

VERBALE DI ACCORDO 5 GIUGNO 2007

PER IL RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO DEL SETTORE MARITTIMO

Il giorno 5 giugno 2007, presso la sede della Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, rappresentata dal dott. Stefano Messina con l'assistenza del dott. Tommaso Pacchelli e del dott. Claudio Barbieri, l'Assorimorchiatori, rappresentata dal dott. Giovanni Delle Piane, dal dott. Luca Vitiello e dal dott. Paolo Berardi, la Federimorchiatori, rappresentata dalla dott.ssa Stefania Visco, dall'Ing. Gianni Andrea de Domenico e dal dott. Roberto Tranquilli, la Fedarlinea, rappresentata dal dott. Giuseppe Ravera, dal cap. Giovanni Rizzo e dal dott. Lorenzo Paolizzi, con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, rappresentate rispettivamente dai signori: Roberto Scotti, Roberto Luvini e Massimo Ercolani, Remo Di Fiore e Beniamino Leone, Giuseppe Caronia e Angelo Patimo e con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali e alla presenza di una rappresentanza di delegati aziendali.

Le parti hanno rinnovato la parte normativa ed economica dei contratti collettivi nazionali del settore marittimo, prevedendo, in armonia con la prassi contrattuale del settore, per la prima durata quadriennale e relativa scadenza il 31 dicembre 2010, per la seconda durata biennale con relativa scadenza il 31 dicembre 2008.

L'incremento retributivo complessivo è stato frazionato in due tranches, la prima con decorrenza 1° giugno 2007, la seconda con decorrenza 1° gennaio 2008.

Le pattuizioni relative al "rimorchio" sono contenute in uno specifico accordo.

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

ASSORIMORCHIATORI

UILTRASPORTI

FEDERIMORCHIATORI

FEDARLINEA

Una-tantum

Per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007 è determinata una cifra una-tantum di cui alla tabella 1, che verrà corrisposta, con le competenze del mese di giugno 2007, esclusivamente ai marittimi in servizio alla data della firma del presente accordo in base ai criteri di seguito indicati.

Un quinto di tale cifra (quota mensile) sarà corrisposta ai marittimi in C.R.L. per ogni mese o pro-rata di permanenza in C.R.L. tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Al personale in Turno Particolare la quota mensile o pro-rata verrà corrisposta per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai marittimi in Turno Generale, imbarcati alla data di sottoscrizione del presente contratto verrà corrisposta una quota mensile o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007. Ai marittimi in Turno Generale, già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa Società entro il 1° settembre 2007, verrà corrisposta la quota una-tantum mensile o pro-rata relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

PREMESSA

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

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

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

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

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

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

contratto collettivo nazionale di lavoro.

Protocollo sulla semplificazione e unificazione contrattuale

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

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

Formazione e Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo

La marineria europea è da tempo caratterizzata da una grave crisi vocazionale, che interessa, in particolare, lo Stato maggiore. Degli effetti di tale crisi, che ha investito anche la flotta italiana, ne hanno già risentito i traffici internazionali e, in assenza della predisposizione e conseguente attuazione di adeguate misure di contrasto, presto anche i collegamenti nazionali potrebbero essere coinvolti nella problematica.

In tale contesto, le parti ritengono necessario predisporre iniziative utili, che, anche attraverso il coinvolgimento dello Stato, consentano un progressivo riavvicinamento dei giovani al lavoro marittimo.

In particolare, la formazione rientra senz'altro fra gli strumenti atti a fronteggiare il fenomeno, sebbene la mancanza di interventi statali - l'ultima disposizione di legge in materia è stata la 343/95, i cui effetti sono cessati nel 2001 - compromette, al momento, la definizione di linee di indirizzo generali sugli interventi formativi.

In effetti, si prende atto che parte delle Aziende hanno autonomamente svolto una attività formativa, utilizzando, laddove possibile, i pochi mezzi finanziari messi a disposizione al riguardo (vedi, ad esempio, i fondi paritetici per la formazione ex lege 388/2000) e sostenendo in proprio la quasi totalità dei costi. Per contro anche i marittimi hanno sostenuto in proprio i costi per la loro formazione e riqualificazione.

