 15 giorni di preavviso.

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

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

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

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

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

B) Sottufficiali e Comuni.

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

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

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

11 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con un preavviso di almeno 15 giorni.

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

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

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

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

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

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

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

Il pagamento dell'assegno sarà effettuato direttamente dalla Sede competente dell'INPS.

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

CAPO IX
PREVIDENZE

Art. 46
Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia
Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione

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

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

Art. 47
Assicurazione contro la cancellazione dalle matricole e la perdita dell'abilitazione professionale per sinistro marittimo

1 - Le società provvederanno a stipulare apposita polizza assicurativa per tutti i propri dipendenti in C.R.L. e T.P., nonché per il personale del turno generale, secondo quanto previsto dall'accordo del 20 dicembre 2002 e successive integrazioni (riportato nell'allegato 13).

NOTA – Eventuali assicurazioni previste in sede aziendale saranno mantenute assorbendo fino a concorrenza le disposizioni previste dal presente articolo.

Art. 48
Indennità di disoccupazione in caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio

1 - In caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio, qualunque sia il tipo di contratto, è dovuta al marittimo, oltre all'indennità prevista dalla presente Sezione (art. 53 lettera c), un'indennità di disoccupazione specifica per il naufragio pari a 2 mesi dello stipendio percepito a bordo, in conformità con quanto previsto dalla Regola 2.6 della Maritime Labour Convention, 2006.

Art. 49
Assicurazione malattie e infortuni

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

2 - La malattia insorta durante l'imbarco non darà luogo allo sbarco, sempre che il lavoratore marittimo sia in grado di riprendere servizio entro 3 giorni dall'insorgere della malattia.

3 - Il lavoratore marittimo assente per malattia è tenuto agli adempimenti di legge per comunicazione e certificazione della malattia, nonché a trovarsi nel proprio domicilio dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 17,00 alle 19,00, disponibile per le visite di controllo.

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

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

Art. 50
Indennità perdita corredo
strumenti professionali ed utensili

1 - In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'Armatore del danno subito entro i limiti massimi indicati nella tabella allegata alla presente Sezione, allegato n. 7.

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

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

CAPO X
RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 51
Risoluzione di diritto

1 - Qualunque sia il tipo di contratto di arruolamento, esso si risolve di diritto ai sensi dell'art. 343 del Codice della Navigazione.

Art. 52
Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio o a tempo determinato

1 - La risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio o a tempo determinato anticipatamente rispetto alla sua scadenza naturale può avvenire, da entrambe le parti, ai sensi delle disposizioni di legge.

2 - Il marittimo può risolvere il contratto di arruolamento nei casi di morte del padre, della madre, dei figli, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco o per fatto grave (ad es. terremoto, alluvione nel luogo di residenza, ecc.), certificato dall'autorità competente, da segnalare tempestivamente al datore di lavoro e da documentare entro 10 giorni dallo sbarco. In tali casi le spese di rimpatrio o ritorno al Comune di residenza sono a carico del datore di lavoro; in ipotesi di mancata documentazione o di insussistenza del fatto grave, il marittimo sarà tenuto a corrispondere al datore di lavoro le spese sostenute per il rimpatrio o il ritorno al Comune di residenza.

3 - Ai sensi delle disposizioni previste dal Codice della Navigazione, la risoluzione del contratto di arruolamento può inoltre avvenire:

a) per colpa dell'arruolato;
b) a causa di disarmo per mancanza di traffico per un periodo non inferiore a 15 giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a 30 giorni;
c) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave o altra causa non imputabile all'armatore, che rendano impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio; in tal caso l'armatore corrisponderà al marittimo l'eventuale trattamento economico di cui all'art. 359 del Codice della Navigazione.

Art. 53
Risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato

1 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può essere risolto nei seguenti casi:
a) per volontà del lavoratore marittimo;
b) per volontà del datore di lavoro per giusta causa, giustificato motivo soggettivo, giustificato motivo oggettivo;
c) per forza maggiore o altre cause;
d) per colpa del marittimo.

A) Risoluzione per volontà del lavoratore marittimo.

Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà del lavoratore marittimo, quest'ultimo è tenuto a rispettare il termine di 18 giorni di preavviso e a sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questi anticipate.

I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, dei figli, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica, da documentare entro 10

giorni dallo sbarco; o per fatto grave (ad es. terremoto, alluvione nel luogo di residenza, ecc.) da segnalare tempestivamente al datore di lavoro e documentare entro 10 giorni dallo sbarco. In tali casi le spese di rimpatrio o ritorno al Comune di residenza sono a carico del datore di lavoro, in ipotesi di mancata documentazione o di insussistenza del fatto grave, il marittimo sarà tenuto a corrispondere al datore di lavoro le spese sostenute per il rimpatrio o il ritorno al Comune di residenza.

B) Risoluzione per volontà dell'armatore per giusta causa, giustificato motivo soggettivo, giustificato motivo oggettivo.

Per giusta causa il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, fermo restando quanto previsto dalle norme sul rimpatrio.
Per giustificato motivo il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, nel rispetto del termine di 18 giorni di preavviso, ferme restando le disposizioni relative al rimpatrio.

C) Risoluzione per forza maggiore o altre cause.

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

- forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;
- morte del marittimo;
- interdizione del commercio;
- naufragio;

il marittimo di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco e alla metà dell'indennità sostitutiva del preavviso come disciplinato all'art. 54, con un minimo garantito di 15 giorni complessivi di retribuzione.

Quando la risoluzione del contratto di arruolamento avvenga in conseguenza di uno degli altri eventi sottoelencati:

- infortunio o malattia del marittimo;
- disarmo per qualsiasi causa;
- alienazione del mezzo navale;

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

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

NOTA A VERBALE – in tutti i casi precedenti, qualora la somma del TFR e dell'indennità sostitutiva del preavviso, ove prevista, non garantisca i giorni minimi di retribuzione, la restante somma è imputata a titolo di integrazione del TFR.

D) Risoluzione per colpa del marittimo.

Se la risoluzione del contratto di arruolamento è dovuta a colpa del marittimo, ai sensi dell'art. 10 della presente Sezione, l'Armatore è tenuto a corrispondere il solo trattamento di fine rapporto e, ove ne ricorrano gli estremi, il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'Armatore.

Art. 53 bis
Effetti sul contratto di arruolamento in caso di atti di pirateria e rapina armata contro le navi

1 - Quando un marittimo è tenuto prigioniero sulla nave o fuori della nave in seguito ad atti di pirateria o rapina armata contro le navi, il contratto di arruolamento, ferme restando la natura giuridica, la tipologia e la durata dello stesso che permangono a ogni altro effetto, continua ad avere effetto indipendentemente dal fatto che il suo termine sia scaduto o una delle due parti ne notifichi la sospensione o la risoluzione. Ai fini del presente articolo, i termini "pirateria" e "rapina armata contro le navi" sono definiti dallo Standard A2.1 della Maritime Labour Convention, 2006 (come emendata).

Art. 54
Preavviso

1 - Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento è stabilito: in 18 (diciotto) giorni per il contratto di arruolamento a tempo indeterminato; in 15 (quindici) giorni per il contratto di arruolamento a tempo determinato.
Quando il contratto di arruolamento di qualsiasi tipologia abbia durata inferiore al termine di preavviso, questo è ridotto alla metà della durata del contratto stesso.

2 - È in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità giornaliera, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati, calcolata sulla base dei seguenti istituti contrattuali: minimo contrattuale, valore della panatica convenzionale, pro-rata della 13ª e 14ª mensilità, e se dovuti, supplemento paga per personale di stato maggiore, eventuali scatti di anzianità.

Art. 55
Trattamento di fine rapporto

1 - Il trattamento di fine rapporto è regolato dall'art. 4, comma 2, della legge 29 maggio 1982, n. 297, pertanto la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:

a) minimo contrattuale;
b) rateo della gratifica natalizia (13ª);
c) rateo della gratifica pasquale (14ª);
d) valore convenzionale della panatica di cui all'art. 39;
e) gli scatti di anzianità/navigazione di cui agli artt. 27e 80;
f) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 2.

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

CAPO XI
REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 56
Regolamento di bordo

A) Servizio di coperta.

1 - Fermo restando quanto disposto dagli artt. 21 e 22 il personale dovrà eseguire il lavoro di lavaggio della pittura, raschiatura, picchettaggio, smacchiatura e pitturazione della nave in condizioni di sicurezza.

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

B) Servizio di macchina.

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

4 - Durante la navigazione, occorrendo eseguire la pulizia interna delle calderine, questa sarà eseguita dal personale di macchina col diritto al compenso per lavoro straordinario se effettuato fuori dell'orario di servizio.
Per detti lavori è altresì stabilito il compenso di cui all'allegato n. 4 salvo il diverso trattamento previsto dalla contrattazione integrativa aziendale.

C) Lavori.

a) Lavori da non effettuarsi.

5 - All'interno dei seguenti locali non possono essere effettuati, salvo quanto disposto dall'art. 19, i lavori di pulizia, di picchettaggio e pitturazione: gavoni, pozzi catene, doppi fondi salvo la manutenzione delle tubolature e degli accessi, depositi di olio combustibile e olio lubrificante, intercapedini di macchina, salvo la manutenzione delle tubolature e degli accessi, fuori bordo in navigazione, serbatoi aria di avviamento.

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

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

8 - Eventuali deroghe per particolari tipi di nave potranno essere concordate nella contrattazione integrativa, tenuto conto di quanto indicato nel documento di valutazione rischi.

b) Lavori di particolare disagio.

9 - Per l'effettuazione dei sottoelencati lavori è riconosciuto il compenso di cui all'allegato n. 4 salvo il diritto al compenso per lavoro straordinario per le prestazioni effettuate oltre il normale orario di lavoro o di guardia.

In coperta.

a) cementazione previa pulizia con rimozione di sedimenti all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile;
b) pulizia dei deep-tanks e delle casse alte;
c) pulizia delle sentine stiva e delle sentine macchina degassificate.

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

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

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

In macchina.

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

(motonavi):

1) smontaggio e rimontaggio per sostituzione testata cilindro motore principale;
2) smontaggio e rimontaggio stantuffi motore principale per sostituzione o manutenzione totale;
3) smontaggio e rimontaggio camicie per cilindro motore principale per sostituzione o manutenzione;
4) smontaggio e rimontaggio cuscinetto testa di biella per aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;
5) smontaggio e rimontaggio coppia cuscinetti piede di biella e aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;
6) smontaggio e rimontaggio per manutenzione o sostituzione di una turbosoffiante del motore principale, esclusa la pulizia dei filtri;
7) revisione completa in una soluzione di un gruppo elettrogeno, esclusa la manutenzione parziale;
8) smontaggio e revisione completa e lavaggio di un generatore elettrico e di un motore elettrico di potenza superiore a kW. 40, esclusa la manutenzione parziale;
9) smontaggio, manutenzione e rimontaggio valvole di scarico di un cilindro del motore principale;
10) smontaggio, manutenzione e rimontaggio gruppo valvole lavaggio di una pompa d'aria del motore principale;
11) riparazione muratura refrattaria al metro quadro;
12) imbarco, sistemazione e travaso fusti olio lubrificante.

NOTA A VERBALE

Considerata l'evoluzione tecnologica del naviglio, sarà costituito un Comitato tecnico paritetico per l'aggiornamento del Regolamento di bordo per il personale di coperta e di macchina, valorizzando fra l'altro la contrattazione di II livello al fine di tener conto delle specificità legate alle diverse tipologie di navi e servizi svolti.

CAPO XII
REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Premessa

In considerazione della specialità del lavoro a bordo delle navi, i lavoratori marittimi nell'arco dell'anno devono necessariamente alternare periodi di imbarco con periodi di riposo a terra per il necessario recupero delle energie psicofisiche.

L'organico complessivo di una impresa armatoriale è, pertanto, costituito dai marittimi imbarcati più una riserva per garantire l'avvicendamento.

I lavoratori marittimi in regime di Continuità di Rapporto di Lavoro compongono la consistenza organica del personale navigante dell'impresa armatoriale, insieme ai lavoratori marittimi iscritti al Turno Particolare.

Art. 57
Iscrizione al turno

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

2 - I lavoratori marittimi sono iscritti al Turno Particolare in base al proprio grado di bordo.

3 - I lavoratori marittimi, non iscritti alla continuità di rapporto di lavoro, saranno prelevati dal Turno Particolare o in caso di indisponibilità dalla eventuale lista stagionale o dal Turno Generale e imbarcati con una delle tipologie di contratto di arruolamento previste dal Codice della Navigazione.

4 - Un raggruppamento di società o compagnie consorziate può costituire un turno particolare unico.

Art. 58
Iscrizioni e reiscrizioni

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

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

3 - I lavoratori marittimi saranno reiscritti nell'ordine cronologico di presentazione del libretto di navigazione, che dovrà essere effettuata non oltre il 15° giorno dallo sbarco, salvo quanto previsto dall'art. 64, punto 2.

4 - Il Turno sarà composto dagli iscritti al Turno Particolare e, per le navi superiori a 3.000 t.s.l., anche dagli iscritti al Fondo. La composizione numerica dei Turni Particolari per ogni categoria sarà rapportata alle tabelle minime di sicurezza delle navi in esercizio della Società, in modo che i marittimi iscritti al Turno Particolare, sommati a quelli in C.R.L., non superino il 143% del personale previsto dalle tabelle minime di sicurezza; per i traghetti si farà riferimento alla media annuale del personale marittimo imbarcato sulla nave. Sarà possibile istituire, a livello locale, Turni Particolari di riserva per eventuali specifiche e/o temporanee esigenze aziendali, previo accordo tra le parti. La contrattazione integrativa aziendale potrà determinare una maggiore consistenza di personale in base all'organizzazione del lavoro prevista per il servizio a cui vengono adibite le navi.

Art. 59
Regolamento di imbarco

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

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

Art. 60
Periodo di imbarco

1 - Il periodo massimo di imbarco è così regolamentato:
a) 4 mesi, prorogabili fino a 60 giorni d'intesa con il lavoratore marittimo, da parte dell'Armatore, per tutte le navi;
b) 4 mesi, prorogabili fino a 30 giorni d'intesa con il lavoratore marittimo, da parte dell'Armatore, per le navi adibite a traffici mediterranei, le navi cisterna, le navi full containers;
c) 4 mesi per le navi traghetto.

La durata del periodo d'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

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

3 - Per i marittimi non in continuità di rapporto di lavoro il contratto di arruolamento cessa al compimento del periodo contrattuale di imbarco al marittimo sarà corrisposto il trattamento di fine rapporto maturato durante il periodo di imbarco, secondo le misure e le modalità indicate all'art. 55 e fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare.
Qualora il marittimo iscritto a turno particolare non venisse imbarcato dopo il periodo di riposo, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, ferie, sabati, e una franchigia di 30 giorni, allo stesso verrà corrisposto un compenso pari alla metà del preavviso.

4 - Da parte dell'Armatore, potranno essere richiesti adeguamenti del periodo di imbarco previsto dalla normativa generale a particolari situazioni riguardanti ogni tipo di nave.
Qualora il marittimo debba iniziare l'ultimo viaggio del suo periodo di imbarco, potrà essere sbarcato entro i venti giorni precedenti la scadenza del periodo di imbarco.

Art. 61
Periodo di prova e reiscrizione al turno o cancellazione dal turno particolare

1 - L'obbligo della reiscrizione nei limiti di cui al punto 4 dell'art. 58 vige per i marittimi che abbiano superato il periodo di prova che, ai soli fini della iscrizione al turno viene fissato in mesi 3 per il personale imbarcato su navi che facciano scalo regolarmente in porti nazionali, ed in mesi 4 per il personale imbarcato su altre navi.

2 - Ai fini di cui al precedente comma, l'Armatore è tenuto a comunicare al marittimo il risultato della prova entro i termini sopra stabiliti. In difetto di questa comunicazione la prova si intenderà positivamente superata.

3 - Fermo restando quanto previsto dall'art. 10, costituiscono comunque motivi per la non reiscrizione al turno particolare e/o la cancellazione dal turno stesso:

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

4 - La società comunicherà tempestivamente al marittimo a mezzo di lettera raccomandata - o altro mezzo legalmente riconosciuto - il provvedimento di non reiscrizione e/o cancellazione dal turno particolare, che deve contenere le contestuali motivazioni.

5 - Fermo restando quanto previsto dal comma 3 del presente articolo, il marittimo che per giustificato motivo non risponde alla chiamata per l'imbarco su una determinata nave, potrà successivamente essere imbarcato sulla medesima nave o su altra unità della flotta sociale, una volta cessati i motivi che causarono il mancato imbarco.

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

7 - Il marittimo già iscritto nel Turno Particolare di un'azienda, per essere iscritto nel Turno Particolare di un'altra azienda o comunque per imbarcare a bordo delle navi armate da un'altra impresa è tenuto necessariamente a comunicare per iscritto alla Società, al cui Turno Particolare appartenga, la propria volontà di essere cancellato da detto Turno Particolare. In tal caso, la stessa Società provvederà all'apposita comunicazione all'Ufficio di Collocamento della Gente di Mare di competenza. Nel caso di mancata comunicazione alla Società, lo stesso marittimo non potrà imbarcare a bordo delle navi armate da un'azienda differente.

* * * * *

Settore traghetti

Ferme restando le vigenti disposizioni contrattuali in materia di determinazione della consistenza del Turno Particolare e in considerazione delle esigenze operative di stagionalità delle navi traghetto, le parti convengono sull'opportunità di definire a livello aziendale la costituzione di liste stagionali, individuando i requisiti che i lavoratori marittimi devono possedere per l'iscrizione.

La consistenza della lista, oltre a tener conto delle esigenze stagionali delle società, garantirà un periodo medio annuale di imbarco. Detto personale, qualora ne possegga i requisiti, avrà priorità nella copertura di eventuali carenze nell'ambito del Turno Particolare della società.

Art. 62
Fondo Nazionale Marittimi (Navi superiori a 3.000 t.s.l.)

La Confederazione Italiana Armatori, l'Assarmatori e le Organizzazioni Sindacali stipulanti e firmatarie concordano che le Aziende aderenti alle suddette Associazioni datoriali partecipino a un Fondo secondo i seguenti princìpi direttivi.

Nota transitoria: resta fermo quanto previsto al verbale 16 dicembre 2020 tra Assarmatori e le OO.SS. citate.

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

2 - Il Fondo costituisce strumento di attuazione della Convenzione OIL n. 145 del 1976, sulla continuità di lavoro della Gente di Mare, corrispondendo ai lavoratori, in possesso dei requisiti di cui al successivo punto 3 e che non beneficiano del trattamento di continuità o di altro compenso e/o indennità (comandata e simili, malattie ed infortuni, ecc.) una indennità corrispondente al 75% e all'80% del minimo contrattuale rispettivamente per i comuni/sottufficiali e gli ufficiali, per un massimo di sei elevabili a nove in caso di cancellazione dalla C.R.L. o dal T.P. successivamente alla risoluzione del contratto di imbarco e al periodo di permanenza a terra di cui al successivo articolo 64, punto 4; ovviamente qualora non si verifichi una delle condizioni sopra previste.
Il Fondo Nazionale Marittimi provvederà, altresì, ad erogare al personale iscritto al Fondo nel caso di cancellazione dalla C.R.L. o di non reiscrizione o cancellazione dal turno particolare, conseguente a disarmo superiore a 90 giorni, riduzione della flotta, ristrutturazione aziendale o cessazione dell'attività, sempre che non ci sia stata chiamata per l'imbarco, il trattamento economico di cui sopra per un periodo massimo di 6 mesi. Tale periodo decorre per il personale iscritto al Turno Particolare dalla cancellazione o non reiscrizione al turno stesso, detraendo dai 6 mesi l'eventuale periodo per il quale il Fondo ha già provveduto a corrispondere il relativo trattamento, e per i marittimi in C.R.L. dalla data della risoluzione del rapporto di lavoro.
L'eventuale cancellazione o non reiscrizione al turno per i casi di ristrutturazione aziendale o di riduzione della flotta avverrà secondo le modalità previste dall'art. 61, punto 3, lettera i), ovviamente quando non si verifichi una delle condizioni previste al 1° comma del punto 2.
Qualora il trattamento di cui al 1° comma del punto 2 si prolunghi oltre il 30° giorno sarà a carico dell'azienda, dalla quale proviene il marittimo, un contributo suppletivo pari alla indennità erogata per i giorni successivi al 30°. Tale contributo non è dovuto se l'azienda, fermo restando il mantenimento del marittimo nel proprio turno particolare, lo ha reso disponibile, con atto formale e con un preavviso di 30 giorni, all'imbarco presso altre aziende aderenti al Fondo.
Nel caso una impresa aderente al Fondo chiami il marittimo all'imbarco e questi rifiuti senza giustificato motivo, il marittimo stesso non avrà diritto al trattamento di cui al 1° comma del punto 2 mantenendo l'iscrizione al turno particolare della società da cui proviene.
Le imprese con meno di tre navi, qualora non consorziate con turno particolare unico, che non siano in grado di ruotare i marittimi nei periodi previsti dagli articoli 60 e 64 dovranno comunicare al Fondo, entro 10 giorni dallo sbarco del marittimo, la data della disponibilità all'imbarco presso le aziende aderenti al Fondo che curerà le relative segnalazioni. In mancanza di tale segnalazione nel suddetto termine sarà a carico della Azienda una corresponsione pari al trattamento che il Fondo avrebbe garantito.
Analoga procedura sarà seguita dalle Aziende e dal Fondo per il personale del Turno Particolare di Riserva.