Inoltre, per effetto degli impegni assunti nelle precedenti tornate contrattuali, le parti si danno atto delle importanti iniziative indirizzate principalmente alla formazione degli Ufficiali (Accademia Italiana della Marina Mercantile), sia del personale di hotellerie (Scuola di Napoli), sia del progetto con l'Università Parthenope per personale qualificato da inserire nei quadri aziendali di terra e di bordo, sia alla formazione del personale altamente qualificato (Accademia del Mare di

Venezia).

L'assenza di specifici provvedimenti di legge sulla materia ha, al momento, compromesso la possibilità di definire uno strumento di indirizzo generale, che tenga in considerazione gli effettivi fabbisogni formativi, anche nell'ottica dell'impiego del personale navigante in alcuni settori rientranti nel cluster marittimo.

Le parti ritengono indispensabile individuare tale strumento, garantendone un suo efficace funzionamento, in considerazione della crisi vocazionale sopra richiamata, della necessità condivisa di coordinare le iniziative già predisposte e delle nuove esigenze formative derivanti dall'evoluzione dei mercati, dalle innovazioni tecnologiche del naviglio e dalla normativa in materia di safety e security.

In particolare, le parti, condividendo la centralità della formazione professionale, riferita agli ufficiali e alle altre categorie professionalizzate del settore individuano i seguenti comuni obiettivi di una attività congiunta di promozione e sviluppo della formazione professionale dei lavoratori marittimi quale strumento:

- strategico ai fini di una politica attiva dell'occupazione;
- di aggiornamento ai fini dell'acquisizione degli standard minimi previsti dalla Convenzione Internazionale STCW;
- di aggiornamento ed informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento ed informazione circa la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute;
- di aggiornamento e di informazione in materia di security;
- di sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo dell'automazione navale;
- di sviluppo della professionalità sulla qualità del servizio;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Per il conseguimento dei richiamati obiettivi, da non ritenersi esaustivi della materia, le parti convengono sulla costituzione di un Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo.

Tale Comitato sarà composto da 6 membri effettivi e da 6 membri supplenti, nominati dalle Associazioni datoriali e da altrettanti nominati dalle Organizzazioni sindacali.

Pertanto, il Comitato avrà il compito di promuovere tra le altre iniziative al fine di:

- analizzare i fabbisogni formativi del settore espressi dalle Società armatoriali, anche utilizzando indagini di mercato allo scopo già effettuate;
- favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;
- favorire l'utilizzo di strumenti informatici per la formazione (e-learning, m-learning, ecc.);
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo e dell'aggiornamento professionale nell'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;

- esaminare l'andamento complessivo di progetti, tesi ad avvicinare i giovani all'attività marittima;
- promuovere programmi di formazione mirata, in particolare, sui temi della safety, della security e della prevenzione;
- favorire lo sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e con gli indirizzi comunitari;
- individuare idonei strumenti per garantire l'imbarco degli allievi;
- favorire la predisposizione di percorsi formativi che alternino alla frequenza di corsi di istruzione, periodi di formazione a bordo;
- verificare la possibilità di creare percorsi formativi anche per il personale extracomunitario, con specifico riferimento alle qualifiche nei confronti delle quali è comprovato lo scarso interesse del personale comunitario.

A prescindere dagli obblighi di legge, le parti ritengono necessario imbarcare gli Allievi Ufficiali sulle navi della flotta italiana e intraprendere, attraverso il costituito Comitato nazionale, un'azione nei confronti dell'Amministrazione, tesa ad ottenere, entro breve tempo, l'emanazione del decreto sui nuovi titoli professionali.

Il Comitato opererà inoltre per una rapida riforma del collocamento della gente di mare che, nel rispetto delle peculiarità del settore, consenta la centralizzazione del collocamento stesso strumento utile al governo del mercato del lavoro.

Il Comitato provvederà altresì a predisporre iniziative tese a promuovere il lavoro marittimo. In particolare, anche attraverso il coinvolgimento dei competenti Ministeri, avvierà, presso il sistema scolastico, incontri per fare conoscere gli aspetti della vita lavorativa a bordo.

Al Comitato Nazionale spetterà, inoltre, predisporre tutte le iniziative utili per il recupero dei consistenti crediti, che tanto i lavoratori quanto le aziende vantano nei confronti dello Stato, per effetto delle disposizioni di legge che prevedevano contributi alla formazione, provvedendo altresì a promuovere, presso le sedi competenti la definizione di interventi normativi a sostegno della formazione professionale.

Tipi di contratti di arruolamento

1. Ferme restando le disposizioni contrattuali relative alla CRL e al Turno Particolare, il contratto di arruolamento può essere stipulato:
 - a) per un dato viaggio o per più viaggi;
 - b) a tempo determinato;
 - c) a tempo indeterminato.

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

3. I contratti di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità Marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli V (imbarco a

viaggio), T.D. (imbarco a tempo determinato) e T.I. (imbarco a tempo indeterminato) allegati al presente contratto.

Contratto di arruolamento a viaggio

1. Il contratto di arruolamento a viaggio è valido per la durata del viaggio o dei viaggi indicati.
2. Il contratto di arruolamento a viaggio si risolve se l'armatore modifica il viaggio o i viaggi originariamente previsti. Qualora tale modifica avvenga per fatto non imputabile all'armatore, il contratto di arruolamento si trasforma a tempo indeterminato.
3. Il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi non può essere stipulato per durata superiore a 4 (quattro) mesi; limitatamente alle navi che operano nel Mediterraneo la durata massima non dovrà superare 3 (tre) mesi; se il contratto di arruolamento a viaggio è stipulato per una durata superiore, si considera a tempo indeterminato.
4. Per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto o porti di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre alla eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.
5. Il contratto di arruolamento a viaggio si esaurisce dopo la discarica nel porto di arrivo indicato nel contratto stesso.
6. Qualora, per concorde volontà dell'armatore e del lavoratore marittimo, questi non venga congedato nel porto di ultima destinazione, il contratto di arruolamento si intende prorogato per un ulteriore viaggio e così di seguito.
7. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a viaggio si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
8. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

Contratto di arruolamento a tempo determinato

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

condizioni inscindibili e di miglior favore, hanno convenuto:

2. Ferma restando la disciplina di cui all'art. 326 del codice della navigazione 1°, 2° e 3° comma, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata non superiore a 4 (quattro) mesi. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato inferiore a sessanta giorni, il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo nel caso in cui complessivamente, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 (sessanta) giorni, si raggiunga l'arco temporale superiore ad un anno. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.
3. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo determinato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
4. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

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

Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

1. Nel contratto di arruolamento a tempo indeterminato il periodo di imbarco è stabilito in mesi 4 (quattro) prorogabili da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda di 60 (sessanta) giorni per tutte le navi (comprese le bulk carriers e le ore-oil) e di 30 (trenta) per le navi adibite a traffici mediterranei, per le navi O.B.O., le navi cisterna, le navi full containers. La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.
2. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo indeterminato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
3. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

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

1. Per i lavoratori marittimi il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi, a tempo determinato e a tempo indeterminato cessa al compimento del periodo contrattuale d'imbarco di cui agli articoli ... del presente CCNL.
2. Il lavoratore marittimo completato il periodo di arruolamento sbarcherà per fine contratto.

Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento

Il contratto di arruolamento può essere risolto:

- a) per volontà del lavoratore marittimo;
- b) per volontà del datore di lavoro per giusta causa o giustificato motivo.

a) Risoluzione per volontà del lavoratore marittimo

1. Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per volontà del lavoratore marittimo in porto nazionale od estero, prima del compimento del periodo contrattuale d'imbarco, il lavoratore marittimo stesso, dovrà darne preavviso nei termini indicati dal successivo articolo e sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questo anticipate.
2. I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica e dei figli, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco; o per fatto grave da documentare e sottoporre tempestivamente al datore di lavoro.
3. Il preavviso può essere dato dal lavoratore marittimo anche in navigazione.

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

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

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

Preavviso

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 e per quello a viaggio. Per i contratti di arruolamento di qualsiasi tipologia, di durata inferiore ai suddetti termini di preavviso, questi ultimi saranno stabiliti nella misura della metà della durata dei contratti stessi.
2. E' in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di minimo contrattuale conglobato, pro-rata della 13a e 14a mensilità, e se dovuti, supplemento paga per personale di stato maggiore, eventuali scatti di anzianità e indennità di rappresentanza di cui all'art. 27, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Iscrizione al turno

1. I lavoratori marittimi, compresi gli ufficiali, da iscrivere nel turno particolare, saranno prelevati a libera scelta dalla eventuale lista stagionale o dal turno generale.
2. Il turno particolare è suddiviso per le categorie previste dalle tabelle di armamento.
3. I lavoratori marittimi da imbarcare, non iscritti alla continuità di rapporto di lavoro, saranno prelevati dal turno particolare o in caso di indisponibilità dalla eventuale lista stagionale o dal turno generale.