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

a) tutti i marittimi che maturino i seguenti requisiti, purché risulti che i lavoratori medesimi abbiano svolto durante l'arruolamento i dovuti periodi di imbarco previsti dalle Sezioni e che non si siano rifiutati ingiustificatamente alle chiamate di imbarco:
   - Ufficiali (con esclusione degli allievi): 12 mesi di navigazione negli ultimi 24 da Ufficiale con più Aziende oppure 9 mesi negli ultimi 18 da Ufficiale con la stessa Azienda;

- Sottufficiali: 12 mesi di navigazione da Sottufficiale negli ultimi 24 con più Aziende oppure 10 mesi negli ultimi 20 da Sottufficiale con la stessa Azienda;
- Comuni: 12 mesi di navigazione negli ultimi 24 con l'ultima qualifica con più Aziende oppure 10 mesi di navigazione negli ultimi 20 nell'ultima qualifica con la stessa Azienda.

Per navigazione si intende navigazione su navi mercantili;

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

4 - Motivi di cancellazione dal Fondo:

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

5 - Le imprese di navigazione aderenti alle Associazioni datoriali firmatarie della presente Sezione o che comunque applicano la presente Sezione accantoneranno presso il Fondo una somma mensile pari allo 0,25% del minimo contrattuale per ogni lavoratore marittimo imbarcato su navi superiori a 3.000 t.s.l. esclusi i lavoratori che beneficino del regime di continuità: comunque ogni Azienda contribuirà mensilmente al Fondo con almeno lo 0,125% del minimo contrattuale dei propri marittimi imbarcati.
Il contributo della Azienda potrà variare in relazione alle risultanze del bilancio del Fondo.

6 - Sono Organi del Fondo:

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

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

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

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

Art. 63
Periodo di riposo per i marittimi iscritti al Fondo

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

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

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

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

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

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

Art. 64
Sbarchi per malattia e infortunio

1 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli compreso il trattamento di fine rapporto calcolato secondo i criteri indicati all'art. 55.

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

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

Art. 65
Sbarchi per gravi motivi personali

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

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

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

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

Art. 66
Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio

1 - L'indisponibilità all'imbarco per malattia, infortunio o grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla Società con telegramma/fax e/o per via telematica, facendolo seguire da un documento giustificativo (la malattia documentata con certificato medico del SASN o della ASL o, in mancanza, di un Ufficiale sanitario). La Società si riserva di ritenere valida o meno la documentazione certificante il grave motivo personale. Tale indisponibilità dovrà essere comunicata all'atto in cui si verifica e non al momento della chiamata.
L'interessato non avrà diritto al trattamento di cui al comma 1 del punto 2, art. 62.

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

3 - Il marittimo rimarrà a turno per:

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

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

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

Art. 67
Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro

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

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

3 - Un raggruppamento di società o compagnie consorziate può costituire un elenco unico della Continuità di Rapporto di Lavoro.

Art. 68
Applicabilità e criteri di ammissione alla C.R.L.

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

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

Il numero complessivo dei marittimi presenti in C.R.L. e T.P. dovrà essere non superiore al 143% del personale presente nelle tabelle minime di sicurezza, per i traghetti si farà riferimento alla media annuale del personale marittimo imbarcato sulla nave. Eventuali ulteriori fabbisogni potranno essere prelevati dal Turno Generale.
La contrattazione di secondo livello potrà determinare una maggiore consistenza di personale in base alle organizzazioni del lavoro prevista per il servizio a cui vengono adibite le navi.
Qualora applicando le percentuali di cui sopra per ogni singola categoria si ottenessero frazioni di unità queste verranno arrotondate all'unità superiore qualora la frazione superi lo 0,5.

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

– per il possesso di ogni certificato comprovante il superamento di corsi di qualificazione professionale concernenti la categoria professionale del marittimo

Punti 10

– per ogni anno di regolarità ed assiduità nelle chiamate all'imbarco e completamento dei periodi di imbarco contrattualmente stabiliti

Punti 6

– per ogni anno di anzianità di navigazione con lo stesso grado nel turno particolare dell'azienda

Punti 4

– per ogni anno di anzianità di navigazione nel turno particolare aziendale

Punti 1

C) - Le Aziende comunicheranno, entro il mese di marzo di ogni anno, alle Organizzazioni Sindacali Nazionali, e inviandone copia all'Associazione datoriale stipulante la presente Sezione a cui l'Azienda aderisce, l'elenco del personale in continuità di rapporto di lavoro e le graduatorie del personale iscritto al turno particolare compilate secondo i criteri di cui alla lettera B).
Copia dell'elenco del personale in Continuità di Rapporto di Lavoro dovrà essere inviata entro lo stesso termine anche al Fondo Nazionale Marittimi.

D) - Le aziende che raggiungessero o si trovassero ad avere un numero di marittimi in C.R.L. pari o superiore alle percentuali indicate al punto A del presente articolo, potranno bloccare il turn-over dei marittimi in C.R.L. fino a concorrenza delle percentuali sopra indicate.

Art. 69
Regime di continuità e premio di fidelizzazione

Navi superiori a 3.000 t.s.l.

1 - Le aziende, che sono tenute ad applicare il regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro, possono corrispondere, secondo le modalità di seguito stabilite, un "premio di fidelizzazione" che è alternativo all'iscrizione in C.R.L.

2 - Le aziende che applicano le norme sulla C.R.L. sono escluse dal regime di fidelizzazione.

3 - Le aziende che hanno in C.R.L. percentuali di marittimi inferiori a quelle previste nell'art. 68 saranno tenute a completarle, salvo quanto disposto al punto successivo.

4 - Non sono ammessi regimi misti che combinino applicazioni parziali della C.R.L. e del premio di fidelizzazione aziendale se non concordati in sede nazionale tra l'azienda e le OO.SS. stipulanti e firmatarie della presente Sezione.

5 - L'introduzione del premio di fidelizzazione aziendale può avvenire solamente con accordo sindacale sottoscritto a livello nazionale tra l'azienda e le OO.SS. stipulanti e firmatarie della presente Sezione.

6 - Nei casi di cui ai commi 4 e 5, le percentuali di cui all'art. 68, lettera a), primo periodo non trovano applicazione.

7 - L'importo del premio che è riportato nella tabella verrà erogato ogni qualvolta il marittimo abbia effettuato 24 mesi di imbarco complessivi sulle navi della stessa azienda o gruppo armatoriale. I periodi conseguenti ad infortunio verificatosi a bordo ed indennizzati dall'Ente competente saranno considerati utili ai fini della maturazione del premio.

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

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

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

10 - Gli equipaggi delle navi inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. matureranno il diritto al premio di fidelizzazione per ogni periodo di 24 mesi di navigazione effettuato su navi della stessa azienda o gruppo armatoriale. Anche per essi i periodi di infortunio verificatisi a bordo ed indennizzati dall'Ente competente saranno considerati utili ai fini della maturazione del premio.
Anche in questo caso, ai fini della corresponsione del premio, per imbarchi consecutivi si intendono quelli effettuati senza imbarchi intermedi su navi di altri gruppi armatoriali.
Anche per gli equipaggi delle navi suddette il premio di fidelizzazione sarà applicato previo accordo sindacale sottoscritto a livello nazionale con le OO.SS. firmatarie e stipulanti la presente Sezione.
Le parti, per quanto possa occorrere, si danno altresì atto che il premio di fidelizzazione non potrà essere considerato nella base di calcolo dei compensi per lavoro straordinario, dei riposi compensativi e delle relative indennità sostitutive, delle ferie e delle indennità sostitutive delle stesse, della gratifica natalizia e pasquale, dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

Valore del premio di fidelizzazione

Comandante su navi inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.	€ 2.800,00
Direttore di macchina su navi inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.	€ 2.700,00
1° Ufficiale	€ 2.169,12
2° Ufficiale	€ 1.859,24
3° Ufficiale	€ 1.704,31
Sottufficiale C.S.	€ 1.549,37
Sottufficiale	€ 1.497,73
Comune	€ 1.291,14
Categorie iniziali	€ 516,46

Art. 70
Periodo d'imbarco

1 - Il periodo massimo d'imbarco è così regolamentato:
a) 4 mesi prorogabili di 60 giorni d'intesa con il lavoratore marittimo, da parte dell'Armatore, per tutte le navi;
b) 4 mesi prorogabili di 30 giorni d'intesa con il lavoratore marittimo, da parte dell'Armatore, per le navi adibite a traffici mediterranei, le navi cisterna, le navi full-containers;
c) 4 mesi per le navi traghetto.

La durata del periodo d'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

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

3 - Il marittimo, dopo aver completato il prescritto periodo d'imbarco sbarcherà per «rotazione sociale», salvo le diverse motivazioni di cui ai casi previsti dagli articoli 72 e 73.

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

Art. 71
Periodo di riposo

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

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

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

4 - Il marittimo, dopo aver trascorso a terra un periodo pari a quello previsto al precedente punto 1), con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, nonché dei periodi relativi alle causali di legittima sospensione del rapporto di lavoro nautico entrerà in disponibilità retribuita.

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

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

Art. 72
Sbarchi per malattia e infortunio

1 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettanti maturate a bordo durante il periodo di imbarco. L'anzianità continuerà a decorrere.

2 - Il marittimo dovrà comunicare, tempestivamente all'azienda, la guarigione inviando il relativo certificato entro 5 giorni dalla data di rilascio da parte dell'Ente competente e avrà diritto al riposo e alla disponibilità retribuita secondo le norme previste al presente Regolamento. Al marittimo verrà riconosciuto un periodo a terra retribuito, fino a concorrenza dei riposi maturati e non fruiti.

3 - L'anzianità verrà sospesa al marittimo che, dopo sei mesi dallo sbarco per infortunio sul lavoro, non sia dichiarato guarito e sarà riaccesa al momento del reimbarco.

Art. 73
Sbarchi per gravi motivi personali

1 - Per gravi motivi personali si intendono:
a) morte di padre, madre, coniuge, figli o convivente risultante da documentazione anagrafica, da documentare alla Società entro 10 giorni dallo sbarco (1). Nel caso di mancata documentazione il marittimo sarà tenuto a corrispondere al datore di lavoro le spese sostenute per il rimpatrio;
b) fatto grave da sottoporre con la massima tempestività alla approvazione dell'armatore e documentare entro 10 giorni dallo sbarco.

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

2 - Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettanti, maturate a bordo durante il periodo di imbarco. L'anzianità sarà sospesa al termine del riposo retribuito di cui all'art. 71 per essere riaccesa all'imbarco. L'interessato non avrà diritto alla disponibilità retribuita.

3 - Entro il trentesimo giorno dallo sbarco il marittimo documenterà alla Società la propria posizione preannunciando la data della sua disponibilità al reimbarco che non dovrà avvenire comunque oltre due mesi dallo sbarco. In ipotesi di mancata ottemperanza a tale adempimento la Società potrà rivalersi delle spese sostenute.

Art. 74
Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio

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

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

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

4 - Il marittimo rimarrà iscritto nell'elenco della C.R.L.:
- 60 giorni nel caso di persistente indisponibilità per grave motivo personale;
- 180 giorni nel caso di persistente indisponibilità per malattia.

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

Art. 75
Disponibilità retribuita

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

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

Art. 76
Aspettativa non retribuita

1 - Su richiesta del lavoratore marittimo, l'armatore potrà concedere, ai sensi delle disposizioni di legge vigenti, due periodi di aspettativa non retribuita per complessivi 180 giorni; in tale caso l'anzianità sarà sospesa dal giorno di inizio dell'aspettativa e riprenderà al termine della stessa, così come tutti gli altri emolumenti contrattuali.

Art. 77
Gratifica natalizia (13ª) e pasquale (14ª) per il personale in continuità di rapporto di lavoro

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

2 - La gratifica natalizia (13ª) si intende riferita all'anno solare nel corso del quale viene corrisposta e pertanto al personale nuovo assunto in continuità di rapporto di lavoro, nonché a quello che risolve il rapporto di lavoro nel corso dell'anno, la suddetta gratifica verrà corrisposta in ragione di tanti 360mi quanti sono i giorni di servizio utili nel corso dell'anno. Sono comunque esclusi i giorni di malattia, indennizzati dall'Ente competente, nonché i periodi di sospensione previsti dalla normativa in materia.

3 - In occasione della Pasqua verrà corrisposta sulla base degli elementi di cui sopra riferiti al mese di aprile, una mensilità di retribuzione con le stesse modalità previste per la gratifica natalizia. Detta gratifica pasquale (14ª) è riferita al periodo compreso tra il 1° maggio dell'anno precedente e il 30 aprile dell'anno in cui viene corrisposta.

Art. 78
Ferie per il personale in C.R.L.

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

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

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

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

Art. 79
Scatti di anzianità

1 - Al marittimo che maturi almeno due anni di anzianità in continuità di rapporto di lavoro con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità i cui valori sono indicati nella tabella dell'allegato n. 3. Dopo il primo biennio di anzianità, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali di importo i cui valori sono indicati nella tabella dell'allegato n. 3.

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

Art. 80
Trattamento di fine rapporto e indennità sostitutiva del preavviso

A) Trattamento di fine rapporto.

1 - Per il personale cui si applica il regolamento sulla continuità di rapporto di lavoro il trattamento di fine rapporto sarà calcolato per tutti i marittimi in ragione di 30/30 di retribuzione utile, come previsto dall'art. 4, comma 2, della legge 297/82.

2 - La retribuzione annua utile si compone degli stessi elementi indicati al punto 1) dell'art. 55 in base alla disposizione del citato 2° comma dell'art. 4 della legge 29 maggio 1982, n. 297.

B) Preavviso e relativa indennità sostitutiva.

3 - L'eventuale indennità sostitutiva del preavviso — da calcolare conformemente a quanto previsto dall'articolo 54 — sarà dovuta nelle seguenti misure:

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

4 - Per Comandante con abilitazione entro 3.000 GT e il Direttore di Macchina con abilitazione entro 3.000 kW l'indennità è di 40 giorni.

C) Applicabilità.

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

Art. 81
Cause di cancellazione dalla C.R.L.

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

a) - la riduzione della flotta sociale e il disarmo di durata superiore a 90 giorni. In questi casi la cancellazione dalla C.R.L. sarà effettuata categoria per categoria secondo i seguenti criteri in concorso tra loro: esigenze tecniche e di rendimento, anzianità di azienda, carichi di famiglia;
b) - la temporanea inibizione dall'esercizio professionale di durata superiore a 30 giorni;
c) - lo sbarco per volontà del marittimo in assenza dei gravi motivi personali, così come indicati dall'art. 73;
d) - l'indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 60 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;
e) - l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'Ente competente) anche se dovuti a più eventi morbosi;
f) - lo sbarco per colpa grave del marittimo ai sensi dell'articolo 10;
g) - l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata all'imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;
h) - il rifiuto di trasbordare;

i) - l'avere preteso dai componenti l'equipaggio, subordinati per ragioni di servizio, la indebita corresponsione di somme connesse al servizio;
j) - il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;
k) - le dimissioni dalla continuità di rapporto di lavoro.

Art. 82
Dimissioni

1 - Le dimissioni del marittimo in continuità di rapporto di lavoro devono essere presentate per iscritto rispettando i termini di preavviso di cui all'art. 80, in osservanza delle disposizioni di legge e circolari in materia.

2 - Il preavviso da parte del lavoratore marittimo potrà essere dato anche durante il periodo di imbarco.

CAPO XIV
COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E ARBITRATO

Art. 83
Collegio di conciliazione e arbitrato

A) CONCILIAZIONE DELLE CONTROVERSIE INDIVIDUALI DI LAVORO

1 - In caso di controversie individuali di lavoro nautico l'Armatore o il lavoratore marittimo possono scegliere di adire il tentativo di conciliazione in sede sindacale, con l'assistenza delle Organizzazioni Sindacali stipulanti il presente Contratto Collettivo e secondo le procedure e modalità di cui ai seguenti commi, da esperirsi presso la Commissione Sindacale di conciliazione.

2 - La Commissione di Conciliazione è composta:
- per le imprese armatoriali da un rappresentante dell'Associazione datoriale stipulante la presente Sezione a cui l'Armatore aderisce;
- per il lavoratore da un rappresentante della Organizzazione Sindacale firmataria del presente Contratto Collettivo cui il lavoratore è iscritto o abbia conferito mandato.

3 - La parte interessata a promuovere il tentativo di conciliazione deve inviare alla Commissione Sindacale e alla controparte una richiesta contenente:
- indicazione delle parti (in caso di persona giuridica la denominazione e la sede);
- indicazione della Organizzazione Sindacale dei lavoratori o dei datori di lavoro firmatarie del presente Contratto che rappresenta l'istante;
- succinta esposizione dei fatti e le ragioni a fondamento delle pretese.

Ricevuta la comunicazione di adesione delle Parti, la Commissione Sindacale provvederà entro i 20 giorni successivi alla convocazione delle parti fissando giorno, ora e luogo.
Alla conciliazione dinanzi alla Commissione adeguatamente costituita secondo le modalità del comma 2, devono comparire le parti personalmente o adeguatamente rappresentate.
Nel caso in cui una delle parti aderenti non si presenti, la Commissione di Conciliazione redige un verbale di mancata comparizione, da consegnare alle parti.
Qualora una parte non possa presenziare adducendo un giustificato motivo, o le parti concordino sulla necessità di un rinvio al fine di valutare la possibilità di addivenire ad una composizione bonaria della controversia, la Commissione fisserà un nuovo incontro, entro il termine di 10 giorni.
Il tentativo di conciliazione deve comunque essere espletato entro il termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della richiesta alla controparte.
Se la conciliazione si perfeziona, la sottoscrizione del verbale da parte della Commissione di Conciliazione e delle parti, rende inoppugnabile la conciliazione. Se la conciliazione si perfeziona solo parzialmente, se ne dà atto nell'apposito verbale.
Se la conciliazione non si perfeziona, le parti sono tenute a riportare nell'apposito verbale le rispettive ragioni circa il mancato accordo e possono procedere secondo quanto previsto dall'articolo 412 c.p.c.
All'esito del procedimento di conciliazione, il processo verbale viene depositato a cura della Commissione di Conciliazione presso l'Ispettorato Territoriale del lavoro e deve contenere:
- esito della conciliazione;
- presenza e firma dei Rappresentanti Sindacali di cui al comma 2 e le cui firme risultino essere depositate presso l'Ispettorato Territoriale del lavoro;
- presenza e firma delle parti o dei loro rappresentanti.

B) ARBITRATO VOLONTARIO

1 - Ferma restando la facoltà di ciascuna delle Parti di adire l'autorità giudiziaria e di avvalersi delle procedure di conciliazione, le controversie di cui all'articolo 603 cod. nav. possono essere altresì proposte innanzi al collegio di arbitrato istituito a cura delle Organizzazioni Sindacali e datoriali firmatarie del presente Contratto collettivo, presso la Commissione Sindacale di conciliazione.
Il Collegio è costituito da tre membri:

- un arbitro designato dalla Organizzazione datoriale di rappresentanza della Società di navigazione;
- un arbitro designato dalla Organizzazione Sindacale firmataria del presente contratto collettivo cui il lavoratore sia iscritto o abbia conferito mandato;
- il Presidente nominato con le modalità di cui al punto 3.

2 - La parte che intende ricorrere al collegio di arbitrato deve inviare alla controparte tramite raccomandata con ricevuta di ritorno un ricorso debitamente sottoscritto personalmente o da un suo rappresentante cui abbia conferito mandato. In tale caso la procura deve essere notificata contestualmente con il ricorso. Il ricorso e la prova della ricezione da parte del destinatario devono essere depositati presso la Segreteria del Collegio Arbitrale entro 10 giorni dalla spedizione.
Il ricorso deve contenere:

- la nomina dell'arbitro di parte;
- l'indicazione dell'oggetto della domanda;
- le ragioni di fatto e di diritto su cui si fonda la domanda;
- i mezzi di prova;
- il valore della controversia.

3 - L'altra parte convenuta ha la facoltà di aderire alla procedura arbitrale entro 20 giorni dal ricevimento del ricorso nominando il proprio arbitro di parte e depositando l'atto di nomina presso la Segreteria del Collegio di Conciliazione.
I due arbitri di parte possono concordare la nomina del Presidente del Collegio arbitrale. In caso di mancato accordo sulla designazione del Presidente, quest'ultimo sarà sorteggiato tra una lista di nomi, di numero non superiore ad otto, concordata fra i due arbitri.
Il presidente del collegio dura fino alla pronuncia del provvedimento che decide sulla controversia.

4 - Il Collegio provvede all'espletamento del procedimento arbitrale osservando il principio del contraddittorio.
Fissa la data della prima udienza da tenersi entro 30 giorni dalla sua nomina e la comunica alle parti a cura della Segreteria del Collegio Arbitrale.
La parte convenuta deve depositare presso la Segreteria del Collegio Arbitrale – entro 10 giorni precedenti l'udienza – una memoria difensiva contenente le difese in fatto ed in diritto e l'indicazione dei mezzi di prova.
Sentite le parti interessate, il Collegio stabilisce le forme ed i modi di espletamento dell'eventuale istruttoria secondo i criteri da esso ritenuti più opportuni.
Alla prima riunione il Presidente:

- verifica la regolare costituzione delle parti;
- procede all'interrogatorio libero delle parti;
- autorizza il deposito dei documenti;
- procede all'escussione dei testimoni indicati dalle parti;
- provvede alla assunzione di ogni altro mezzo di prova.