Art. 69 - Iscrizioni e reiscrizioni

OMISSIS

Con decorrenza 1° ottobre 2007. Al comma 4 dopo le parole "143% del personale previsto dalle tabelle di armamento" vengono aggiunte le seguenti parole "per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave".

Art. 81 - Applicabilità e criteri di ammissione alla CRL

OMISSIS

Con decorrenza 1° ottobre 2007. Il numero complessivo dei marittimi

presenti in CRL e TP dovrà essere pari al 143% del personale presente nelle tabelle di armamento, per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave.

Art 51 bis - Indennità di navigazione per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

I valori dell'indennità di navigazione per le navi superiori a 3.000 t.s.l., con decorrenza 1° giugno 2007 sono definiti come segue:

Extra Mediterraneo

1° Ufficiale	euro 6,79
2° Ufficiale	euro 5,21
3° Ufficiale	euro 4,33
Sottufficiale C.S.	euro 3,09
Sottufficiale	euro 2,82
Comune	euro 1,81

Settore traghetti

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

Le parti si incontreranno, entro il 20 giugno 2007, per formalizzare un'intesa sindacale sui principi che regolano gli accordi di deroga sull'orario di lavoro per i viaggi di breve durata.

Aliscafì, mezzi veloci, HSC e collegamenti con le isole minori

Protocollo sui collegamenti con le isole minori

Visto

- il rilevante ruolo sociale dei collegamenti con le isole minori sia per quanto riguarda la mobilità delle persone che delle merci;
- che le Società di navigazione che assicurano tali collegamenti offrono rilevanti opportunità di impiego per il personale navigante, prevalentemente localizzato nelle regioni meridionali;
- che le medesime Società impiegano esclusivamente marittimi di nazionalità italiana;

- che la composizione dell'equipaggio in termini di nazionalità unitamente all'assenza di norme di sostegno strutturali comportano una situazione di sofferenza per questo comparto del settore marittimo;

le parti convengono

- che al fine di contenere le criticità sopra descritte e di fornire maggiore competitività ad un settore di particolare rilevanza sociale, sia per l'essenzialità dei servizi erogati che per i riflessi occupazionali sui lavoratori di nazionalità italiana, è necessario un impegno comune, affinché le Società, sia private che pubbliche, operanti in tale settore siano destinatarie dei benefici di natura previdenziale, oggi riconosciuti esclusivamente alle navi iscritte al Registro Internazionale;

- che in considerazione della necessità condivisa di individuare una disciplina per i marittimi imbarcati a bordo delle unità adibite ai servizi di collegamento con le isole minori, in considerazione anche della tipologia della navigazione che non supera le 45 miglia, nonché delle caratteristiche del servizio che non contempla il pernottamento a bordo degli equipaggi, le parti si impegnano ad iniziare subito dopo la firma del presente accordo e a definire entro il 30 novembre 2007 un contratto collettivo nazionale di lavoro meglio rispondente alle esigenze del settore, anche in considerazione delle moderne tecnologie (HSC). Il confronto vedrà impegnate a livello nazionale Confitarma, Fedarlinea e Segreterie Nazionali di Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti, ponendo particolare attenzione alle problematiche collegate alla organizzazione del lavoro e, con specifico riferimento agli aliscafi, al superamento dei limiti previsti in materia di ore di navigazione sulle ali e di prestazioni straordinari.

Assicurazione integrativa sanitaria

A fronte della richiesta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali di prevedere l'inserimento del personale aliscafi nelle tutele assicurative Fanimar, le Associazioni armatoriali ricordano la scelta fatta in occasione del rinnovo contrattuale del 1991, quando le risorse all'uopo stanziare furono allocate nella indennità di navigazione.

Le Società di navigazione aderenti a Confitarma e Fedarlinea dichiarano, però, la loro disponibilità a effettuare, su richiesta scritta da parte del lavoratore la trattenuta mensile da versare in rate semestrali ai Fanimar o ad altro Fondo costituito nel rispetto della disciplina contrattuale della materia.

Con decorrenza 1° settembre 2007 le Società riconosceranno ai marittimi che hanno presentato la richiesta di cui sopra un contributo annuo di euro 70,00.

Incremento del minimo contrattuale conglobato per Comandanti e Direttori di macchina

Ai Comandanti e Direttori di macchina per i quali trova applicazione il presente contratto è riconosciuto lo stesso incremento del minimo contrattuale conglobato convenuto per le medesime qualifiche nei rinnovi del Contratto collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003 per i Capitani

di Lungo Corso al Comando e Capitani alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle Società del Gruppo Tirrenia non in Regolamento Organico.

Indennità di missione giornaliera

A decorrere dal 1° giugno 2007 gli importi dell'indennità giornaliera di missione di cui all'art. 31 del presente contratto sono così definiti:

Comandanti e Direttori di macchina	euro 35,00
Ufficiali, Sottufficiali e Comuni	euro 35,00

Vitto a bordo

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

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

Norma transitoria

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

Mezzi navali speciali

Le parti convengono che in occasione del rinnovo del contratto di lavoro si procederà alla stesura ed alla stampa dei contratti di lavoro dei marittimi imbarcati sui mezzi navali speciali, entro il 31 dicembre 2007.

Si precisa che il campo di applicazione del contratto "mezzi navali speciali" è relativo ai mezzi con propulsione o senza propulsione propria che operano nella perforazione, nella produzione, nella posa di condotte e nella costruzione ed installazione di piattaforme, per la ricerca, l'estrazione e il trasferimento in condotte di prodotti petroliferi sia liquidi che gassosi.

Si precisa che i contratti collettivi nazionali riferiti ai "mezzi navali speciali" si applicano al personale marittimo imbarcato sui mezzi con propulsione o senza propulsione propria, che svolgono attività nei settori della perforazione, della posa di condotte e della costruzione ed installazione di piattaforme nel settore Oil & Gas.

Gli incrementi relativi alle indennità di navigazione troveranno applicazione anche nel contratto "mezzi navali speciali".

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 euro 12.500,00 a fronte di un premio annuale di euro 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.

Pertanto gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua di euro 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alle tabelle di armamento, affinché il F.A.N.I.MAR., tramite la sottoscrizione di specifiche polizze di assicurazione, le cui condizioni generali e/o particolari nonché esclusioni varranno ai fini dell'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, possa garantire una copertura assicurativa di euro 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 cori gli eventuali capitali già assicurati in caso di infortunio. Onde permettere di unificare le scadenze annuali al 1° gennaio, inizialmente, il 1° luglio 2007, gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. la somma di euro 18,00 per ogni marittimo, come sopra specificato, pari a 6/12 dell'importo annuo previsto per la copertura assicurativa fino al 31/12/2007, per poi versare l'intero suddetto importo di euro 36,00 per ciascun marittimo a partire dal 1° gennaio 2008 e così di seguito di anno in anno. La copertura assicurativa potrà essere garantita dal F.A.N.I.MAR. solo dal giorno successivo a quello in cui il medesimo entrerà nella reale disponibilità delle somme necessarie versategli dagli armatori.

Ai fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che 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 euro 175,00 a euro 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

sino a 40 anni non compiuti	euro 31.000,00
-----------------------------	----------------

da 40 a 45 anni non compiuti	euro	21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	euro	16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	euro	8.500,00
da 55 a 60 anni non compiuti	euro	6.000,00
da 60 a 65 anni non compiuti	euro	3.000,00

Si precisa che:

- nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla Commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dall'allegato 24 del CCNL vigente.
- Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

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

Contrattazione aziendale/di 2° livello

La percentuale dell'1% del minimo contrattuale da erogarsi ai lavoratori delle aziende nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione aziendale/di 2° livello, viene elevata al 2% con decorrenza dal 1° gennaio 2008.

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.

Contributo a carico dei lavoratori marittimi ed amministrativi per rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori marittimi ed amministrativi i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico i contratti collettivi nazionali di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni marittimo/amministrativo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

minimo contrattuale

26

Ferma restando per il marittimo/amministrativo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.

C.C.N.L. Comandanti e Direttori di macchina su navi superiori a 3.000 t.s.l.