Qualora non sia possibile esaurire la fase di assunzione delle prove il Presidente rinvia ad un'altra riunione da tenersi entro il termine di 10 giorni dalla precedente.

Esaurita la fase di assunzione delle prove il Collegio invita le parti alla discussione finale ed emana il proprio lodo entro il termine di 60 giorni dalla data della prima udienza, assegnando, su richiesta di almeno una parte, un termine di 10 giorni dalla data della discussione finale per la presentazione di note difensive. In tal caso il lodo non potrà essere emanato prima dello spirare di detto termine.
Le decisioni sono assunte secondo leggi e contratto e non costituiscono comunque interpretazione autentica dei contratti e degli accordi collettivi. Il lodo arbitrale può essere impugnato davanti al competente Tribunale ai sensi dell'art. 412 quater c.p.c.

CAPO XV
DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 84
Disciplina contrattuale

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

Art. 85
Affissione del contratto a bordo

1 - Il Comandante curerà che sulla nave, in un posto accessibile all'equipaggio, sia tenuta una bacheca nella quale resti permanentemente affissa una copia della presente Sezione, del codice disciplinare, del Regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dalle Autorità. Ulteriori copie potranno essere messe a disposizione per la consultazione anche su supporto telematico.

Art. 86
Contrattazione aziendale o di secondo livello

1 - Ai sensi di quanto previsto dai vigenti Accordi Interconfederali con la contestuale sottoscrizione dell'impegno a far sì che le rispettive Organizzazioni, a tutti i livelli vi si attengano, la contrattazione aziendale o di secondo livello si esercita per le materie delegate, in tutto o in parte dal contratto collettivo nazionale di categoria o dalla legge.

2 - La contrattazione aziendale o di secondo livello, che ha durata triennale, non potrà pertanto modificare quanto stabilito dalla presente Sezione, salvo nei casi espressamente demandati. Conseguentemente le Parti stipulanti la presente Sezione, con riguardo alla contrattazione aziendale o di secondo livello, prevedono che le materie ad essa delegate sono quelle indicate nell'elencazione in lettere di cui ai successivi punti.

a) erogazioni retributive correlate a programmi concordati tra le parti, aventi come obiettivo incrementi di produttività, di qualità, di efficienza, di efficacia ed altri elementi rilevanti ai fini del miglioramento della competitività, nonché risultati legati all'andamento economico delle imprese, compresi i margini di produttività eccedente rispetto a quella eventualmente già utilizzata per riconoscere gli aumenti retributivi a livello di CCNL, tali importi di norma variabili e non predeterminabili non saranno utili ai fini del ricalcolo di alcun istituto legale e contrattuale, ivi compreso il trattamento di fine rapporto;
b) tutela della salute dei lavoratori marittimi e attività di formazione e prevenzione in materia di ambiente e sicurezza sui luoghi di lavoro.

3 - Le piattaforme rivendicative aziendali devono essere presentate almeno tre mesi prima della scadenza del contratto collettivo aziendale o di secondo livello, e per tale periodo, così come per il mese successivo alla scadenza del contratto stesso, le parti si asterranno da azioni dirette o unilaterali. L'azienda darà riscontro entro 20 giorni dal ricevimento della piattaforma rivendicativa.

4 - Fermo restando che l'organizzazione del lavoro a bordo è di pertinenza del datore di lavoro e pertanto esclusa dalle materie oggetto di contrattazione aziendale o di secondo livello, i riflessi della stessa sulle condizioni di lavoro saranno argomento di contrattazione aziendale o di secondo livello, ove non già definiti dalla presente Sezione.

5 - Sulla base di accordi aziendali o territoriali, al fine di gestire gravi situazioni di crisi economiche, con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione, si possono determinare intese per individuare strumenti modificativi delle regolamentazioni disciplinate dalla presente Sezione sulle prestazioni lavorative, sugli orari di lavoro e sull'organizzazione del lavoro, aventi caratteristiche di temporaneità e di sperimentazione.

6 - Le aziende nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione di secondo livello saranno tenute ad erogare, ai marittimi imbarcati, a titolo perequativo, un elemento "retributivo di garanzia" lordo mensile pro-capite non utilizzabile ai fini del calcolo degli istituti differiti né dello straordinario, pari al 2% del minimo contrattuale. Tale importo sarà assorbito nel caso di stipula di accordo aziendale o di secondo livello.

7 - Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, durante il periodo di validità della presente Sezione non dovranno essere posti a carico delle Aziende oneri aggiuntivi.

DICHIARAZIONE A VERBALE

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

Art. 87
Decorrenza e durata

1 - La presente Sezione decorre dal 1° gennaio 2021 ed avrà validità fino al 31 dicembre 2023. Essa si intenderà tacitamente prorogata di anno in anno qualora non venga disdettata da una delle parti, con lettera raccomandata, almeno sei mesi prima della scadenza. In ogni caso essa resterà in vigore fino a quando non sarà sostituita da un successivo accordo dello stesso livello.

Art. 88
Allegati

1 - Gli allegati tutti sono parte integrante della presente Sezione.

ALLEGATO 1

NUMERO COMPONENTI L'EQUIPAGGIO

Si conviene di costituire un Comitato tecnico paritetico al quale è affidato il compito di esaminare e aggiornare le tabelle di cui all'Allegato 1 della presente Sezione, tenendo conto dell'evoluzione della tecnologia e delle figure professionali operanti a bordo delle navi.

NUMERO COMPONENTI EQUIPAGGIO NAVI TRADIZIONALI NAVIGAZIONE LUNGO CORSO E MEDITERRANEO
(compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir)

QUALIFICA	3.000 a 5.999		6.000 a 11.999		12.000 a 20.999		oltre 20.9999	
	L.C.	**M.**	**L.C.**	**M.**	**L.C.**	**M.**	**L.C.**	**M.**
Comandante	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Coperta	3	2	3	2	3	2	3	2
Direttore Macchina	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficiali Macchina	3	2	3	2	3	2	3	2
Nostromo	1	-	1	-	1	-	1	1
Marinaio	4	3	4	4	5	4	5	4
Capo Operaio	1	1	1	1	1	1	1	1
Operaio	1	-	2	1	2	1	2	2
Comune di Macchina	1	-	2	1	2	1	2	2
Elettricista	1	-	1	-	1	1	1	1
Cuoco	1	1	1	1	1	1	1	1
Cameriere	1	1	1	1	1	1	1	1
R.T.	1	1	1	1	1	1	1	1
Categorie iniziali con intercambiabilità di impiego	2	2	3	2	3	2	3	2
Totale	22	15	24	18	25	19	25	21

L.C. = Lungo Corso.
M. = Mediterraneo compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir.

Note alle tabelle

1) Le tabelle di armamento già definite alla data della sigla del presente accordo e che risultano inferiori a quelle concordate contrattualmente non verranno modificate.

2) Le tabelle di armamento di cui sopra sono da considerarsi suscettibili di revisione, a seguito di accordi sindacali fra le parti stipulanti e firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro stesso, quando si tratti di navi parzialmente automatizzate. In detti accordi sindacali sarà tenuto conto del grado di automazione di ciascuna nave considerata, della conseguente razionalizzazione e semplificazione dei servizi, della eventuale più elevata qualificazione del personale, del rendimento del lavoro e della sua valutazione.

NUMERO COMPONENTI EQUIPAGGIO NAVI AUTOMATICHE IAQ NAVIGAZIONE LUNGO CORSO E MEDITERRANEO (compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir)

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

L.C. = Lungo Corso.
M. = Mediterraneo compresa la navigazione fino a Huelva, Casablanca, Kosseir.

Note alle tabelle

1) In deroga alle suddette Tabelle, le navi automatizzate che non hanno il 3° Ufficiale di Macchina continuano a mantenere l'attuale composizione.

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

Numero componenti equipaggio navi tradizionali

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

NOTE:
1 – Sia per le navi automatizzate che per quelle tradizionali qualora non risultasse disponibile all'imbarco un operaio, questi potrà essere sostituito da un comune di macchina, fatta eccezione per le navigazioni di tipo A e B delle navi di tonnellaggio fino a 1.600 t.s.l./t.s.c.
2 – Per le navi comprese tra le 151 e le 500 t.s.l. che compiano viaggi molto brevi con carico di particolare facilità di movimentazione, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, a livello aziendale, potranno essere concordate tabelle ridotte di una unità.

Numero componenti equipaggio navi automatizzate

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

NOTE:
1 – Sia per le navi automatizzate che per quelle tradizionali qualora non risultasse disponibile all'imbarco un operaio, questi potrà essere sostituito da un comune di macchina, fatta eccezione per le navigazioni di tipo A e B delle navi di tonnellaggio fino a 1.600 t.s.l./t.s.c.
2 – Per le navi comprese tra le 151 e le 500 t.s.l. che compiano viaggi molto brevi con carico di particolare facilità di movimentazione, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, a livello aziendale, potranno essere concordate tabelle ridotte di una unità.

ALLEGATO 2

Importi mensili del minimo contrattuale

Navi superiori a 3.000 t.s.l.

Personale Stato Maggiore

	in vigore dal 01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
Lungo Corso e Gran Cabotaggio			
1° Ufficiale	€ 2.150,89	€ 2.204,13	€ 2.257,37
2° Ufficiale	€ 1.816,55	€ 1.861,51	€ 1.906,48
3° Ufficiale	€ 1.690,24	€ 1.732,08	€ 1.773,92
Ufficiale Elettrotecnico	€ 1.690,24	€ 1.732,08	€ 1.773,92
3° Ufficiale Junior	€ 1.352,19	€ 1.385,66	€ 1.419,13
Mediterraneo			
1° Ufficiale	€ 2.117,45	€ 2.169,87	€ 2.222,28
2° Ufficiale	€ 1.776,17	€ 1.820,14	€ 1.864,10
3° Ufficiale	€ 1.658,87	€ 1.699,94	€ 1.741,00
Ufficiale Elettrotecnico	€ 1.658,87	€ 1.699,94	€ 1.741,00
3° Ufficiale Junior	€ 1.327,10	€ 1.359,95	€ 1.392,80

Nota alla tabella
Ai marittimi imbarcati con la qualifica di Ufficiale Elettrotecnico che abbiano maturato un periodo di effettiva navigazione nel grado con la stessa Società superiore a 4 anni sarà riconosciuto il 40% della differenza fra il minimo contrattuale di tale qualifica e quello del 2° Ufficiale, ferma restando la qualifica di appartenenza.

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

Al personale di Stato Maggiore di coperta e di macchina in possesso dell'abilitazione pari o superiore a 3000 GT/3000 kW è riconosciuto un supplemento paga per anzianità nelle seguenti misure:

In vigore dal 01/01/2022	1° Ufficiale	2° Ufficiale	3° Ufficiale
fino a 5 anni	€ 95,85	€ 76,50	€ 69,17
oltre 5 e fino a 10 anni	€ 111,83	€ 89,24	€ 80,70
oltre 10 e fino a 15 anni	€ 127,81	€ 101,99	€ 92,22
oltre 15 e fino a 20 anni	€ 143,78	€ 114,74	€ 103,75
oltre 20 anni	€ 159,76	€ 127,49	€ 115,28

Gli importi sopra indicati non sono cumulabili.

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

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

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

Importi mensili del minimo contrattuale

Assistente Commissario

	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
Assistente Commissario (con più di 12 mesi di navigazione)	€ 1.343,69	€ 1.376,95	€ 1.410,21
Assistente Commissario (con un periodo di navigazione superiore a 6 mesi ma inferiore a 12 mesi)	€ 1.296,27	€ 1.328,36	€ 1.360,45
Assistente Commissario (con meno di 6 mesi di navigazione)	€ 1.223,14	€ 1.253,42	€ 1.283,69

* * * * *

SOTTUFFICIALI E COMUNI

	QUALIFICA	01/01/2022	in vigore dal 01/07/2022	01/07/2023
COPERTA	Nostromo	€ 1.573,33	€ 1.612,27	€ 1.651,22
	Carpentiere/Tankista/Ottonaio/Operaio trattorista	€ 1.514,47	€ 1.551,96	€ 1.589,44
	Marinaio-Comune di guardia	€ 1.341,84	€ 1.375,06	€ 1.408,27
	Giovanotto 1ª	€ 1.211,46	€ 1.241,45	€ 1.271,43
	Giovanotto 2ª	€ 1.168,37	€ 1.197,29	€ 1.226,21
	Mozzo	€ 1.114,72	€ 1.142,31	€ 1.169,90
MACCHINA	Capo operaio meccanico/motorista – 1° elettricista con almeno 2 elettricisti in sottordine	€ 1.573,33	€ 1.612,27	€ 1.651,22
	Elettricista-Frigorista-Operaio meccanico/motorista	€ 1.514,47	€ 1.551,96	€ 1.589,44
	Fuochista/Ingrassatore-Comune di guardia-Comune elettrotecnico	€ 1.341,84	€ 1.375,06	€ 1.408,27
	Carbonaio	€ 1.336,42	€ 1.369,50	€ 1.402,58
	Giovanotto macch.	€ 1.211,46	€ 1.241,45	€ 1.271,43
CAMERA E CUCINA	Cuoco/dispensiere/cambusiere	€ 1.514,47	€ 1.551,96	€ 1.589,44
	Cameriere / 2° cuoco	€ 1.341,84	€ 1.375,06	€ 1.408,27
	Garzone di 1ª	€ 1.211,46	€ 1.241,45	€ 1.271,43
	Garzone di 2ª	€ 1.168,37	€ 1.197,29	€ 1.226,21
	Piccolo di camera/cucina	€ 1.114,72	€ 1.142,31	€ 1.169,90

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

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

QUALIFICA	in vigore dal 01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
Comandante con abilitazione oltre a 3.000 GT	€ 3.313,18	€ 3.395,19	€ 3.477,20
Dir. Macch. con abilitazione oltre a 3.000 kW	€ 3.136,83	€ 3.214,47	€ 3.292,12
Comandante con abilitazione fino a 3.000 GT	€ 2.150,89	€ 2.204,13	€ 2.257,37
Dir. Macch. con abilitazione fino a 3.000 kW	€ 2.150,89	€ 2.204,13	€ 2.257,37
1° Uff. con abilitazione fino a 3.000 GT/3.000 kW	€ 1.838,84	€ 1.884,36	€ 1.929,87
2° Uff. con abilitazione fino a 3.000 GT/3.000 kW	€ 1.601,51	€ 1.641,15	€ 1.680,79

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

ALLEGATO 3

VALORE DEGLI SCATTI DI ANZIANITÀ/NAVIGAZIONE

Navi superiori a 3.000 t.s.l.

Personale di Stato Maggiore

	1° scatto (ex 5%)			**scatti succ. (ex 3%)**		
	in vigore dal			in vigore dal		
	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
Lungo Corso e Gran Cabotaggio						
1° Ufficiale	€ 79,88	€ 82,54	€ 85,20	€ 47,92	€ 49,52	€ 51,12
2° Ufficiale	€ 63,75	€ 65,99	€ 68,24	€ 38,25	€ 39,59	€ 40,94
3° Ufficiale	€ 57,64	€ 59,74	€ 61,83	€ 34,59	€ 35,85	€ 37,10
Uff.le elettr.co	€ 57,64	€ 59,74	€ 61,83	€ 34,59	€ 35,85	€ 37,10
Mediterraneo						
1° Ufficiale	€ 78,26	€ 80,88	€ 83,50	€ 46,96	€ 48,53	€ 50,10
2° Ufficiale	€ 61,78	€ 63,98	€ 66,18	€ 37,07	€ 38,39	€ 39,71
3° Ufficiale	€ 56,13	€ 58,18	€ 60,24	€ 33,68	€ 34,91	€ 36,14
Uff.le elettr.co	€ 56,13	€ 58,18	€ 60,24	€ 33,68	€ 34,91	€ 36,14

SOTTUFFICIALI E COMUNI

	QUALIFICA	1° scatto (ex 5%)			scatti succ. (ex 3%)		
		01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
COPERTA	Nostromo	€ 52,05	€ 53,99	€ 55,94	€ 31,22	€ 32,39	€ 33,56
	Carpentiere/Tankista/Ottonaio/ Operaio trattorista	€ 49,22	€ 51,09	€ 52,97	€ 29,53	€ 30,66	€ 31,78
	Marinaio	€ 40,91	€ 42,57	€ 44,23	€ 24,55	€ 25,54	€ 26,54
	Giovanotto 1ª	€ 34,65	€ 36,15	€ 37,65	€ 20,79	€ 21,69	€ 22,59
	Giovanotto 2ª	€ 32,58	€ 34,03	€ 35,47	€ 19,55	€ 20,42	€ 21,28
	Mozzo	€ 30,01	€ 31,39	€ 32,77	€ 18,00	€ 18,83	€ 19,66
MACCHINA	Capo operaio meccanico/motorista – 1° elettricista con almeno 2 elettricisti in sottordine	€ 52,05	€ 53,99	€ 55,94	€ 31,22	€ 32,39	€ 33,56
	Elettricista-Frigorista-Operaio meccanico/motorista	€ 49,22	€ 51,09	€ 52,97	€ 29,53	€ 30,66	€ 31,78
	Fuochista/Ingrassatore-Comune di guardia-Comune elettrotecnico	€ 40,91	€ 42,57	€ 44,23	€ 24,55	€ 25,54	€ 26,54
	Carbonaio	€ 40,65	€ 42,31	€ 43,96	€ 24,39	€ 25,38	€ 26,37
	Giovanotto macch.	€ 34,65	€ 36,15	€ 37,65	€ 20,79	€ 21,69	€ 22,59
CAMERA E CUCINA	Cuoco/dispensiere/cambusiere	€ 49,22	€ 51,09	€ 52,97	€ 29,53	€ 30,66	€ 31,78
	Cameriere / 2° cuoco	€ 40,91	€ 42,57	€ 44,23	€ 24,55	€ 25,54	€ 26,54
	Garzone di 1ª	€ 34,65	€ 36,15	€ 37,65	€ 20,79	€ 21,69	€ 22,59
	Garzone di 2ª	€ 32,58	€ 34,03	€ 35,47	€ 19,55	€ 20,42	€ 21,28
	Piccolo di camera/cucina	€ 30,01	€ 31,39	€ 32,77	€ 18,00	€ 18,83	€ 19,66

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

QUALIFICA	1° scatto (ex 5%)			scatti succ. (ex 3%)		
	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023	01/01/2022	01/07/2022	01/07/2023
Comandante con abilitazione oltre a 3.000 GT	€ 136,09	€ 140,19	€ 144,29	€ 81,65	€ 84,11	€ 86,57
Dir. Macch. con abilitazione oltre a 3.000 kW	€ 127,65	€ 131,54	€ 135,42	€ 76,59	€ 78,92	€ 81,25
Comandante con abilitazione fino a 3.000 GT	€ 79,88	€ 82,54	€ 85,20	€ 47,92	€ 49,52	€ 51,12
Dir. Macch. con abilitazione fino a 3.000 kW	€ 79,88	€ 82,54	€ 85,20	€ 47,92	€ 49,52	€ 51,12
1° Uff. con abilitazione fino a 3.000 GT/3.000 kW	€ 64,88	€ 67,15	€ 69,43	€ 38,93	€ 40,29	€ 41,66
2° Uff. con abilitazione fino a 3.000 GT/3.000 kW	€ 53,42	€ 55,40	€ 57,38	€ 32,05	€ 33,24	€ 34,43

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

ALLEGATO 4

COMPENSI PER LAVORI DISAGIATI

Art. 56

	a corpo
- Pulizia interna delle calderine	€ 1,69
- Pulizia interna delle caldaie	€ 43,38
- Picchettaggio e raschiaggio calderine	€ 43,38
- Picchettaggio e raschiaggio caldaie	€ 65,07
	(da dividere, proporzionalmente, fra il personale che ha partecipato)

Art. 56

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

Restano salvi i migliori trattamenti aziendali in atto.

ALLEGATO 5

Accordo 25 luglio 1978

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

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

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

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

ALLEGATO 6

OBBLIGHI DELL'ASSICURATO IN CASO DI DICHIARATA INIDONEITÀ

L'assicurato è tenuto a proporre ricorso, (attualmente da presentarsi per l'accesso alla commissione di II grado) nei termini e con le modalità previste dal Codice della Navigazione e/o dalle leggi vigenti in materia contro la dichiarazione di cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare per i motivi che sono oggetto di assicurazione.
La Società si riserva la facoltà di richiedere all'assicurato che per l'espletamento delle pratiche tutte inerenti il ricorso o domanda di revisione questi si avvalga del Consulente Medico prescelto dalla Società stessa eventualmente affiancandolo ad altro Medico di sua fiducia.
Nel caso in cui l'Assicurato non ottemperi a tale obbligo, decade dai benefici dell'Assicurazione salvo che un collegio arbitrale composto da tre medici, due nominati dalle Parti ed il terzo nominato d'accordo tra i primi due o in difetto del Presidente dell'Ordine dei Medici di zona, non 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 7

INDENNITÀ PERDITA CORREDO
STRUMENTI PROFESSIONALI E UTENSILI

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

a) Indennità perdita corredo:

- Comandante	€ 374,95
- Direttore di macchina	€ 353,26
- Ufficiali	€ 278,89
- Sottufficiali	€ 167,33
- Marinai, fuochisti, camerieri, comuni	€ 130,15
- Giovanotti, carbonai, mozzi, garzoni e piccoli	€ 114,65

b) Indennità perdita strumenti professionali e utensili:

- Comandante	€ 274,39
- Ufficiali di coperta	€ 245,89
- Direttore di macchina	€ 64,14
- Ufficiali macchinisti	€ 42,76
- Carpentiere per perdita ferri	€ 42,76
- Cuoco per perdita utensili	€ 17,82

Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionate a quelle indicate nella tabella.
È sempre in facoltà dell'armatore dispensare i marittimi dal fornirsi dei propri strumenti professionali e utensili, provvedendoli egli stesso e facendo apporre apposita annotazione sulle carte di bordo.
Le suddette indennità saranno corrisposte all'atto della liquidazione delle competenze spettanti.

ALLEGATO 8

PROTOCOLLO SU AMBIENTE DI LAVORO

Le parti riconoscono la necessità di un comune impegno ad affrontare i problemi della salute e della prevenzione dai rischi connessi alla specifica condizione di lavoro dei marittimi.
A questo fine le parti concordano che la normativa contrattuale qui definita sia accompagnata da una legislazione di sostegno, sulla base di alcune esperienze già maturate.
In particolare per quanto riguarda le soluzioni nell'ambito della prevenzione dei rischi derivanti da agenti nocivi strutturalmente presenti nelle navi, tra cui ad esempio l'amianto, le parti concordano che tale legislazione di sostegno debba intervenire nelle fasi di costruzione, trasformazione e riclassifica attraverso opportune forme di incentivazione.
In considerazione, inoltre, della peculiarità del lavoro nautico le parti convengono sulla necessità di istituire appositi strumenti di tutela della salute dei lavoratori.
Tale attività dovrà esercitarsi a partire dall'art. 9 della Legge 300/70 e svolgersi a livello decentrato con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali.
Le Aziende si impegnano ad adottare sulle proprie navi le misure di prevenzione in rapporto a determinati fattori di rischio, attuando le procedure definite dall'art. 9 della Legge 300 già citata.
Per i fattori di rischio già individuati nell'ambito del settore, si propongono quali priorità, nel corso della presente vigenza contrattuale:

Rumore: cabine insonorizzate, misure di bonifica cuffie.

Amianto: trattamento secondo procedimenti che evitino la dispersione di fibre, eliminazione di detto materiale su navi di nuova costruzione od acquistate di seconda mano, o come materiale di riparazione, misure di adeguata prevenzione durante l'attività di manutenzione e scoibentazione della nave.

Esposizione a fumi, gas di scarico, nebbie di olii minerali: misure di bonifica nella sala macchine od in garages secondo le indicazioni degli enti preposti.

Prevenzione degli infortuni a bordo: secondo le misure previste dal D.P.R. 547/55 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 9

SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI A BORDO

DICHIARAZIONE A VERBALE: le parti convengono di costituire, nel periodo di vigenza contrattuale, uno specifico tavolo tecnico per l'aggiornamento degli Allegati 8 e 9.

VERBALE DI ACCORDO 27 GENNAIO 2000 E SS.MM.II.

Le parti si sono riunite per esaminare le questioni applicative poste dal D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 271, recante l'«adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485».

Premesso che

- la sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi è interesse comune sia dell'Armamento che delle OO.SS.;
- l'accordo interconfederale 22 giugno 1995 ha fissato le modalità elettive, le prerogative e le attribuzioni del rappresentante alla sicurezza e salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro;
- l'art. 16, comma 1, D.Lgs. n. 271/99 rinvia alla contrattazione collettiva nazionale di categoria la definizione delle procedure elettive del rappresentante alla sicurezza della nave;
- l'art. 16, comma 2, D.Lgs. n. 271/99 specifica le attribuzioni del rappresentante alla sicurezza della nave;
- l'art. 16, comma 4, D.Lgs. n. 271/99 riconosce al rappresentante alla sicurezza il diritto ad una formazione particolare in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo delle navi;
- con l'accordo 5 agosto 1999 di rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, siglato dalla Confitarma, dalla Fedarlinea e dalle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, le parti stipulanti hanno formalizzato l'impegno di definire le modalità di nomina dei rappresentanti alla sicurezza entro il 31/12/1999;
- in data 21 novembre 1995 è stato sottoscritto dalle parti un accordo avente per oggetto il rappresentante dei lavoratori alla sicurezza;

hanno convenuto quanto segue:

I) RAPPRESENTANTE ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO

1. Elezioni del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro

Fermo restando quanto previsto dall'art. 16, comma 5, decreto legislativo n. 271/99, su ogni nave o unità mercantile nuova o esistente di stazza lorda superiore a 200 o con tabella di armamento superiore a 6 unità è eletto dai lavoratori marittimi il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro.

a) Navi Traghetto

I lavoratori marittimi eleggono al loro interno, nel rispetto delle procedure di cui all'allegato 1, un numero di lavoratori destinati a ricoprire le funzioni di rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro pari al numero delle navi. Tale numero è incrementato di una riserva pari al 70%.
Qualora siano imbarcati più di 100 membri di equipaggio i rappresentanti alla sicurezza saranno pari a due.

b) Navi da Carico

I membri dell'equipaggio eleggono al proprio interno il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, con le procedure contenute nell'allegato 2.

c) Navi da Crociera

Sulle navi da crociera, in considerazione dell'elevato numero di componenti di equipaggio, è possibile eleggere 3 rappresentanti, di cui due italiani eletti secondo le modalità sub A) e uno straniero eletto secondo le modalità sub B).

2. Funzioni del rappresentante alla sicurezza

1- L'attività del rappresentante alla sicurezza della nave si svolge nei limiti delle funzioni di cui all'art. 16, comma 2 – lett. a), b), c) e d), D.Lgs. n. 271/99. L'elencazione delle suddette funzioni è tassativa.

2- Il rappresentante alla sicurezza attende ai suddetti compiti limitatamente al periodo di impiego a bordo, compatibilmente con la normale attività lavorativa cui è adibito e nel rispetto delle norme del Codice della Navigazione riguardanti la disciplina gerarchica e funzionale.

3- In relazione alle funzioni attribuite al rappresentante alla sicurezza dalla legge e dal presente accordo, le parti sottolineano che egli dovrà attendere alle medesime con senso di responsabilità e spirito di collaborazione con gli altri soggetti preposti alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 271/99.

4- Per lo svolgimento del proprio incarico il rappresentante alla sicurezza avrà diritto, a bordo della nave, ad un numero massimo di ore di permesso retribuito per mese di imbarco pari a sei nel caso dei traghetti e quattro nel caso delle navi da carico.

3. Formazione del Rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro

1- In adempimento di quanto previsto dall'art. 16, comma 4, D.Lgs. n. 271/99, le parti convengono che la formazione del rappresentante alla sicurezza, in materia di igiene e sicurezza del lavoro, verrà determinata ed attuata a cura dell'azienda, in base alla tipologia di traffico, sulle seguenti problematiche:
a) normativa nazionale e internazionale in materia di prevenzione infortuni;

b) i principali soggetti coinvolti, il ruolo e gli obblighi;

c) la definizione, l'individuazione e la valutazione dei fattori di rischio;

d) le misure di prevenzione adottabili.

2- Le modalità di espletamento di tali corsi saranno valutate dalle singole aziende utilizzando la documentazione prevista dal decreto legislativo 271/99 e dal codice ISM. I corsi medesimi dovranno avere una durata di 24 ore nel caso delle navi traghetto e 8 ore per le navi da carico.

3- Ulteriori momenti formativi a bordo potranno essere effettuati in presenza di mutamenti tecnologici del mezzo nautico e/o di mutamenti commerciali che comportino l'utilizzo di tipologia diversa di navi.
L'accordo del 21 novembre 1995, in quanto assorbito dalla presente intesa, è integralmente abrogato.
Il presente accordo ha carattere sperimentale. Le parti si incontreranno entro 12 mesi dalla data di effettuazione delle prime elezioni dei rappresentanti alla sicurezza dell'ambiente di lavoro per verificarne l'applicazione.

II) ORARIO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI

1- Ferma restando la coerenza tra le previsioni del D.Lgs. 271/99 e la normativa contrattuale in tema di orario di lavoro, le parti si danno atto che la contrattazione collettiva in vigore ha definito orari di lavoro ovvero ore di riposo rispondenti a quanto previsto dall'art. 11 del precitato decreto legislativo n. 271/99.

2- Per le navi impiegate in viaggi di breve durata, intendendosi per tali quelli inferiori alle 24 ore tra porto e porto, la contrattazione collettiva aziendale (secondo livello) ha previsto, in relazione alle specificità del servizio, in taluni casi rapporti imbarco/riposo più favorevoli, in altri più frequenti periodi di riposo.
Le parti si danno atto che con tali accordi sono soddisfatte le condizioni previste dall'art. 11, comma 8, del D.Lgs. n. 271/99 e successive modifiche e integrazioni.

III) ART. 23 D.Lgs. N. 271/99 (MEDICO COMPETENTE)

Le parti concordano nel ritenere che la sorveglianza sanitaria prevista dall'art. 23, D.Lgs. n. 271/99 debba essere espletata in forma integrativa a quella già prevista per il personale marittimo per il rilascio della idoneità alla navigazione, evitando la duplicazione di visite diagnostiche o di esami specialistici. Concordano altresì sulla necessità di individuare apposite procedure per l'espletamento della sorveglianza sanitaria per il personale imbarcato su navi impiegate permanentemente all'estero.

Allegato A

NAVI TRAGHETTO: PROCEDURA PER L'ELEZIONE DEI RAPPRESENTANTI ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO

1- Entro 120 giorni dalla stipula del presente accordo, le Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo provvederanno ad indire le elezioni mediante comunicazione, contenente la data, la sede e le modalità, da affiggere a bordo di tutte le navi sociali e presso gli uffici marittimi delle aziende.

2- L'elezione dei rappresentanti alla sicurezza dell'ambiente di lavoro ha luogo mediante la votazione dei candidati, riuniti in una lista, proposta dalle Organizzazioni sindacali di cui al comma 1.

3- Nella composizione della lista dovrà essere assicurata un'adeguata rappresentanza di tutte le categorie di lavoratori eleggibili. La lista dovrà essere portata a conoscenza dei lavoratori aventi diritto al voto, a cura delle organizzazioni sindacali, mediante idonea pubblicità.

4- I diritti di elettorato passivo spettano a tutti lavoratori marittimi appartenenti ai turni particolari delle aziende e/o in regime di C.R.L./R.O., esclusi i Comandanti ed il Responsabile alla sicurezza. I diritti di elettorato attivo spettano a tutti i lavoratori aventi capacità elettiva passiva, più i marittimi del turno generale presenti a bordo durante lo svolgimento delle elezioni.
Le aziende forniranno alle OO.SS. stipulanti l'elenco completo dei marittimi cui spettano i suddetti diritti di elettorato attivo e passivo.

5- L'elezione ha luogo in seggi costituiti a bordo e/o presso la sede operativa dell'azienda.

6- Presso ogni seggio, le OO.SS. stipulanti il presente accordo provvederanno alla designazione del Segretario elettorale che avrà i seguenti compiti:
a) presiedere alle operazioni elettorali e di scrutinio dei voti, assicurandone la correttezza;
b) esaminare e decidere su eventuali ricorsi.

7- Il voto è segreto e diretto. La votazione avverrà a mezzo di scheda unica, firmata dal Segretario elettorale e comprendente la lista dei candidati ed il numero di preferenze, in ogni caso non superiore a 3. Il voto sarà espresso apponendo una croce a fianco dei nominativi presenti sulla scheda. Il voto è nullo se la scheda non è quella predisposta o se essa riporta un numero di preferenze maggiori di quelle esprimibili e/o se contiene tracce o segni di individuazione.

8- Il luogo e gli orari della votazione saranno concordati a livello aziendale tra le OO.SS. e la Direzione, in modo tale da permettere a tutti gli eventi diritto l'esercizio del voto, nel rispetto delle esigenze dei servizi di bordo e delle connesse operazioni a terra. In particolare, le operazioni elettorali dovranno essere organizzate in modo tale da consentire a ciascun lavoratore avente diritto di esercitare il medesimo al di fuori dell'orario di lavoro. Le votazioni avranno luogo durante un arco di tempo strettamente necessario e comunque tale da non pregiudicare il regolare svolgimento del servizio. Il luogo ed il calendario di votazione dovranno essere portati a conoscenza di tutti i lavoratori, mediante idonea pubblicità, con debito anticipo rispetto alla data fissata per l'elezione.
Le operazioni elettorali non potranno comportare aggravio di costi per l'azienda.

9- Esaurita la votazione, il segretario darà inizio allo spoglio delle schede, al termine del quale provvederà a redigere il verbale dell'elezione ed inviarlo alla Commissione di cui al successivo punto 10.

10 - Presso la sede aziendale sarà costituita una Commissione elettorale centrale, composta da un membro per ogni organizzazione firmataria del presente accordo, avente il compito di raccogliere tutti i verbali, sommare i risultati dei singoli seggi e stilare l'elenco degli eletti, nonché la graduatoria degli esclusi. Risulteranno eletti, nei limiti del numero di rappresentanti indicati nel punto 1 ("Elezione del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro") – lett. A) ("Navi Traghetto") del presente accordo, i lavoratori che hanno ottenuto più voti.

11 - I risultati elettorali saranno proclamati, a cura della Commissione mediante idonea pubblicità, ai lavoratori marittimi, alle organizzazioni sindacali ed alla Direzione aziendale.

12 - L'elezione ha validità quinquennale.
Prima della scadenza quinquennale, il marittimo eletto decade dalla carica nelle seguenti ipotesi:

12.1 - rinuncia, formalizzata dal marittimo con lettera raccomandata A/R indirizzata all'armatore;

12.2 - risoluzione del rapporto di lavoro con l'armatore.

13 - Nelle ipotesi di cui al comma 12, secondo capoverso, il lavoratore decaduto sarà sostituito, per il tempo necessario a completare il mandato quinquennale, dal primo dei non eletti.

14 - Almeno tre mesi prima della scadenza del mandato, le Organizzazioni sindacali promuoveranno nuove elezioni, con le modalità indicate nelle disposizioni che precedono.

Allegato B

NAVI DA CARICO E TRAGHETTI DA CARICO: PROCEDURA PER L'ELEZIONE DEI RAPPRESENTANTI ALLA SICUREZZA DELL'AMBIENTE DI LAVORO

1- Entro 120 giorni dalla stipula del presente accordo, su indicazione dell'azienda in accordo con le OO.SS. verranno indette le elezioni, sulla base della lista comprendente il personale imbarcato escluso il comandante e il responsabile alla sicurezza, specificando la data e le modalità di effettuazione delle stesse. Tale comunicazione verrà affissa a bordo.
Il comando nave provvederà alla composizione del seggio elettorale che comprenderà il segretario elettorale che avrà i seguenti compiti:

1) presiedere alle operazioni elettorali e di scrutinio dei voti, assicurandone la correttezza;
2) esaminare e decidere su eventuali ricorsi;
3) proclamare gli eletti.

Le risultanze del voto saranno comunicate al Comandante che a sua volta le trasmetterà all'azienda e questa alle OO.SS.

2- I diritti di elettorato attivo spettano a tutti i lavoratori marittimi imbarcati al momento dell'elezione, i diritti di elettorato passivo spettano a tutti i lavoratori marittimi imbarcati al momento dell'elezione escluso il comandante e il responsabile alla sicurezza.

3- Modalità di voto: il voto è segreto e diretto; la votazione avrà luogo a mezzo di scheda unica, firmata dal segretario elettorale e comprendente la lista dei candidati. Il voto sarà espresso apponendo una croce a fianco del nominativo tra quelli presenti sulla scheda. Viene eletto il marittimo che ha ottenuto il numero di voti più alto. Il voto è nullo se la scheda non è quella predisposta e se essa riporta un numero di preferenze maggiori di quelle esprimibili e/o se contiene segni o tracce di individuazione.

4- A bordo delle navi, il locale e gli orari della votazione saranno stabiliti dal comandante della nave, in modo tale da permettere a tutti gli aventi diritto l'esercizio al voto, nel rispetto delle esigenze dei servizi di bordo.
In particolare, le operazioni dovranno essere organizzate in modo tale da consentire a ciascun lavoratore avente diritto di esercitare il medesimo possibilmente al di fuori dell'orario di lavoro. Le votazioni avranno luogo durante un arco di tempo strettamente necessario e comunque tale da non pregiudicare il regolare svolgimento del servizio. Il locale e gli orari di votazione dovranno essere portati a conoscenza di tutti gli elettori, mediante idonea pubblicità. Le OO.SS. saranno preventivamente informate sullo svolgimento delle operazioni di voto e degli esiti tramite gli uffici della società armatrice.

5- L'elezione del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro ha validità per il periodo d'imbarco.

6- Prima di tale scadenza il marittimo eletto decade dalla carica nelle seguenti ipotesi:
6.1) rinuncia, formalizzata dal marittimo con lettera indirizzata al comandante della nave;
6.2) sbarco del marittimo.

7- Nelle ipotesi di cui ai punti 6.1) e 6.2) i lavoratori marittimi provvederanno a promuovere nuove elezioni con le modalità previste al presente accordo.

ALLEGATO 10

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

Gli scenari inediti dell'economia mondiale che sono di fronte, inducono forti sollecitazioni nell'attuale assetto dei traffici marittimi ed una nuova competizione si profila tra i diversi armamenti a livello internazionale.

La liberalizzazione del cabotaggio che dovrà accompagnare il processo di integrazione europea è, inoltre, una sfida ancor più ravvicinata per l'armamento nazionale.
Questi cimenti porranno all'insieme dell'armamento la revisione delle politiche di sviluppo e degli assetti gestionali conseguenti.

L'impresa ed il lavoro si troveranno di fronte a grandi responsabilità ed a sfide impegnative.

Lo scopo del presente Protocollo è quello di definire procedure per affrontare le problematiche che l'impresa armatoriale avrà di fronte sulla base di un sistema di informazione tra sindacato ed organizzazioni armatoriali nella formulazione e realizzazione delle linee di tendenza dell'armamento nell'ambito della politica generale dei trasporti e degli orientamenti CEE in materia.

Vanno, infine, affrontate, procedure e garanzie in ordine alle politiche del lavoro, alle procedure ed alle sedi negoziali per regolare il conflitto.

Consultazione a livello nazionale.

Viene istituito un Comitato con funzione consultiva a livello nazionale con sei membri nominati da Confitarma e sei membri nominati da FILT, FIT e UILTRASPORTI.

Il Comitato si riunirà, almeno due volte l'anno o su richiesta di una delle parti, per l'informazione e la consultazione preventiva:

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

Comitati consultivi territoriali.

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

Regole per il conflitto.

Le parti ribadiscono la validità del protocollo contenente il codice di autoregolamentazione, corredato dal codice per le Aziende, dalle norme pattizie e dalle clausole impegnative assunte dal Governo, tramite l'allora Ministro dei Trasporti (Protocollo Signorile) che allegano al presente accordo (cfr. Allegato 11).

Le parti convengono inoltre di dare attuazione a quanto previsto dalla legge 146/90.

NOTA A VERBALE: Fermi restando i vigenti accordi e le regolamentazioni provvisorie stabiliti ai sensi della legge 146/90, le parti si riservano di aggiornare gli Allegati 10, 11 e 12.

ALLEGATO 11

PROTOCOLLO D'INTESA PER I TRASPORTI PUBBLICI 18 LUGLIO 1986

Premessa

1) Il presente Protocollo garantito dal Governo attraverso la presenza attiva del Ministro dei Trasporti, ha lo scopo di migliorare la qualità e i risultati degli attuali assetti di relazioni industriali – assoggettando a disciplina le procedure di ogni genere di vertenze, individuando autonome regole di comportamento datoriale e rafforzando l'autoregolamentazione dello sciopero – nel settore dei trasporti e nei servizi strumentali necessari all'esercizio del trasporto. Esso consta di una premessa, di impegni unilaterali delle Organizzazioni sindacali, di impegni unilaterali dei datori di lavoro, di norme pattizie e di clausole di garanzia.

2) Le parti riconoscono che nel settore individuato le prestazioni sono oggettivamente caratterizzate da un'articolazione funzionale e segmentazione tali che il ricorso non regolamentato ad azione diretta può provocare danni sperequati all'utenza rispetto agli stessi obiettivi dell'azione sindacale e agli interessi datoriali.

3) Le parti convengono sulla necessità di dare trasparenza e contestualità a una reciproca volontaria autoregolamentazione di poteri autonomi di comportamento. Ciò nel reciproco impegno di escludere tassativamente – per quanto concerne la materia di cui al presente Protocollo – l'attribuzione di diritti potestativi sulle rispettive sfere di competenza.

4) Le disposizioni del presente Protocollo si aggiungono, sostituendo ove esistenti clausole meno incisive rispetto agli obiettivi del presente Protocollo, a tutti i contratti, pattuizioni, accordi preliminari e autoregolamentazioni che le parti hanno adottato nei settori individuati e prevalgono su tutte le disposizioni dei contratti stipulati dalle Organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL-CISL-UIL e da imprenditori iscritti alle associazioni datoriali firmatarie.

5) Il completamento coerente delle normative di cui al presente Protocollo, in relazione alle singole modalità del trasporto, è rimesso a specifiche regole di comportamento delle parti nonché a contrattazioni nei settori, ove necessario.

6) Il presente Protocollo si applica al trasporto-persone, ferroviario, aereo, marittimo, urbano e interurbano a gestione pubblica o privata nonché al servizio di rifornimento di carburante agli aeromobili. Si conviene sulla necessità che il presente Protocollo trovi applicazione anche nei servizi strumentali — diversi dal rifornimento avio sopra previsto – necessari all'esercizio dei trasporti di persone, pubblici e privati.

La determinazione di tali servizi è rimessa, sentite le Organizzazioni sindacali e datoriali firmatarie del presente Protocollo, di concerto con le altre Organizzazioni di categorie interessate, all'equo apprezzamento del Ministro dei Trasporti, d'intesa con gli altri Ministri e Assessorati competenti.

Le parti sin da ora individuano esemplificativamente tali servizi almeno in:
reti di distribuzione del carburante; servizi autostradali; servizi accessori al trasporto marittimo; servizi di assistenza al volo; servizi antincendi negli aeroporti; servizi medici negli scali aerei e portuali; servizi doganali; servizi veterinari; idrovie; servizi di soccorso autostradale; servizi di pulizia negli scali aerei, marittimi, ferroviari e negli stessi mezzi di trasporto.

Codice di comportamento delle aziende.

Premessa

Le Associazioni datoriali e le Aziende da esse rappresentate si impegnano ad osservare il presente codice di comportamento avendo riguardo all'interesse generale per il regolare funzionamento dei

vari servizi di trasporto, obiettivo cui necessariamente deve concorrere il responsabile comportamento dei lavoratori e delle Organizzazioni sindacali che li rappresentano (1).

1) Le Associazioni delle aziende si impegnano a intrattenere relazioni sindacali soltanto con le OO.SS. firmatarie dei contratti collettivi nazionali e si impegnano perché esse adottino, quando non lo abbiano fatto, codici di autoregolamentazione e procedure negoziali identici a quelli previsti nel presente Protocollo, investendo in caso di rifiuto l'autorità politica competente.

2) Le Associazioni datoriali e le Aziende, nel quadro di quanto previsto dalla legge 20 maggio 1970, n. 300, non avranno trattative con le OO.SS. che attuino azioni di sciopero non conformi al codice di autoregolamentazione sindacale allegato al presente Protocollo.

3) Le Associazioni datoriali e le Aziende da esse rappresentate adotteranno e favoriranno forme congrue di pubblicizzazione dei termini delle vertenze e delle rispettive posizioni delle parti, anche per i possibili riflessi per l'utenza, e forniranno adeguata informativa agli organi pubblici competenti sulle ragioni dell'interruzione del servizio.

4) Le Associazioni datoriali e le Aziende utilizzeranno correttamente le forme di raffreddamento e la vigenza delle autoregolamentazioni anche per favorire, nel quadro di costruttive relazioni industriali, nell'interesse dell'utenza, la tempestiva soluzione dei conflitti. Inoltre, le Aziende assumeranno uno specifico onere di diligenza e buona fede nel ripristinare il regolare servizio dopo gli scioperi, ovvero dopo la revoca tempestiva degli stessi.

5) Le Associazioni delle Aziende di trasporto si impegnano acché le aziende da loro rappresentate diano ogni possibile notizia all'utenza delle prevedibili interruzioni di traffico che si potrebbero verificare a causa di scioperi tempestivamente comunicati dalle Organizzazioni di categoria.

6) Le Associazioni delle aziende di trasporto si impegnano acché le aziende:

a) si dotino, a eccezione delle aziende associate all'Intersind e all'ASAP per la loro peculiare organizzazione, fermi restando i limiti dei livelli di trattativa, di sedi di confronto sindacale fornite di adeguati poteri decisionali, decentrando a livello interregionale, per le imprese di dimensioni nazionali, le competenze in materia;

b) nell'ambito delle vigenti disposizioni di legge tengano conto, nella evoluzione delle normative di attuazione, delle moderne esigenze del trasporto, della relativa sicurezza e delle innovazioni tecnologiche, allo scopo di evitare che una loro rigida applicazione possa tradursi in intralcio del servizio.

(1) La Federtrasporti, quale rappresentante delle aziende pubbliche locali, ribadisce che si riserva ampia facoltà di iniziativa, quando fossero in gioco i valori fondamentali della libertà, della democrazia e della pace.

Norme di autoregolamentazione sindacale.

Premessa

Le OO.SS. firmatarie del Protocollo assumono nell'esercizio del diritto di sciopero nei trasporti pubblici e nelle attività a essi connesse il presente Codice di autoregolamentazione. Esso costituisce disciplina generale per tutti i settori del trasporto pubblico ed è integrato dalle norme tecniche specifiche per i singoli settori.

Le confederazioni generali e le altre associazioni orizzontali si impegnano a promuovere altresì l'adozione di adeguati codici di autoregolamentazione delle lotte, in tutte le attività connesse al servizio di trasporto pubblico (doganali, antincendi e protezione civile, di rifornimenti, sanitarie, ecc.).

Gli obiettivi che le OO.SS. si pongono per la tutela degli interessi dei lavoratori e per la modifica del modello di sviluppo della società italiana comportano l'adozione di azioni sindacali capaci di realizzare attorno a esse il più ampio consenso.

Le OO.SS. ritengono che il consenso sia legato non soltanto alla soluzione dei problemi del Paese che le lotte si propongono, ma anche ai comportamenti adottati dal sindacato volti ad attenuare, il più possibile, i disagi derivanti alla collettività dalle azioni di sciopero nei servizi pubblici.

Per queste considerazioni le OO.SS. si impegnano a individuare forme di lotta capaci di incidere con efficacia sul negoziato e sulle controparti, riducendo al massimo le ripercussioni sull'utenza, e ritengono essenziale la ricerca di uno stretto collegamento tra le categorie del trasporto e le organizzazioni sindacali territoriali sia per i contenuti delle vertenze che per le forme di lotta. Le OO.SS. territoriali, in questo quadro, contribuiranno a individuare le iniziative atte a evitare le manifestazioni di protesta di altre categorie, estranee ai trasporti, che possano ostacolare il funzionamento del servizio pubblico.

L'adozione delle seguenti regole di comportamento si riferisce al complesso di azioni sindacali collegate alle politiche di riforma, rivendicative e contrattuali, mentre le OO.SS. si riservano la più ampia facoltà di iniziativa quando fossero in gioco i valori fondamentali delle libertà civili e sindacali, della democrazia e della pace.

Norme generali per i servizi pubblici di trasporto.

1 – Sono esclusi dagli scioperi i seguenti periodi di più intenso traffico interno e internazionale:
- dal 17 dicembre al 7 gennaio;
- dal 10 agosto al 5 settembre;
- i periodi concomitanti con i grandi esodi legati alle ferie che, allo stato, vengono individuati nei periodi dal 27 giugno al 4 luglio, dal 29 luglio al 3 agosto e dal 30 ottobre al 5 novembre;
- le cinque giornate che precedono e seguono la Pasqua;
- la settimana che precede e quella che segue la scadenza delle consultazioni elettorali nazionali, europee, regionali e amministrative generali;
- la giornata precedente, quella seguente e quelle concomitanti con elezioni amministrative, limitatamente al trasporto locale.

Le strutture nazionali, regionali e territoriali competenti eviteranno gli scioperi in concomitanza con le manifestazioni di importanza nazionale e internazionale.
Gli scioperi di qualsiasi genere, dichiarati o in corso di effettuazione, sono immediatamente sospesi in caso di avvenimenti eccezionali di particolare
gravità o di calamità naturale.

2 – La titolarità a dichiarare, sospendere o revocare gli scioperi è riservata alle strutture sindacali nazionali di categoria per quelli nazionali; alle strutture regionali di categoria per quelli regionali; alle strutture territoriali di categoria per quelli locali; congiuntamente alle strutture sindacali aziendali e territoriali per gli scioperi aziendali e/o di unità produttiva. In ogni caso è necessaria la previa intesa, da enunciare all'atto della proclamazione dello sciopero, con le competenti strutture delle organizzazioni orizzontali, cui eventualmente aderisca l'organizzazione sindacale che proclama lo sciopero; a tal fine il livello di competenza è determinato, in relazione al territorio interessato dagli effetti dello sciopero. Se l'organizzazione sindacale non aderisce a raggruppamenti orizzontali è necessaria la previa intesa delle strutture nazionali, da enunciare all'atto della proclamazione dello sciopero quando gli effetti dello sciopero interessano il territorio nazionale.
Gli eventuali adeguamenti statutari attuativi del presente punto sono comunicati al Ministro dei Trasporti.

3 – La proclamazione di ciascuno sciopero deve essere comunicata alle aziende con un preavviso di almeno 10 giorni.

La revoca o la sospensione dello sciopero devono, compatibilmente con lo stato delle trattative, essere comunicate alle aziende almeno 24 ore prima (35 ore per i voli internazionali) e di esse deve essere dato annuncio tramite tutti i possibili mezzi informativi.

4 – Il primo sciopero per qualsiasi tipo di vertenza non può superare, anche in presenza di turni, la durata di una intera giornata aziendale di lavoro; ciascuno di quelli successivi al primo e relativi alla stessa vertenza non può superare le due giornate di lavoro.

5 – Gli scioperi, di durata inferiore alla giornata, si svolgono in un unico periodo di ore continuative, tenendo conto della necessità in presenza di turni fermo il limite di cui al punto 4 – di assicurare la maggiore partecipazione dei lavoratori interessati; modalità e tempo degli scioperi devono essere, inoltre, determinati in modo da ridurre al minimo possibile i disagi per l'utenza, con particolare riguardo a quella pendolare.

6 – Per le vertenze che interessano una o più unità produttive ovvero più categorie o profili professionali sono esclusi scioperi articolati per unità produttive o singola categoria o profilo professionale (cosiddetti scioperi a scacchiera); l'astensione dal lavoro che concerne una singola categoria o profilo è ammessa nell'ambito dell'esercizio dei diritti previsti dai contratti.

Ai fini dell'applicazione di tale regola e di quelle di cui ai precedenti punti 4 e 5, lo sciopero si considera unico quando sono proclamati contestualmente o anche in tempi diversi, più periodi di astensione dal lavoro tra i quali non intercorrano almeno 7 giorni.

7 – Vanno evitati scioperi concomitanti di più settori interessati al trasporto di massa (ferrovie, aerei, trasporti extra urbani, traghetti).

In ogni caso devono essere assicurati i servizi indispensabili alla sicurezza dell'esercizio, nonché i collegamenti essenziali con le isole.
È escluso che i normali collegamenti con le isole possano intendersi tutti come essenziali.

In caso di scioperi prolungati o reiterati, viene garantito il rifornimento ai settori produttivi di materie prime e materiali la cui mancanza, dovesse determinare rischio e pericolosità per la salvaguardia delle persone e degli impianti.

Nel settore delle merci, in caso di sciopero, sono garantite le prestazioni necessarie per il trasbordo su mezzi alternativi di animali vivi, di merci deperibili, di generi di prima necessità e di medicinali.

8 – L'effettuazione di ogni forma di lotta deve avere riguardo alla sicurezza degli utenti, dei lavoratori, degli impianti e dei mezzi.

9 – La proclamazione di scioperi di 1 minuto da parte del personale dell'A.A.A.V. è ininfluente in relazione agli impegni assunti nella presente autoregolamentazione.

10 – Il presente Codice, integrato dalle norme tecniche specifiche di categoria o settore, vincola in modo rigoroso le strutture sindacali, a tutti i livelli, di ciascuna organizzazione firmataria del presente Protocollo e i lavoratori a essa iscritti.
Ogni comportamento difforme costituisce violazione degli Statuti ed è come tale, soggetto alle relative sanzioni.

Norme pattizie.

Procedure negoziali, di mediazione e raffreddamento dei conflitti nei trasporti da inserire nella contrattazione collettiva.

Le procedure di seguito indicate si presentano funzionali a un periodo di raffreddamento del conflitto e, soprattutto, a una tempestiva conclusione delle vertenze.

1) **Rinnovi contrattuali nazionali e integrativi aziendali** (1) – Le Organizzazioni sindacali si impegnano a presentare le loro piattaforme rivendicative per il rinnovo dei contratti 40 giorni prima della loro scadenza, indicando i soggetti cui spetta la conduzione delle trattative e la stipulazione definitiva del nuovo contratto.
Per gli accordi integrativi aziendali va verificato in sede nazionale il livello di competenza.

Le Associazioni datoriali e le aziende si impegnano a iniziare le trattative entro 30 giorni dalla presentazione delle piattaforme, con formali risposte di merito e poteri adeguati per la definizione della vertenza.

Sin dall'inizio di tale periodo, si attueranno le valutazioni sull'andamento del negoziato. Constatata l'esistenza di gravi difficoltà, si attuerà un resoconto alle sedi politiche competenti, le quali esplicheranno entro 3 giorni interventi atti a rimuovere le difficoltà. Qualora tali interventi non abbiano effetto, non sussiste impedimento alle azioni di lotta entro i termini di preavviso.

Trascorsi 60 giorni dall'inizio del negoziato senza che si sia raggiunta l'intesa sul rinnovo contrattuale, si ricorrerà a una sede istituzionale, di mediazione, individuata nel Ministero del Lavoro o dall'Autorità tradizionalmente competente nello specifico settore.

Questa fase di raffreddamento dovrà concludersi entro i 30 giorni successivi.

(1) Nota interpretativa – Tra gli Accordi integrativi aziendali sono da ricomprendere anche eventuali accordi — sostitutivi di quelli aziendali — stabiliti a livello regionale tra gruppi di aziende appartenenti a settori omogenei ed Organizzazioni territoriali su materie e/o istituti riservati all'area tipica.

2) **Vertenze per la gestione e applicazione di accordi** – Entro 15 giorni dalla contestazione della violazione, con relativa rivendicazione e richiesta di apertura del confronto, dovrà avviarsi il negoziato.

Entro i successivi 15 giorni si dovrà pervenire alla definizione della vertenza tra le parti, anche coinvolgendo, se necessario, i competenti livelli superiori.

Entro 5 giorni – considerati di raffreddamento ulteriore – dall'inizio del negoziato si procederà a una verifica dei risultati.

Trascorsi i 15 giorni dall'inizio del negoziato, qualora la vertenza non fosse conclusa, si farà ricorso ad una sede istituzionale di mediazione e/o di conciliazione, che si individua nel Ministero del Lavoro o nelle Autorità tradizionalmente competenti nello specifico settore, che dovrà concludersi entro i successivi ulteriori 15 giorni.

3) **Vertenze locali** – Allo scopo di prevenire possibili motivi di conflittualità, le parti, a tutti i livelli, si impegnano a migliorare la preventiva informativa a tutti i livelli, per ciò che attiene le materie individuate e da individuare nei contratti collettivi di categoria.

Le vertenze locali nelle aziende e nelle singole unità produttive impegnano le aziende a dar corso alle trattative non oltre 10 giorni dalla presentazione delle richieste, previo accertamento in sede nazionale del livello di competenza. Le trattative a livello locale dovranno concludersi entro i successivi 15 giorni dall'inizio del negoziato.

In caso di mancato accordo – e fatto salvo il diritto delle Organizzazioni sindacali alla proclamazione di azioni di lotta (entro i termini di preavviso) – la vertenza verrà esaminata a livello territoriale competente e/o a livello nazionale, insieme alle istanze di base, con il compito di raggiungere l'accordo entro i 10 giorni successivi.

In caso di ulteriore disaccordo la vertenza verrà trasferita nella sede territoriale del Ministero del Lavoro o dell'Autorità tradizionalmente competente nello specifico settore, che, entro i 10 giorni successivi, dovrà svolgere il tentativo di componimento.

4) **Articolazione dei tempi di scadenza** – Le parti convengono sull'articolazione temporale della scadenza dei contratti collettivi disciplinanti le varie modalità del trasporto e sulla necessità di tener conto di tale calendarizzazione in relazione alle scadenze contrattuali per i servizi strumentali all'esercizio del trasporto.

Resta affidata a una Commissione mista delle parti firmatarie del presente Protocollo la razionale calendarizzazione delle scadenze contrattuali, da trasmettere entro 6 mesi al Ministro dei Trasporti perché venga allegata alle norme pattizie.

Norme di attuazione.

1) In caso di presunta violazione delle norme pattizie di cui al presente Protocollo, le parti potranno ricorrere a una sede neutrale, preventivamente individuata di comune accordo, che si pronuncerà in merito.

In caso di mancato accordo, e comunque trascorsi 15 giorni dalla contestazione della presunta violazione, la sede neutrale sarà individuata, con il gradimento delle parti, dalla organizzazione centrale o periferica del Ministero del Lavoro o dall'Autorità tradizionalmente competente per lo specifico settore.

Il soggetto neutrale, accertata la violazione, provvede acché essa venga denunciata alla pubblica opinione, attraverso la stampa per esteso della notizia, a spese della parte responsabile, su tre giornali quotidiani a diffusione nazionale.

Nel caso di violazione delle norme pattizie da parte dei lavoratori, nei cui confronti trovino applicazione contratti collettivi stipulati dalle parti aderenti al presente Protocollo, si applicano le procedure e le sanzioni previste dalle normative disciplinari vigenti.

2) Il Ministro dei Trasporti si impegna a verificare l'effettiva applicazione dei Codici di autoregolamentazione e dà tempestiva notizia pubblica dei comportamenti difformi.

3) Il Ministro dei Trasporti, allo scopo di evitare che la rinuncia allo sciopero nei più lunghi periodi di franchigia possa compromettere le contrattazioni in corso e tenendo anche conto di quanto stabilito dalle norme pattizie, si impegna, anche a nome del Governo, a verificare, entro le date del 10 giugno e del 10 novembre di ciascun anno lo stato delle vertenze a carattere contrattuale di rilevanza nazionale.
Su richiesta del Ministro dei Trasporti, in relazione all'esito dello stato delle vertenze alla data del 10 giugno, le OO.SS. estendono la rinuncia allo sciopero nei trasporti per le isole al più ampio periodo dal 15 luglio al 5 settembre.

ALLEGATO 12

PATTO SULLE POLITICHE DI CONCERTAZIONE – 23 DICEMBRE 1998

Addì 23 dicembre 1998
Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti.

A. Premessa. Obiettivi e contenuti del patto

1 – Il Governo e le parti firmatarie – di fronte alla complessità ed alla rapidità delle trasformazioni in corso in tutte le modalità dei trasporti, anche a seguito dei processi di decentramento amministrativo, e nella consapevolezza che l'efficienza e la sicurezza del sistema dei trasporti incide sulla competitività del nostro paese nel contesto dell'Unione Europea – ritengono indispensabile accompagnare i processi in atto nei diversi comparti dei trasporti con un patto di alto profilo, che individui sedi di concertazione delle grandi scelte strategiche, strumenti per governare consensualmente gli effetti sociali delle trasformazioni, nuove e più adeguate regole nelle relazioni sindacali e negli assetti della contrattazione collettiva e forme di prevenzione e moderazione dei conflitti sindacali per garantire la continuità dei servizi pubblici e tutelare gli utenti.

2 – Il patto vuole coinvolgere, nel modo più ampio e ai diversi livelli, tutte le forze e le istanze rappresentative del mondo dei trasporti interessate a contribuire al perseguimento degli obiettivi di innovazione, competitività, sicurezza e protezione sociale nel settore. Esso si rivolge pertanto, oltre che alle organizzazioni rappresentative nel mondo del lavoro, dipendente ed autonomo, alle imprese e le loro associazioni, nei diversi settori dei trasporti: nonché agli operatori economici e ai cittadini che sono utenti del sistema dei trasporti.

3 – Il patto comprende:

- un protocollo tra il Governo, le Confederazioni dei datori di lavoro, le Confederazioni sindacali dei lavoratori e le rispettive categorie nel quale vengono individuati gli strumenti e gli obiettivi generali della concertazione delle politiche di settore e del governo dei processi sociali determinati dalle trasformazioni del sistema dei trasporti;
- un protocollo sulle regole delle relazioni sindacali e sulla prevenzione dei conflitti tra le associazioni e le imprese dei trasporti e le organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti e un accordo sulle regole per l'esercizio dello sciopero e la salvaguardia degli utenti.

I diversi atti formano parte integrante del Patto. Le parti che aderiscono al Patto e che rispettivamente li sottoscrivono condividono le finalità generali del Patto e in particolare l'obiettivo di governare i processi di trasformazione dei trasporti attraverso gli strumenti di concentrazione, le sedi di confronto non conflittuale e le regole delle relazioni sindacali che vengono predisposte, intervenendo sulle cause dei conflitti, ed evitando l'adozione di azioni unilaterali, riducendo conseguentemente la necessità del ricorso allo sciopero come mezzo di risoluzione delle controversie e valorizzando il metodo della contrattazione collettiva.

Aderiscono al Patto anche le associazioni rappresentative degli utenti, operatori economici e cittadini, del sistema dei trasporti che condividono le finalità generali del Patto.

B. Protocollo sugli strumenti e gli obiettivi generali delle politiche di concertazione.

4 – Sono strumenti e obiettivi generali delle politiche di concertazione:

4.1. Il Consiglio Nazionale dei Trasporti e della Logistica è sede stabile per un sistematico confronto fra le istituzioni e le parti sociali per la concertazione delle politiche del settore.

Per l'avvio immediato, il Consiglio è istituito con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. Il Consiglio elaborerà la proposta del provvedimento di legge istitutivo da sottoporre al Governo.

Le funzioni, la composizione ed il funzionamento del Consiglio stesso sono definiti nel documento firmato contestualmente alla sottoscrizione del presente Patto.

4.2. Ente di regolazione dei trasporti: le parti convengono sulla opportunità di affidare al CNTL il compito di individuare le soluzioni più adeguate per il settore e di formulare le relative proposte.

4.3. Per accompagnare i processi di riorganizzazione in corso nel settore si rendono necessari specifici strumenti di politica del lavoro e di sostegno al reddito. A tal fine, anche alla luce delle determinazioni che verranno adottate in sede di attuazione della delega concessa al Governo per la riforma del sistema degli ammortizzatori sociali, ove necessario, si aprirà, ai livelli ritenuti opportuni, un confronto tra le parti sociali al fine di istituire Fondi con le finalità del comma 28 dell'art. 2 della legge n. 662 del 1996. Sugli esiti del confronto, si svolgerà una verifica con il Governo.

4.4. Le parti convengono che i processi di apertura al mercato derivanti anche dalla applicazione di normative europee nonché quelli di privatizzazione siano accompagnati da norme in linea con le stesse normative europee volte a salvaguardare l'efficienza e la competitività aziendale, a non pregiudicare l'assetto e la funzionalità delle diverse modalità di trasporto e ad assicurare la salvaguardia delle professionalità acquisite e della continuità occupazionale.

4.5. La struttura della contrattazione collettiva nei trasporti risente, in alcuni settori, dei preesistenti regimi monopolistici e rischia di rivelarsi inadeguata, e di generare conflitti, di fronte ai processi di apertura al mercato, articolazione organizzativa, diversificazione dei centri di costo in atto. Le parti confederali e le loro articolazioni di categoria convengono di esaminare la situazione della contrattazione collettiva di categoria nel settore, in direzione di una semplificazione e razionalizzazione del complesso sistema contrattuale del settore trasporti, anche con l'obiettivo di individuare le articolazioni funzionali e le aree complementari delle singole attività di trasporto onde ridefinire gli ambiti di applicazione dei contratti collettivi.
Sugli esiti del confronto, che si avvierà immediatamente, si svolgerà una verifica con il Governo entro tre mesi.

Le parti riconoscono che in ciascun settore o comparto dei trasporti si darà piena applicazione ai contenuti del Protocollo del 23 luglio 1993 e del 22 dicembre 1994, confermati il 22 dicembre 1998.

4.6. Le Parti convengono di far evolvere i sistemi di relazioni sindacali verso modelli di tipo partecipativo con le modalità che saranno previste in sede di contrattazione collettiva, finalizzate a coinvolgere le rappresentanze dei lavoratori sugli indirizzi strategici definiti dalle imprese. Il Ministro dei trasporti e della navigazione sottoporrà al Consiglio Nazionale dei Trasporti e della Logistica un apposito provvedimento legislativo di sostegno per favorire la partecipazione azionaria dei dipendenti nelle imprese di trasporti.

C. Protocollo sulle regole delle relazioni sindacali e sulla prevenzione dei conflitti.

5 – Il protocollo intende rinnovare profondamente le regole e i comportamenti nelle relazioni sindacali, sia a livello della contrattazione collettiva nazionale sia a livello di imprese. Nel quadro di riferimento più ampio che il Patto offre alle parti sociali è infatti possibile valorizzare la contrattazione collettiva come uno strumento di governo consensuale dei problemi del settore, incidere su taluni fattori ricorrenti di conflittualità sindacale e introdurre effettive garanzie a favore degli utenti.

A tal fine le parti stipulanti i contratti collettivi del settore, sottoscrivendo il protocollo assumono reciproci impegni relativamente alle relazioni sindacali ai vari livelli.

5.1. Per prevenire conflitti sul riconoscimento della rappresentatività sindacale ai fini delle relazioni sindacali e della contrattazione collettiva, le associazioni e le imprese, ai vari livelli, osserveranno codici di comportamento per il riconoscimento degli interlocutori sindacali, fermo restando che si tratta di una forma di volontaria autolimitazione della libertà negoziale riconosciuta ai datori di lavoro dalla vigente legislazione, autolimitazione che è impegnativa nell'ambito e per la durata del presente Patto.

Tali codici di comportamento adottano i seguenti criteri:
a) Costituisce condizione comunque necessaria per l'instaurazione e il mantenimento di relazioni sindacali a qualunque livello la sottoscrizione del presente Patto e la leale osservanza ed il rispetto degli accordi di settore o di impresa sulle prestazioni indispensabili ex lege n. 146 del 1990.
Le imprese, e le loro organizzazioni rappresentative, non intratterranno relazioni sindacali e non sottoscriveranno accordi con soggetti sindacali che non assumano e non rispettino gli obblighi derivanti dal presente Patto e dagli accordi ex lege n.146/1990. Le parti si impegnano a completare, entro 90 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Patto, la definizione di tutti gli accordi sulle prestazioni indispensabili. Entro il mese di febbraio 1999 si svolgerà una sessione di verifica con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

b) A livello nazionale le associazioni, oltre quanto previsto dai contratti vigenti, riconoscono la capacità di partecipare alle trattative contrattuali e la facoltà di sottoscrivere contratti collettivi alle organizzazioni sindacali che abbiano assunto e rispettino gli obblighi derivanti dal Patto e dagli accordi ex lege n. 146/1990, e che abbiano una rappresentatività significativa nell'ambito di applicazione del contratto collettivo nazionale. Si considera significativa, salvo che in sede nazionale non sia concordato un criterio diverso, la rappresentatività prevista a regime (5%) dall'articolo 7, del decreto legislativo n. 396, del 1997, per l'ammissione alle trattative nel settore delle pubbliche amministrazioni, verificata nei diversi ambiti contrattuali sulla base delle deleghe per il versamento dei contributi sindacali e dai voti ottenuti nelle elezioni delle RSU, ove si siano svolte.
Le elezioni delle RSU, ove previste, saranno indette entro dodici mesi dalla data di sottoscrizione del presente Patto.

c) Alle altre organizzazioni sindacali, che abbiano sottoscritto il Patto e gli accordi sulle prestazioni indispensabili, di cui alla lettera a) e li osservino lealmente, ma che non raggiungano la rappresentatività nazionale minima di cui alla lettera b), sono riconosciute forme di relazioni sindacali secondo quanto sarà previsto nei contratti collettivi, senza che questo dia direttamente titolo alla partecipazione a trattative contrattuali o alla sottoscrizione di contratti collettivi, e verrà comunque assicurata la trattenuta dei contributi sindacali degli iscritti da parte delle aziende, con le modalità e nella misura minima fissata nei singoli contratti.

d) A livello di singole imprese e/o unità produttive restano ferme le prerogative sindacali di competenza delle RSA o, se costituite, delle RSU.

5.2. I contratti collettivi dovranno prevedere procedure di raffreddamento ai vari livelli, vincolanti per entrambe le parti, che recepiscano le disposizioni degli accordi del 23 luglio 1993 e del 22 dicembre 1994, confermati il 22 dicembre 1998, in materia di rinnovi dei contratti collettivi.

5.3. Nei casi di vertenze collettive attinenti l'applicazione di accordi collettivi e/o la loro interpretazione, le parti adotteranno una procedura di conciliazione attraverso modalità che prevedono il coinvolgimento delle parti stesse in via diretta, con loro rappresentanze, nonché, esaurita questa fase, attraverso un ricorso volontario consensuale ad entità terze, comunemente individuate, in funzione di ausilio per la composizione. Le modalità delle procedure di conciliazione saranno definite dai contratti collettivi. Il ricorso alle procedure di conciliazione comporta la non assunzione di iniziative unilaterali delle parti per la durata della procedura e la sospensione delle iniziative eventualmente adottate; è comunque assicurata la continuità del servizio.

In ogni caso i contratti collettivi nazionali di lavoro prevedranno procedure in base alle quali dovranno essere esplicitate e pubblicizzate le richieste (piattaforme) che stanno alla base della vertenza nonché valutate le ragioni che rendono necessario il ricorso allo sciopero in rapporto ad altre forme di composizione. La possibilità di stabilire ulteriori forme di coinvolgimento delle parti ed eventualmente di consultazione dei lavoratori sarà verificata dalle parti in un gruppo di lavoro tecnico che riferirà al Ministro dei Trasporti e della Navigazione entro tre mesi.

5.4. I contratti collettivi potranno altresì prevedere l'introduzione, in via sperimentale, di forme di azione collettiva alternativa, adottabili dalle singole organizzazioni sindacali, che, pur risultando

onerose per le imprese e per i lavoratori che aderiscono alla protesta, non incidano sulla funzionalità del servizio e non penalizzino gli utenti.

D. Accordo sulle regole per l'esercizio dello sciopero e la salvaguardia degli utenti.

6 – In un quadro di relazioni sindacali più moderno e più stabile, fondato su regole certe e condivise, adeguato alle particolari caratteristiche del settore dei trasporti e alle condizioni nuove determinate dalle trasformazioni in atto si rendono possibili misure più avanzate per rendere più certo l'esercizio del diritto di sciopero e per realizzare una ulteriore salvaguardia degli utenti in caso di ricorso allo sciopero. A tal fine le Parti convengono che alle procedure di raffreddamento ricorreranno tutti i sottoscrittori il presente Patto e gli accordi sulle prestazioni minime indispensabili.

Salvo che negli accordi sulle prestazioni indispensabili ex lege n. 146 del 1990 esistenti nei diversi settori o imprese non siano già previste regole corrispondenti, le regole corrispondenti, le regole seguenti integrano le misure di salvaguardia degli utenti di cui all'art. 2 della legge n. 146 del 1990 contenute negli accordi rispettivamente applicati, e saranno pertanto sottoposte alla Commissione di Garanzia ai fini della valutazione di idoneità.

6.1. Per evitare che lo stesso servizio pubblico subisca continue interruzioni per effetto di scioperi proclamati in successione da sigle sindacali diverse, le organizzazioni sindacali che aderiscono al Patto ricercheranno volontariamente di coordinare tra di loro e di concentrare nel tempo le iniziative rivendicative e conflittuali.

In ogni caso, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo, incidente sul medesimo servizio di trasporto o bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a dieci giorni, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama (c.d. rarefazione oggettiva).

Tuttavia, la regola precedente non si applica, fermo restando il periodo minimo di preavviso e le altre procedure, quando lo sciopero è proclamato da più organizzazioni sindacali, e queste rappresentino, in base ai criteri di misurazione richiamati al punto 5, nel loro insieme, la maggioranza dei dipendenti considerati rispetto al totale dei lavoratori cui si applica il contratto collettivo di riferimento. Fino alla costituzione delle RSU, ove previste, da effettuarsi entro il termine di cui al punto 5.1 b), che precede, la maggioranza sarà computata con riferimento ai dipendenti iscritti.

Il Governo individuerà le misure necessarie affinché quanto previsto dal presente punto possa essere applicato alle categorie del pubblico impiego che prestano attività funzionali ai servizi di trasporto.

6.2. Al fine di potenziare la funzionalità dell'Osservatorio sui conflitti nei trasporti, costituito presso il Ministero dei trasporti, costituito presso il Ministero dei trasporti, ed al fine di evitare sovrapposizioni tra scioperi proclamati nello stesso settore o incidenti sul medesimo bacino di utenza,
ogni organizzazione sindacale che intende proclamare uno sciopero è tenuta a rilevare presso l'Osservatorio la concomitanza di altre agitazioni ovvero a formalizzare la dichiarazione di sciopero, le modalità di svolgimento, le motivazioni della agitazione stessa.

6.3. Le Parti convengono sull'esclusione di ogni uso strumentale della revoca degli scioperi proclamati (c.d. effetto annuncio). La revoca comunicata dopo il termine previsto per l'informazione agli utenti (non meno di tre giorni) è giustificata solo dal raggiungimento di un accordo. Il mancato avvio delle procedure di raffreddamento o la revoca tardiva ingiustificata, in quanto provocano un'alterazione del servizio pubblico a causa dell'"effetto annuncio", vengono considerate come forme sleali di azione sindacale.
L'impresa potrà adottare tutte le misure organizzative necessarie al più efficiente dimensionamento del servizio. Il comportamento delle parti viene segnalato alla Commissione di Garanzia per le valutazioni di competenza.

6.4. Nei mesi di maggio e novembre di ciascun anno il Governo promuoverà un'apposita sessione al fine di effettuare un esame delle vertenze e di definire, in accordo tra le parti, ferme restando le franchigie esistenti nei diversi settori, ulteriori periodi di franchigia in relazione a periodi di alta mobilità dei passeggeri sui collegamenti locali, nazionali ed internazionali.

6.5. Le parti convengono di assicurare l'effettività e la trasparenza del sistema sanzionatorio previsto dalla legge n. 146 del 1990, eliminando ogni discrezionalità da parte delle imprese. Le sanzioni saranno applicate non oltre i trenta giorni dalla valutazione della Commissione di Garanzia che definirà i relativi procedimenti nei termini previsti dalla legge n. 241 del 1990. Dell'applicazione i datori di lavoro daranno notizia alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti istituito presso il Ministero dei Trasporti. L'Inps trasmetterà trimestralmente alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti istituito presso il Ministero dei Trasporti i dati conoscitivi sulla devoluzione all'Inps dei contributi sindacali a norma della legge n. 146 del 1990.

7 – I comportamenti ritenuti contrari agli obblighi assunti potranno essere segnalati da ciascuna delle parti firmatarie alla Commissione di garanzia di cui alla Legge n. 146 del 1990. Per le violazioni delle procedure previste dal presente Patto ai punti 5.2 e 5.3, i contratti collettivi nazionali di lavoro prevedranno le fattispecie, le modalità e le misure delle sanzioni da applicare alle parti, definite sulla base dei principi di equità e di proporzionalità.

8 – Le Parti convengono che, entro il mese di dicembre del 1999, si procederà ad una verifica sull'applicazione del presente accordo, anche al fine di verificare la funzionalità delle procedure individuate e l'efficacia delle stesse, prevedendo gli eventuali correttivi necessari. In ogni caso, su richiesta di una delle parti, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, potrà convocare un'apposita sessione di verifica in caso in cui venga denunciata una grave violazione degli impegni assunti con la sottoscrizione del presente accordo.

ALLEGATO 13

TUTELE ASSICURATIVE F.A.N.I.MAR.

VERBALE DI ACCORDO 20 DICEMBRE 2002

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 (IPSEMA), le parti convengono che le norme sulle tutele stesse di cui all'Accordo Nazionale Confitarma del 23 luglio 1997 e agli accordi Nazionali Fedarlinea 21 maggio 1997 e 10 settembre 1997, riaffermate nel CCNL del 05/08/99, vengono da oggi abrogate e sostituite come segue:

1 – Ogni Datore di lavoro continuerà a versare € 201,42 (Lit. 390.000) annue per marittimo al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi). Da detto importo è stata e sarà scorporata la somma di € 85,22, sempre annua per marittimo, che è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 lettera c e d). La differenza di € 116,20 annui per marittimo è stata e sarà destinata alla copertura delle assicurazioni per malattie e/o infortuni causa di ritiro del Libretto di Navigazione, e/o assicurazioni per ritiro o sospensione del Titolo Professionale (punto 3 lettere a e b).

Le suddette somme sono state e continueranno ad essere versate al F.A.N.I.MAR. con le seguenti modalità: € 85,22 annui per marittimo con la data del 1° gennaio di ogni anno; € 116,20 annui per marittimo al 1° gennaio di ogni anno oppure in coincidenza con le date di scadenza annuale già in essere e diverse dal 1° gennaio in conseguenza delle varie date di scadenza delle precedenti polizze assicurative dei singoli Armatori.

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

3 – Il F.A.N.I.MAR., premesso quanto indicato ai precedenti punti 1) e 2), continua, restandone l'unico responsabile, ad avere l'obbligo di rinnovare la sottoscrizione delle polizze di assicurazione per i seguenti titoli ed importi, nei limiti delle condizioni generali e/o particolari d'uso e/o di mercato, polizze le cui condizioni valgono e varranno ai fini dell'accertamento del diritto all'indennizzo per ogni marittimo assicurato:

a) Per i sinistri avvenuti a seguito di malattie od infortuni a condizione che tali malattie od infortuni abbiano comportato il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione con conseguente dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione da parte di entrambe le Commissioni di I° e II° grado:

fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 31.000,00 (già Lit. 60.000.000)
fino a 50 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 15.500,00 (già Lit. 30.000.000)
fino a 55 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 7.750,00 (già Lit. 15.000.000)
fino a 60 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 5.200,00 (già Lit. 10.000.000)
fino a 65 anni non compiuti un indennizzo pari a	€ 2.600,00 (già Lit. 5.000.000).

Gli indennizzi di cui sopra per i marittimi in R.O. (Regolamento Organico), in C.R.L. (Continuità di Rapporto di Lavoro) ed in T.P. (Turno Particolare), intendendosi come marittimi in Turno particolare quei marittimi iscritti permanentemente nelle liste T.P. dell'Armatore di appartenenza, potranno essere richiesti al F.A.N.I.MAR. anche per malattie od infortuni comportanti il ritiro definitivo del Libretto di Navigazione 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 a causa stessa dello sbarco.
La denuncia di avvenuto ritiro del Libretto di Navigazione, ovvero di prima dichiarazione di inidoneità alla navigazione, deve essere inoltrata al F.A.N.I.MAR. già al momento dell'avvenuta conoscenza da parte del marittimo allegando il relativo verbale della Commissione di I° grado che ha deciso in tal senso. Comunque per poter accedere all'indennizzo la definitiva dichiarazione di inidoneità alla navigazione dovrà essere sancita, su ricorso del marittimo, anche dalla Commissione di II° grado salvo che il marittimo stesso all'atto della denuncia di cui sopra non abbia altresì richiesto al F.A.N.I.MAR. di fare costituire ai propri Assicuratori il Collegio Arbitrale così come previsto dalle condizioni di polizza indicando il nominativo del proprio medico fiduciario svolgente funzioni di arbitro, dichiarando contestualmente altresì di non aver proposto né di voler proporre ricorso alla Commissione di II° grado.
Il giudizio emesso dal Collegio Arbitrale, che si costituirà e svolgerà il proprio compito nel luogo ove ha sede legale il F.A.N.I.MAR., sarà vincolante ed inappellabile per tutte le parti interessate.
Si ricorda e sottolinea che non vi sarà diritto ad alcun indennizzo qualora la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione sia motivata da: tossicodipendenza, alcolismo, AIDS, nonché da disturbi psichici, malattie nervose e mentali in genere. Così come peraltro previsto dalle condizioni generali e/o particolari d'uso e di mercato di tutte le polizze in materia.
Resta comunque inteso che qualora la permanente dichiarazione di inidoneità alla navigazione sia motivata solo ed esclusivamente dalle conseguenze di un infortunio, potrà essere avanzata richiesta di indennizzo anche se tale infortunio fosse stato subito durante un qualsiasi iniziale o temporaneo stato di malattia mentale non già diagnosticata.

b) Ritiro o sospensione del titolo professionale a seguito di sinistro marittimo:

gli ufficiali di coperta e macchina saranno inoltre assicurati per ritiro del titolo professionale a causa di sinistro marittimo per un massimale di € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000) per ogni ufficiale nonché € 10.400,00 (già Lit. 20.000.000) per tutela legale sempre in caso di sinistro marittimo.
Per l'eventuale periodo di sospensione del Titolo Professionale, sempre in caso di sinistro marittimo, saranno riconosciuti gli emolumenti mensili medi percepiti a bordo, sino ad un massimo complessivo di € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000).

c) Caso di morte a seguito di infortunio avvenuto a bordo per i marittimi provenienti dal T.P. o dal T.G. A bordo e a terra per i marittimi in C.R.L. e Regolamento Organico: € 25.900,00 (già Lit. 50.000.000).

d) Invalidità permanente totale o parziale (con franchigia relativa del 5%) a seguito di infortunio, con un massimale di € 36.200,00 (già Lit. 70.000.000) per infortunio avvenuto a bordo per i marittimi provenienti dal TP o dal TG. A bordo e a terra per i marittimi in CRL Regolamento Organico.

4 – Le convenzioni assicurative a suo tempo stipulate dal F.A.N.I.MAR. con primarie compagnie di assicurazione nonché le procedure che devono essere seguite per l'ottenimento dell'indennizzo sono già state ricevute per conoscenza da Confitarma e Fedarlinea che, a loro volta, le hanno 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 firmatari di tutti i CCNL d'imbarco sottoscritti da entrambe le Associazioni datoriali del settore firmatarie del presente accordo, restando inteso che anche tale diverso Fondo dovrà parimenti esonerare l'Armatore da ogni responsabilità così come stabilito al punto 2).
Si precisa che il presente accordo si continua ad applicare a tutti i contratti nazionali marittimi di settore, non si applica invece agli addetti agli aliscafi in quanto essi vollero che tutto il beneficio, allora previsto in L. 350.000 annue, venisse allocato in indennità di navigazione. Deroghe al suddetto principio possono essere concordate con pattuizioni a livello aziendale. Il presente accordo si applica altresì alle navi in temporanea dismissione di bandiera ai sensi della Legge 234/89 per i marittimi imbarcati su tali navi.
Non si applica inoltre a quelle realtà del settore di rimorchio i cui contratti collettivi aziendali prevedono trattamenti assicurativi di miglior favore per gli stessi titoli.

6 – **Versamenti**
I versamenti da effettuarsi al 1° gennaio di ogni anno per le assicurazioni in caso di morte o invalidità permanente da infortunio e quelli da effettuarsi alle rispettive scadenze per le assicurazioni relative alla perdita dei libretti di navigazione o del titolo professionale dovranno continuare ad essere effettuati al F.A.N.I.MAR. entro e non oltre dieci giorni dalle predette date. La non osservanza di tali termini farà ricadere sull'armatore la responsabilità per le tutele di cui al punto 3).
In caso di versamento ritardato, le tutele assicurative di cui al presente accordo riprenderanno a far data dal versamento medesimo

7 – **Calcolo delle quote da versarsi**
a) *Perdita del libretto di navigazione e del titolo professionale (punto 3° e 3b).*
I versamenti continueranno ad essere fatti per un numero di quote annuali pari al numero dei marittimi risultanti dalle tabelle di armamento maggiorato del numero di marittimi in C.R.L, Regolamento Organico e T.P. in riposo a terra. Eventuali variazioni in corso d'anno verranno regolate a nuovo in occasione del conguaglio di fine anno.

b) *Assicurazioni morte ed invalidità permanente da infortunio (punto 3 c) e 3d).*
I versamenti continueranno ad essere fatti per un numero di quote annuali pari al numero dei marittimi risultanti dalle tabelle di armamento maggiorato del numero di marittimi in CRL e Regolamento Organico in riposo a terra. Eventuali variazioni in corso d'anno verranno regolate a nuovo in occasione del conguaglio di fine anno.
Sia per le assicurazioni di cui al punto a) sia per quelle di cui al punto b) la presenza a bordo verrà accertata dal ruolo equipaggio e la permanenza in riposo a terra dalla documentazione relativa.

8 – **Variazioni stagionali dell'equipaggio**
Il versamento annuale continuerà ad essere formato dalla somma calcolata sull'equipaggio minimo e con i criteri di cui al punto 7) lettere a) e b), cui si aggiungerà una ulteriore somma calcolata sulla media ponderata delle ulteriori presenze a bordo per ogni singola nave così come risultante dall'esercizio dell'anno precedente.
Nel caso di nuovo armamento di una nave si procederà su dati stimati.
A fine anno si provvederà all'eventuale conguaglio a nuovo.

9 – Documentazione
L'armatore, su richiesta del F.A.N.I.MAR., o per conto suo, degli Assicuratori dello stesso, è sempre tenuto a fornire la documentazione necessaria ai fini assicurativi.
Il presente accordo ha decorrenza dal 1° gennaio 2003 e scadrà, in quanto parte integrante del CCNL di settore, nella stessa di quest'ultimo.

Letto, confermato e sottoscritto.

Pag. 9 dell'Accordo 11 giugno 2003

Tutele assicurative

A decorrere dal 1° gennaio 2004 le vigenti intese sulla materia in oggetto sono così modificate:
- Al punto 1, l'importo di € 201,42 è sostituito con € 261,00.
Inoltre, la somma di 85,22 euro è sostituita da 86,00 euro e quella di 116,20 euro con 175,00 euro.
- Viene istituita una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni con un importo pari a € 20.660,00. Pertanto al punto 3 lettera a) dopo le parole: "fino a 40 anni non compiuti un indennizzo pari a € 31.000,00 (già Lit. 60.000.000)" viene aggiunto: "fino a 45 anni non compiuti un indennizzo pari a € 20.660,00".

ADDENDUM AL VERBALE DI ACCORDO DELL'11 GIUGNO 2003

A maggior precisazione di quanto previsto alla pagina 9 "Tutele assicurative" del verbale di Accordo 11 giugno 2003 le parti sottoscrittrici dichiarano che la decorrenza del 1° gennaio 2004, che riguarda sia un incremento contributivo annuo da versare al Fanimar, che l'istituzione di una fascia aggiuntiva tra 40 e 45 anni (importo pari a € 20.660,00) per l'indennizzo in caso di ritiro del libretto di navigazione, deve intendersi riferita esclusivamente alle singole coperture assicurative in scadenza in tale data, mentre per le altre la decorrenza coinciderà con la data delle rispettive scadenze.

Le Aziende, pertanto, dovranno provvedere, con decorrenza 1° gennaio 2004 all'usuale versamento del contributo per la copertura assicurativa agli infortuni (€ 86,00 per marittimo), mentre verseranno, alle singole scadenze delle coperture assicurative (1° gennaio o in corso d'anno) il nuovo importo, pari a € 175,00 per marittimo, per la copertura assicurativa in caso di ritiro del libretto di navigazione. Di conseguenza l'operatività della nuova fascia aggiuntiva (40-45 anni) decorrerà, per i marittimi di ogni singola Azienda, dalla data di versamento al Fanimar dei 175,00 Euro di cui sopra.

Roma, 25 novembre 2003

Tutele assicurative

In relazione alla richiesta sindacale di ampliare le tutele assicurative del personale navigante con la copertura del caso di morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa e di migliorare le coperture assicurative già previste, le parti hanno convenuto quanto segue:

A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR., o altro Fondo avente i requisiti di cui al punto 5) dell'accordo 20 dicembre 2002, provvederà ad assicurare il caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia.
In particolare, verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00 a fronte di un premio annuale di € 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.

Pertanto, gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua € 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alla tabelle di armamento, affinché il F.A.N.I.MAR., tramite la sottoscrizione di specifiche polizze di assicurazione, le cui condizioni generali e/o particolari nonché esclusioni varranno ai fini dell'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, possa garantire una copertura assicurativa di € 12.500,00 per marittimo nel caso di morte avvenuta esclusivamente a bordo per cause naturali o per infortunio, in quest'ultimo caso il capitale assicurato si sommerà con gli eventuali capitali già assicurati in caso di infortunio.

La copertura assicurativa potrà essere garantita dal F.A.N.I.MAR. solo dal giorno successivo a quello in cui il medesimo entrerà nella reale disponibilità delle somme necessarie versategli dagli armatori.

* * * * *

Ai fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che i marittimi iscritti permanentemente in Turno Particolare, devono intendersi esclusivamente quelli che abbiano maturato almeno 15 mesi di navigazione nell'arco di 4 anni con la stessa società.
Tale limite non opera in caso di disarmo dei mezzi o cessazione di attività della società.
Il premio annuale per la copertura per il ritiro del libretto viene incrementato a decorrere dal 1° gennaio 2008 dagli attuali € 175,00 a € 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

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

Si precisa che:

nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dal presente allegato.

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 al ritiro del libretto stesso.

Resta ferma ogni altra previsione contrattuale in materia di tutele assicurative.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) che per l'accertamento dell'indennizzabilità, per data dell'evento, in relazione alla denuncia di cui al punto "1", si deve intendere la data di accadimento dell'infortunio o di insorgenza della malattia che ha causato la dichiarazione di inidoneità alla navigazione in quanto gli eventi assicurati sono sempre gli infortuni e le malattie che però possono essere indennizzati, alle condizioni previste, solo nel caso in cui siano risultati così gravi da comportare la dichiarazione di inidoneità alla navigazione da parte della Commissione di I° grado nonché di quella di II° grado (fatto salvo quanto previsto al punto "3").

b) che per i marittimi in R.O., C.R.L. o prelevati dalle liste del T.P. permanente dell'Armatore di appartenenza, le coperture valgono anche per gli eventi occorsi anche durante i periodi di riposo a terra. Per i marittimi prelevati o provenienti dal T.G. solo se occorsi esclusivamente a bordo od in franchigia (senza estensioni di alcun genere a dopo lo sbarco) e se risultati causa stessa dello sbarco.

c) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.

d) che sono esclusi dagli indennizzi 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 e ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.

f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

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

1 - Il marittimo dovrà inviare lettera raccomandata indirizzata al F.A.N.I.MAR. (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittimi), nella quale si denuncia l'infortunio 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 raccomandata al Fanimar con allegata la valutazione medica (in originale) che attesta il supposto grado di invalidità permanente (purché evidentemente superiore al minimo di franchigia del 5%) entro 1 anno dalla data di denuncia dell'infortunio. In mancanza, comunque una lettera raccomandata al Fanimar per interrompere il suddetto termine di prescrizione.

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

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

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

6 - Entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento degli atti di quietanza debitamente sottoscritti e datati da parte del marittimo interessato, di norma (salvo il periodo feriale estivo e di fine anno) gli Assicuratori di riferimento provvederanno al pagamento a mezzo bonifico bancario sul conto 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 e Fedarlinea per l'opportuna conoscenza, *si vuole ulteriormente precisare e/o integrare e/o convenire:*

a) che per l'accertamento del grado di invalidità permanente da infortunio, nella fattispecie, si potrà far riferimento solo alle tabelle INAIL, senza quindi tenere conto del danno biologico od altro come previsto invece quando si chiede un risarcimento a terzi per supposta responsabilità nell'accadimento dell'evento.

b) che il termine di prescrizione nella fattispecie è di un anno come da Codice Civile in materia.

c) che sono esclusi dagli indennizzi le conseguenze di infortuni pregressi al versamento al Fanimar da parte degli Armatori dei contributi previsti dall'Accordo Sindacale per l'attivazione od il mantenimento annuale delle relative coperture a favore dei marittimi interessati.

d) che non costituisce infortunio ogni evento che non sia dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna e che non produca lesioni fisiche obiettivamente constatabili. Escludendo quindi qualunque forma di malattia quali, ad esempio, infarto, ictus, etc., ipotesi peraltro sostenibile solo ed esclusivamente, nell'ambito della "responsabilità civile", nei confronti di chi possa eventualmente essere ritenuto responsabile dell'evento accaduto.

e) che ogni eventuale prestazione sociale e/o assistenziale aggiuntiva erogata direttamente dal Fanimar ai marittimi interessati dagli Accordi Sindacali, non può costituire alcuna forma di obbligo per il Fondo stesso, che eroga, Statutariamente, in forma di elargizione volontaria, nei limiti delle proprie risorse disponibili, su delibera e ad insindacabile giudizio del proprio Comitato di gestione e/o del proprio Consiglio di Amministrazione riservandosi la facoltà di valutarne l'opportunità anche caso per caso.

f) che ogni marittimo interessato potrà rivolgersi per ogni ulteriore dubbio od informazione preventivamente al Fanimar stesso od alle OO.SS. di categoria firmatarie dell'Accordo Nazionale Sindacale.

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 14

ASSICURAZIONE INTEGRATIVA SANITARIA

A fronte della richiesta avanzata dalle OO.SS. di rendere possibile una assicurazione integrativa sanitaria per tutto il personale marittimo ed amministrativo dipendente dalle società di navigazione dell'armamento pubblico e privato, le società dichiarano la propria disponibilità alla effettuazione, su richiesta scritta da parte del singolo lavoratore, della trattenuta mensile da versare in rate semestrali al FANIMAR all'uopo costituito.

L'anticipo semestrale da parte della società di armamento non comporterà oneri aggiuntivi per l'azienda stessa.

Nel caso di personale marittimo del T.G. dalle competenze allo sbarco sarà trattenuta la somma necessaria alla copertura della anticipazione effettuata.

ALLEGATO 15

VERBALE DI ACCORDO PER LA PREVIDENZA COMPLEMENTARE 30 MAGGIO 2007 E SS.MM.II.

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 14 mensilità all'anno, l'azienda verserà sulla posizione individuale del lavoratore, per 14 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 a € 10,32, di cui € 5,16 a carico del socio e € 5,16 a carico del datore di lavoro, da versare in un'unica soluzione;
- quota associativa mensile pari a € 1,50 a carico del socio;
- costo annuale indirettamente a carico dell'aderente in funzione della scelta di comparto.

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

* * * * *

ACCORDO 3 FEBBRAIO 2009 – PREVIDENZA COMPLEMENTARE

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

ALLEGATO 16

ACCORDO 30 LUGLIO 2015

TERZO UFFICIALE JUNIOR – INTRODUZIONE DELLA RETRIBUZIONE DI INGRESSO

A decorrere dalla data di stipula del presente accordo, il lavoratore marittimo che consegue, al termine del percorso formativo, l'abilitazione di Ufficiale e che non risulta essere mai stato imbarcato come Ufficiale abilitato alla guardia potrà essere arruolato come Terzo Ufficiale Junior.

Ai fini delle tabelle minime di sicurezza il Terzo Ufficiale Junior è un Ufficiale abilitato alla guardia in quanto in possesso della relativa abilitazione professionale.

Allo scopo di favorire l'inserimento nel mondo del lavoro dell'Allievo Ufficiale che ha conseguito l'abilitazione, questi potrà essere imbarcato, in base alle disposizioni del CCNL vigente, come Terzo Ufficiale Junior e allo stesso verrà riconosciuta, nei primi 12 mesi d'imbarco, una retribuzione d'ingresso composta dal minimo contrattuale e da tutti gli altri elementi retributivi previsti dal CCNL per la qualifica di Terzo Ufficiale ridotti del 20%.

ALLEGATO 17

VERBALE DI ACCORDO 19 NOVEMBRE 2015
COMMISSARI E ASSISTENTI COMMISSARI

Visto

- l'art. 321 del Codice della Navigazione che stabilisce la gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo a bordo delle navi;

considerato che

- il costante miglioramento e potenziamento dei servizi offerti a bordo delle navi traghetto, in particolare della gestione dell'attività alberghiera, della comunicazione e dell'assistenza ai clienti, è un obiettivo primario delle imprese armatoriali;

- i Commissari di bordo sono figure professionali fondamentali per l'efficiente svolgimento delle attività sopra richiamate;

- le suddette figure professionali non sono attualmente disciplinate né all'interno del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 tsl e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 tsl e inferiori a 3000 tsl o 4000 tsc (Confitarma) né all'interno del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il personale navigante ed amministrativo delle società che svolgono servizi di cabotaggio di breve, medio e lungo raggio sia con navi superiori a 50 tsl sia con unità veloci HSC, DSC e aliscafi (Fedarlinea);

le parti convengono che

nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 tsl e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 tsl e inferiori a 3000 tsl o 4000 tsc (Confitarma) e nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il personale navigante ed amministrativo delle società che svolgono servizi di cabotaggio di breve, medio e lungo raggio sia con navi superiori a 50 tsl sia con unità veloci HSC, DSC e aliscafi (Fedarlinea) vengono introdotte, a decorrere dalla data di stipula del presente accordo, le seguenti qualifiche contrattuali:

- Primo Commissario di bordo, equiparato sotto il profilo economico e, ove compatibile, sotto il profilo normativo al Primo Ufficiale;

- Secondo Commissario di bordo, equiparato sotto il profilo economico e, ove compatibile, sotto il profilo normativo al Secondo Ufficiale;

- Terzo Commissario di bordo, equiparato sotto il profilo economico e, ove compatibile, sotto il profilo normativo al Terzo Ufficiale.

- Assistente Commissario. Detta figura collabora con i Commissari allo svolgimento del servizio alberghiero ai passeggeri e dei servizi connessi.

Tutte le suddette figure professionali fanno parte della Sezione alberghiera.

* * * * *

Assistente Commissario

L'Assistente Commissario percepirà i minimi contrattuali previsti nella seguente tabella:

Minimi contrattuali Assistente Commissario

	19/11/2015	01/01/2016	01/01/2017
Assistente Commissario (con più di 12 mesi di navigazione)	€ 1.275,00	€ 1.307,77	€ 1.330,39
Assistente Commissario (con un periodo di navigazione superiore a 6 mesi ma inferiore a 12 mesi)	€ 1.230,00	€ 1.261,61	€ 1.283,44
Assistente Commissario (con meno di 6 mesi di navigazione)	€ 1.160,62	€ 1.190,41	€ 1.211,03

Allo scopo specifico ed esclusivo di tenere conto dell'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e di qualsivoglia disagio, all'assistente Commissario, imbarcato su nave superiore alle 3.000 tsl, spetterà un'indennità di navigazione, per giorno di effettivo imbarco, nella misura di seguito indicata:

Quota giornaliera indennità di navigazione:

Mediterraneo	Extra mediterraneo
€ 0,63	€ 0,72

In aggiunta all'indennità di navigazione di cui sopra, spetterà all'Assistente Commissario imbarcato sulle navi che navighino o sostino in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra o di pirateria, riconoscendo come tali quelle che, nel tempo, vengono individuate attraverso le intese internazionali in sede IBF (Warlike Operations Area, High Risk Area), una quota giornaliera integrativa, per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti, pari a € 10,00.

Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero, con decorrenza dal 61° giorno d'imbarco, e a contare dal giorno della partenza della nave dall'ultimo porto nazionale, sarà corrisposta all'Assistente Commissario, in aggiunta all'indennità di navigazione, una quota giornaliera integrativa dell'indennità di navigazione pari a € 2,50.

Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con Ordinanza del Ministero competente verrà corrisposta all'Assistente Commissario, per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo, ma non oltre i quindici giorni dalla partenza dal porto infetto, una quota giornaliera integrativa dell'indennità di navigazione pari a € 1,00.

Alla luce di quanto sopra convenuto, si conferma l'applicazione all'Assistente Commissario di tutti gli istituti economici e normativi applicabili a tale qualifica, previsti dai sopra richiamati C.C.N.L.

Per tutti gli altri specifici istituti contrattuali non menzionati nel presente accordo, per i quali, ai fini della loro applicazione, è previsto un differente trattamento fra personale di Stato Maggiore e Sottufficiali/Comuni (ad esempio vitto, valore convenzionale della panatica, congedo matrimoniale), l'Assistente Commissario viene considerato nell'ambito del personale di Stato Maggiore.

Gli Assistenti Commissari potranno essere alloggiati due per cabina.

Con esclusivo riferimento a grado e divisa, l'Assistente Commissario indosserà quelli previsti dalla normativa vigente per l'Allievo Ufficiale.

APPENDICE

ASSISTENZA ECONOMICA DA PARTE DELL'ENTE COMPETENTE PER LE MALATTIE INSORTE DOPO IL 28° GIORNO DALLO SBARCO

1 - Le Società assicureranno presso l'Ente competente il personale cui si applica il Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro ai fini della corresponsione – in aggiunta alle provvidenze già in atto per legge o per regolamento – di una indennità giornaliera per le malattie che impediscano totalmente e di fatto di attendere al lavoro e si manifestino dal 29° giorno successivo alla data dello sbarco e che siano denunciate ed accertate dal Medico di fiducia.

2 - Per malattia si intende ogni alterazione dello stato della salute come definita dalle norme relative alla erogazione della assistenza economica e sanitaria da parte delle Casse Marittime.

3 - La indennità giornaliera sarà corrisposta nella misura di un trentesimo del minimo contrattuale mensile (secondo le Tabelle allegate ai contratti nazionali di imbarco) effettivamente percepita alla data dell'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo, con esclusione di ogni altro elemento retributivo. La indennità giornaliera sarà corrisposta in base agli accertamenti e alle prescrizioni dei medici fiduciari in conformità alle disposizioni vigenti, a partire dal 4° giorno successivo a quello della denuncia della malattia debitamente accertata fino alla guarigione clinica del marittimo e per la durata massima di 180 giorni dall'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo.

La indennità giornaliera non sarà corrisposta:

a) ai marittimi che percepiscono dall'Ente competente le prestazioni economiche previste dalla legge 16 ottobre 1962, n. 1486, per i casi di temporanea inidoneità fisica ai servizi della navigazione, giudicati dalle competenti Commissioni mediche;

b) ai marittimi che abbiano maturato il diritto alle prestazioni dell'assicurazione di malattia «fondamentale» e «complementare» in seguito a lavori eseguiti in servizio di comandata nei porti;

c) al marittimo cui si applica il Regolamento sulla C.R.L. che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

Ai fini dell'applicazione della presente norma, copia dell'elenco nominativo dei marittimi in continuità da inviare all'Ente competente, sarà trasmesso anche alle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie.

DIRITTI SINDACALI

In applicazione della norma 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 sulle navi soggette all'applicazione del presente contratto «rappresentanze sindacali di bordo» scelte fra i componenti dell'equipaggio.

Su ogni nave possono essere nominati per ogni Organizzazione sindacale stipulante il presente contratto:

1 rappresentante sindacale sino a 100 membri di equipaggio;
2 rappresentanti sindacali da 101 a 300 membri di equipaggio;
3 rappresentanti sindacali oltre 300 membri di equipaggio.

Della nomina sarà data comunicazione all'armatore ed al Comando di bordo.

I rappresentanti sindacali, che durano in carica, salvo revoca, per tutto il periodo di imbarco, avranno le seguenti attribuzioni:

a) prospettare verbalmente o per iscritto al Comando di bordo le questioni che possono sorgere relativamente all'esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi aziendali;
b) cooperare con la Commissione viveri, od eventualmente farne parte, per il controllo della qualità, quantità, confezione e distribuzione del vitto;

c) conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa;
d) indire assemblee sulle navi previa comunicazione al Comando di bordo e compatibilmente con le esigenze di servizio.

Eventuali problemi insoluti tra il Comando di bordo ed i rappresentanti sindacali formeranno oggetto di esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali.

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

Per l'eventuale cancellazione e mancata reiscrizione nel turno particolare si applicherà la procedura prevista nelle «norme sui turni particolari».
I componenti le rappresentanze sindacali beneficiano della tutela disposta dalle norme dello Statuto dei lavoratori.

RAPPRESENTANZE SINDACALI UNITARIE

In considerazione delle oggettive difficoltà che si frappongono alla generalizzazione dell'istituto al settore marittimo a causa della specificità del lavoro a bordo delle navi, le parti a livello nazionale individueranno ambiti merceologici o territoriali, ovvero società armatoriali, nelle quali sperimentare l'elezione delle Rappresentanze Sindacali Unitarie (RSU), in applicazione dei vigenti accordi interconfederali.

ACCESSO A BORDO DEI RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI DEI LAVORATORI

1 - È consentito ai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie l'accesso a bordo delle navi da carico nei porti nazionali

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

3 - I rappresentanti sindacali potranno conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa esclusivamente su questioni sindacali.

4 - L'autorizzazione all'accesso a bordo delle navi sarà rilasciata, per ogni singolo porto, a non più di quattro delegati di ciascuna Organizzazione sindacale, fermo restando che l'accesso a bordo di una stessa nave è limitato a due persone per Organizzazione Sindacale. I delegati delle Organizzazioni sindacali dovranno essere muniti di apposita tessera.

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

6 - Nei porti di transito per le navi in viaggio di ritorno e per quelle in viaggio circolare, l'accesso e la permanenza a bordo, quando la sosta della nave non sia inferiore a tre ore, saranno consentiti dopo un'ora dall'arrivo della nave e fino ad un'ora prima della partenza. In tal caso sarà consentita la presenza a bordo di un solo rappresentante per Organizzazione sindacale.

7 - Le Organizzazioni sindacali si impegnano a che la permanenza a bordo dei loro rappresentanti avvenga in modo da non disturbare il regolare svolgimento del servizio a bordo.

AFFISSIONE COMUNICAZIONI SINDACALI

1 - La Società curerà la collocazione su ogni nave in posto accessibile a tutti i membri dell'equipaggio, di un albo a disposizione delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie del presente contratto e delle Sezioni territoriali periferiche delle organizzazioni medesime.

2 - In tali albi saranno affisse le comunicazioni a firma delle Segreterie responsabili delle Organizzazioni e Sezioni periferiche predette, nonché delle Rappresentanze sindacali di bordo di cui al precedente paragrafo 1), che dovranno riguardare materie di interesse sindacale e del lavoro ed essere tempestivamente presentate ai Comandi delle navi e fatte pervenire, per opportuna conoscenza, alla Direzione della Società o Sedi succursali.

ASPETTATIVA DEI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE O A RICOPRIRE CARICHE SINDACALI PROVINCIALI E NAZIONALI PERMESSI AI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE

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

PERMESSI SINDACALI

A) Permessi retribuiti.

1 - Gli armatori concederanno ai rappresentanti sindacali di bordo permessi orari retribuiti mensili, non cumulabili, di otto ore compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo per l'espletamento del loro incarico durante la sosta della nave in porto nazionale.

2 - Eventuali richieste di cumulabilità dei permessi saranno, su istanza dell'organizzazione sindacale, esaminate dall'azienda.

3 - L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto al Comando di bordo con almeno 24 ore di preavviso.

B) Permessi non retribuiti.

4 - Gli armatori concederanno ai marittimi membri di organi direttivi delle Federazioni nazionali di categoria e delle Sezioni territoriali periferiche di dette Federazioni permessi orari non retribuiti, compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo, per partecipare, durante la sosta della nave in porto nazionale, a riunioni degli anzidetti organi direttivi od a trattative sindacali.

5 - L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto dalle Organizzazioni predette al Comando di bordo con almeno 24 ore di preavviso.

DELEGHE PER RISCOSSIONE DEI CONTRIBUTI SINDACALI

1 - Il marittimo potrà far pervenire alla Società armatrice, tramite la propria Organizzazione sindacale una delega a trattenere sulle proprie competenze un contributo associativo mensile da versare alla Organizzazione sindacale, indicata nella delega stessa, che sia stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro.

2 - La delega sarà valida sino a revoca scritta da parte del marittimo, anche contestualmente alla eventuale sottoscrizione di una nuova delega a favore di altra Organizzazione sindacale stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro. La revoca avrà effetto dal mese successivo a quella di avvenuta ricezione da parte della Società.

3 - Lo sbarco del marittimo iscritto a turno particolare o in continuità non costituisce motivo di decadenza della validità della delega.

4 - La prima trattenuta sarà effettuata sulla prima corresponsione di competenze successive al mese di ricezione della delega da parte della Società armatrice e il relativo importo sarà versato all'Organizzazione sindacale interessata oppure accreditato sul c/c bancario eventualmente indicato, entro il mese successivo alla data di effettuazione della trattenuta stessa sulle competenze del marittimo liquidate a mese od a viaggio. Analogamente le quote successive verranno rimesse alle Organizzazioni Sindacali interessate entro un mese dalla effettuazione della trattenuta sulle competenze del marittimo liquidate a mese od a viaggio.

5 - L'elenco delle deleghe inviato dalla Organizzazione sindacale stipulante e firmataria del contratto collettivo nazionale di lavoro sarà compilato in duplice copia, di cui una verrà restituita dalla Società alla Organizzazione sindacale stessa.

6 - Il contributo sindacale mensile viene stabilito nella misura dell'uno per cento del minimo contrattuale.

DELEGA COMUNE

Il marittimo potrà autorizzare il versamento del contributo anche ad un Fondo comune all'uopo specificato da tutte o parte delle Organizzazioni sindacali firmatarie, nel qual caso la delega sarà conforme al seguente fac-simile:

«Spettabile Società .....
in base agli accordi sindacali in vigore il sottoscritto.....
imbarcato in qualità di.....
sulla nave, chiede che venga effettuata sulle sue spettanze una trattenuta mensile quale contributo sindacale associativo, per una durata minima di 6 mesi a decorrere dal 1° del mese successivo, alla data di sottoscrizione della presente.
L'importo dovrà essere versato mensilmente sul conto corrente n. .....
presso la Banca, in Roma, Via.....
intestato al fondo comune aperto dalla FILT/CGIL (aderente CGIL), FIT/CISL (aderente CISL), UILTRASPORTI settore marittimi, indirizzando la relativa corrispondenza o documentazione a "Fondo marinaro" in Roma, Via.....
La presente delega vale anche come "revoca espressa" della eventuale precedente firmata a favore di altre Organizzazioni sindacali, fatta salva, però, la condizione sopra riportata circa la sua durata minima di 6 mesi».

Data..... FIRMA

QUOTA DI SERVIZIO

Ai marittimi imbarcati, salvo loro contrario avviso, da notificarsi entro 5 giorni al Comando di bordo, sarà effettuata una trattenuta mensile dello 0,50% della retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni, a favore delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori stipulanti e firmatarie la presente Sezione.

AGEVOLAZIONI ALLO STUDIO

Durante l'imbarco i marittimi che frequentino corsi di studio per corrispondenza o che comunque desiderino impegnarsi nello studio per conseguire titoli professionali, saranno ammessi su loro richiesta al comando, in turni di guardia che agevolino lo studio e saranno, per quanto possibile, esonerati dallo svolgere lavoro straordinario.

Saranno presi in esame, in base a curriculum scolastico, casi particolari che richiedendo un maggiore impegno nello studio, suggeriscano l'adozione di orari di lavoro particolari, nonché la concessione di ore retribuite da stabilire aziendalmente.

Per tale concessione il marittimo farà richiesta direttamente alla Società o tramite il Comando.

I marittimi che debbono sostenere esami di qualificazione per il conseguimento di un titolo professionale, possono usufruire su richiesta, qualora la nave sosti in porto italiano, o nel periodo in cui scala porti nazionali, di permessi retribuiti per tutti i giorni di esame e per i due giorni lavorativi precedenti la sessione di esame. Tali permessi sono subordinati alla presentazione della necessaria documentazione direttamente alla Società o tramite il Comando.

UTILIZZAZIONE DEL TEMPO LIBERO DURANTE IL PERIODO DI IMBARCO

Al fine di migliorare le condizioni di vita del marittimo durante le ore di tempo libero, sarà costituita una commissione composta da rappresentanti dell'armamento e delle organizzazioni sindacali firmatarie, con il compito di definire, nell'ambito dei programmi annuali, le iniziative per l'utilizzazione del tempo libero dei marittimi nel corso del periodo di imbarco.

TELEMEDICINA

Al fine di migliorare le dotazioni delle navi di strumenti utili ad assicurare forme di presidi sanitari, le Società di navigazione opereranno per verificare la possibilità di utilizzare servizi di telemedicina, efficace complemento alle forme di assistenza sanitaria già prevista a bordo.

Sarà, altresì, verificata l'eventualità di impiego delle apparecchiature per la telemedicina anche per perfezionare la preparazione degli ufficiali sui corsi obbligatori in materia sanitaria e per migliorare la pratica applicazione di alcune disposizioni in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro.

L'impiego della telemedicina a bordo sarà monitorato da un'apposita Commissione mista paritetica composta da 3 rappresentanti dell'armamento e altrettanti delle Organizzazioni sindacali stipulanti e firmatari del presente accordo.

TRATTAMENTO PERSONALE MARITTIMO ADIBITO AI LAVORI DI COMANDATA E/O ALL'ASSISTENZA DELLE NAVI ANCHE IN COSTRUZIONE

Art. 1
Paga giornaliera

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi sarà corrisposta la paga giornaliera (1/30mo del minimo contrattuale) prevista dal contratto di imbarco vigente per l'equipaggio della nave sulla quale i marittimi sono chiamati ad effettuare le prestazioni.

Art. 2
Panatica

Sarà somministrato il vitto secondo le disposizioni previste all'art. 37 della presente Sezione.

Art. 3
Provvidenze varie

A far data dal 24/11/1994 viene abolita la maggiorazione forfettaria di cui al (CCNL 24/7/1991) e i seguenti istituti: ferie, festività infrasettimanali, gratifica natalizia, gratifica pasquale e preavviso se dovuto, saranno corrisposti nelle misure determinate dalla presente Sezione.

Art. 4
Trattamento nelle festività nazionali

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi in giorno di festività nazionale sarà corrisposto, in sostituzione del trattamento previsto dall'art. 6 per le prestazioni in giorno festivo, il seguente trattamento: la paga di cui all'art. 1, più il compenso lavoro straordinario (nelle misure previste dal contratto di arruolamento applicabile all'equipaggio della nave per il lavoro straordinario festivo in porto) per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Art. 5
Orario di Lavoro

L'orario normale di lavoro è di otto ore.
È ammessa la chiamata in servizio di comandata per durata inferiore ad otto ore, ma con il minimo di quattro ore.
Nel caso che le otto ore di lavoro siano prestate fuori dell'orario normale feriale, si applicheranno le seguenti maggiorazioni:

- per turni di lavoro in ore notturne di giorno feriale: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turni di lavoro in ore diurne di giorno festivo: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turno di lavoro in ore notturne di giorno festivo: maggiorazione del 40% della paga e dell'indennità di contingenza. Per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le ore 6.

Art. 6
Lavoro straordinario

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

Art. 7
Assicurazione infortuni e malattie

Il personale di comandata è assicurato contro gli infortuni sul lavoro e contro le malattie presso l'Ente competente. Inoltre, per le sole malattie è assicurato con le seguenti norme:

1) – Malattie manifestatesi durante il rapporto di lavoro «Fondamentale»:
- le stesse prestazioni e con le stesse modalità in vigore per i marittimi imbarcati.

2) – Malattie manifestatesi entro ventotto giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro «Complementare»:

a) assistenza sanitaria e ospedaliera, come per i marittimi imbarcati;
b) indennità di malattia, come per i marittimi imbarcati, però solo nei casi in cui il lavoro di comandata che ha preceduto l'assunzione in assistenza abbia avuto una durata continuativa, alle dipendenze dello stesso armatore, anche se il lavoro si è svolto su più di una nave, di almeno cinque giorni.

Per «periodo continuativo di almeno cinque giorni» agli effetti del conseguimento dei benefici assicurativi che ne derivano, si deve intendere una successione continua dì giorni anche se intervallata da giorni festivi.

3) – Assistenza sanitaria ai familiari (e allo stesso lavoratore per le malattie manifestatesi dopo il 28° giorno ed entro il 180° giorno dalla cessazione del rapporto di lavoro):

- le stesse prestazioni spettanti ai familiari dei marittimi imbarcati, però solo nei casi in cui il rapporto di lavoro che ha preceduto l'assunzione in assistenza o durante il quale essa viene chiesta abbia avuto una durata continuativa di almeno cinque giorni, come previsto alla lettera b) del precedente punto 2).

Gli eventuali servizi di comandata di durata inferiore a cinque giorni non fanno perdere al marittimo i diritti assicurativi che avesse già acquisito, per sé e per i familiari, per precedenti prestazioni di lavoro di comandata di durata continuativa di almeno cinque giorni (calcolati come al precedente punto 2) alle dipendenze dello stesso armatore o per precedenti periodi di imbarco.

NOTA A VERBALE

Trattamento del 7° giorno

Considerato che sono sorte talune incertezze in ordine al trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi, le parti ad ogni effetto precisano che la regola contrattuale del settore per quanto attiene al corrispettivo giornaliero è quella del divisore 30, e pertanto precisano che la regola contrattuale circa la suddivisione per il divisore 26 costituisce eccezione e clausola di miglior favore anche per quanto attiene al suddetto trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi.

Le parti confermano altresì che l'indennità di navigazione costituisce un emolumento globale e di ulteriore trattamento di miglior favore, volto specificatamente a compensare e risarcire ogni possibile circostanza di disagio e penosità causata dal vincolo di permanenza a bordo.

Tutto ciò considerato, le parti si danno reciprocamente atto che il complessivo regime contrattuale vigente, anche con riferimento all'ulteriore riposo compensativo per la giornata del sabato, costituisce corrispettivo per ogni e qualsiasi titolo previsto da leggi e da ogni altra fonte, e pertanto riconoscono che tale volontà, come qui chiarita, regolerà anche per il futuro ogni maggiorazione dovuta per 1 giorno domenicale.

INDICE

Premessa 2

Navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. 3

CAPO I – TIPI DI CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 1 - Tipi di contratto di arruolamento 4
Art. 2 - Contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi 4
Art. 3 - Contratto di arruolamento a tempo determinato 5
Art. 4 - Contratto di arruolamento a tempo indeterminato 5
Art. 5 - Periodo di prova 6

CAPO II – COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 6 - Tabelle minime di sicurezza 7
Art. 7 - Sottufficiali 7

CAPO III – NORME DISCIPLINARI

Art. 8 - Rapporti gerarchici e norme disciplinari 8
Art. 9 - Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc. 8
Art. 10 - Infrazioni disciplinari e sanzioni 8
Art. 11 - Procedure dei reclami a bordo da parte dei lavoratori marittimi 10
Art. 12 - Controversie sindacali 11

CAPO IV – ORARIO DI LAVORO

Art. 13 - Orario di lavoro 12
Art. 14 - Orario di riposo 12
Art. 15 - Inizio del servizio a bordo 12
Art. 16 - Orario di lavoro nei porti con turno di porto 13
Art. 17 - Personale libero dal servizio e mezzo di trasporto 13
Art. 18 - Trattamento nella giornata del sabato in porto e in navigazione 13

CAPO V – LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 19 - Lavori per la sicurezza della navigazione, ecc. 14
Art. 20 - Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo 14
Art. 21 - Lavori per la manutenzione e pulizia della nave 14
Art. 22 - Lavori inerenti alla pulizia degli alloggi 14
Art. 23 - Servizio merci e provviste 14
Art. 24 - Sostituzione di ammalati e di infortunati – funzioni superiori 15
Art. 25 - Oggetti in consegna 15

CAPO VI – PAGHE, COMPENSI, INDENNITÀ

Art. 26 - Misura e componenti della retribuzione 16
Art. 27 - Scatti di anzianità / navigazione 16
Art. 28 - Computo riposi compensativi 16
Art. 29 - Indennità di navigazione per le navi fino a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c. 17
Art. 30 - Indennità di navigazione per le navi superiori a 3.000 t.s.l. 20
Art. 31 - Spese di viaggio, ingaggio e rimpatrio 24
Art. 32 - Termini e modalità di corresponsione delle paghe e altre competenze dei marittimi 24
Art. 33 - Gratifica natalizia (13ª) e gratifica pasquale (14ª) 25
Art. 34 - Assegno per il nucleo familiare 26

Art. 35 - Compensi per lavoro straordinario 26
Art. 36 - Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione 26

CAPO VII – ALLOGGIO E VITTO

Art. 37 - Alloggio e vitto 27
Art. 38 - Indennità sostitutiva della panatica 27
Art. 39 - Valore della panatica convenzionale 27

CAPO VIII – GIORNI FESTIVI – FERIE – CONGEDI – MATERNITÀ

Art. 40 - Giorni festivi 28
Art. 41 - Giorni festivi trascorsi a bordo 28
Art. 42 - Ferie 29
Art. 43 - Maternità 30
Art. 44 - Congedi parentali 30
Art. 45 - Congedo matrimoniale 30

CAPO IX – PREVIDENZE

Art. 46 - Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia.
Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione. 32
Art. 47 - Assicurazione contro la cancellazione dalle matricole e la perdita dell'abilitazione professionale per sinistro marittimo 32
Art. 48 - Indennità di disoccupazione in caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio 32
Art. 49 - Assicurazione malattie e infortuni 32
Art. 50 - Indennità perdita corredo strumenti professionali ed utensili 33

CAPO X – RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 51 - Risoluzione di diritto 34
Art. 52 - Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio o a tempo determinato 34
Art. 53 - Risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato 34
Art. 53 bis - Effetti sul contratto di arruolamento in caso di atti di pirateria e rapina armata contro le navi 36
Art. 54 - Preavviso 36
Art. 55 - Trattamento di fine rapporto 36

CAPO XI – REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 56 - Regolamento di bordo 37

CAPO XII – REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Premessa 39
Art. 57 - Iscrizione al turno 39
Art. 58 - Iscrizioni e reiscrizioni 39
Art. 59 - Regolamento di imbarco 40
Art. 60 - Periodo di imbarco 40
Art. 61 - Periodo di prova e reiscrizione al turno o cancellazione dal turno particolare 40
Art. 62 - Fondo Nazionale Marittimi (Navi superiori a 3.000 t.s.l.) 42
Art. 63 - Periodo di riposo per i marittimi iscritti al Fondo 43
Art. 64 - Sbarchi per malattia e infortunio 44
Art. 65 - Sbarchi per gravi motivi personali 44
Art. 66 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio 44

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

Art. 67 - Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro 46
Art. 68 - Applicabilità e criteri di ammissione alla C.R.L. 46
Art. 69 - Regime di continuità e premio di fidelizzazione 47
Art. 70 - Periodo d'imbarco 48
Art. 71 - Periodo di riposo 49
Art. 72 - Sbarchi per malattia e infortunio 49
Art. 73 - Sbarchi per gravi motivi personali 49
Art. 74 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale o malattia o infortunio 50
Art. 75 - Disponibilità retribuita 50
Art. 76 - Aspettativa non retribuita 50
Art. 77 - Gratifica natalizia (13ª) e pasquale (14ª) per il personale in continuità di rapporto di lavoro 51
Art. 78 - Ferie per il personale in C.R.L. 51
Art. 79 - Scatti di anzianità 51
Art. 80 - Trattamento di fine rapporto e indennità sostitutiva del preavviso 52
Art. 81 - Cause di cancellazione dalla C.R.L. 52
Art. 82 - Dimissioni 53

CAPO XIV – COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E ARBITRATO

Art. 83 - Collegio di conciliazione e arbitrato 54

CAPO XV – DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 84 - Disciplina contrattuale 56
Art. 85 - Affissione del contratto a bordo 56
Art. 86 - Contrattazione aziendale o di secondo livello 56
Art. 87 - Decorrenza e durata 57
Art. 88 - Allegati 57

ALLEGATI

Allegato 1 - Numero componenti l'equipaggio 58
Allegato 2 - Importi mensili del minimo contrattuale 63
Allegato 3 - Valore degli scatti di anzianità/navigazione 67
Allegato 4 - Compensi per lavori disagiati 70
Allegato 5 - Accordo 25 luglio 1978 71
Allegato 6 - Obblighi dell'assicurato in caso di dichiarata inidoneità 72
Allegato 7 - Indennità perdita corredo strumenti professionali e utensili 73
Allegato 8 - Protocollo su ambiente di lavoro 74
Allegato 9 - Salute e sicurezza dei lavoratori a bordo 75
Allegato 10 - Protocollo di intesa fra Confitarma e Filt-CGIL, Fit-CISL, Uiltrasporti 81
Allegato 11 - Protocollo d'intesa per i trasporti pubblici 18 luglio 1986 82
Allegato 12 - Patto sulle politiche di concertazione - 23 dicembre 1998 88
Allegato 13 - Tutele assicurative F.A.N.I.MAR. 93
Allegato 14 - Assicurazione integrativa sanitaria 104
Allegato 15 - Verbale di accordo per la previdenza complementare 30 maggio 2007 e ss.mm.ii. 105
Allegato 16 - Accordo 30 luglio 2015 107
Allegato 17 - Verbale di accordo 19 novembre 2015 - Commissari e Assistenti Commissari 108

APPENDICE

- Assistenza economica da parte dell'Ente competente per le malattie insorte dopo il 28° giorno dallo sbarco 111
- Diritti sindacali 111
- Rappresentanze sindacali unitarie 112
- Accesso a bordo dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori 112
- Affissione comunicazioni sindacali 113
- Aspettativa dei lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive o a ricoprire cariche sindacali provinciali e nazionali. Permessi ai lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive 113
- Permessi sindacali 113
- Deleghe per riscossione dei contributi sindacali 113
- Delega comune 114
- Quota di servizio 114
- Agevolazioni allo studio 115
- Utilizzazione del tempo libero durante il periodo di imbarco 115
- Telemedicina 115
- Trattamento personale marittimo adibito ai lavori di comandata e/o all'assistenza delle navi anche in costruzione 115