L'art. 1 del vigente contratto è così sostituito:

Art. 1 - Tipi di contratto d'imbarco

Il rapporto di lavoro del Comandante o Direttore di macchina può essere costituito con uno dei seguenti tipi di contratto:

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

Il contratto di imbarco, da stipularsi avanti l'Autorità Marittima, è redatto ai sensi dell'art. 332 del Codice della Navigazione in conformità dei modelli:

- a) Mod. V - Contratto a viaggio;
- b) Mod. T.D. - Contratto a tempo determinato;
- c) Mod. T.I. - Contratto a tempo indeterminato.

Allegati al presente contratto.

Art. 2 bis - Contratto d'imbarco a tempo determinato

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

1. ferma restando la disciplina di cui all'art. 326 del codice della navigazione I, II e III comma, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata non superiore a quattro mesi. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato inferiore a sessanta giorni, il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo in caso in cui complessivamente, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 giorni, si raggiunga l'arco temporale superiore ad un anno, Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione;
2. il rapporto derivante dai contratto di arruolamento a tempo determinato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
3. il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

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

Art. 39 - Indennità di navigazione

NAVI DA CARICO

Dal 1° giugno 2007

Fino a 5.000 t.d.w.	euro 1.113,07
Da oltre 5.000 a 20.000 t.d.w.	euro 1.146,70
Da oltre 20.000 a 100.000 t.d.w.	euro 1.187,15
Oltre 100.000 t.d.w.	euro 1.234,19

NAVI TRAGHETTO Merci/Passeggeri

Dal 1° giugno 2007

Fino a 1.500 t.s.l.	euro 888,57
Da oltre 1.500 a 7.000 t.s.l.	euro 917,23
Da oltre 7.000 a 20.000 t.s.l.	euro 951,63
Oltre 20.000 t.s.l.	euro 991,75

Gli importi sopra elencati vengono ridotti del 20% per navigazione mediterranea.

Per le tratte di navigazione che non superano i trenta minuti tra porto e porto, gli importi sopra elencati vengono ridotti del 25%.

NAVI DA CROCIERA

Dal 1° giugno 2007

Comandante	euro 1.043,40
Comandante in 2a	euro 1.036,53
Direttore di macchina	euro 1.043,40
Direttore di macchina in 2a	euro 1.036,53

Art. ... - Istituzione del Turno Particolare

Gli armatori che gestiscono almeno tre navi istituiscono un Turno Particolare dove iscrivere Comandanti e Direttori di macchina prelevati a libera scelta dal Turno Generale o proveniente dal Turno Particolare previsto nel Contratto di Imbarco degli equipaggi.

Per l'iscrizione o reiscrizione al Turno Particolare il marittimo dovrà essere in possesso dei requisiti di categoria ed aver superato un periodo di prova di sei mesi.

Per l'individuazione dei limiti numerici dei marittimi da iscrivere nel Turno Particolare, valgono le disposizioni di cui all'art. 16/bis, ultimo comma, del presente contratto.

Ai fini di cui sopra per Armatore si intende anche un gruppo di società e/o compagnie consorziate con un unico Ufficio Marittimo.

Art. ... - Periodo di imbarco

Il periodo contrattuale di imbarco è di 4 (quattro) mesi, che, da parte dell'Armatore, è prorogabile o riducibile di giorni 30.

Particolari deroghe alla durata del periodo di imbarco di cui al comma 1 del presente articolo potranno essere concordate con le Organizzazioni

sindacali firmatarie, in sede aziendale, qualora particolari condizioni operative lo rendessero necessario.

Al termine del periodo di imbarco il Comandante o il Direttore di macchina in Turno Particolare verrà sbarcato per "avvicendamento" e verrà automaticamente reinscritto nel turno; conseguentemente il lavoratore sarà liquidato di tutte le competenze maturate, ivi compreso il trattamento di fine rapporto maturato.

Ai marittimi iscritti al Turno Particolare è assicurato un periodo di riposo a terra pari almeno al 33% del periodo d'imbarco.

Art. ... - Cancellazione dal Turno Particolare

Oltre alle infrazioni ai propri doveri di servizio, sono considerati giustificati motivi per la non reinscrizione al turno particolare o la cancellazione dal turno stesso:

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

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

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

Le disposizioni di cui all'art. 23 relative al collegio arbitrale sono estese ai Comandanti e Direttori di macchina in Turno Particolare.

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

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

Scatti di anzianità

Il regime di scatti di anzianità di cui all'art. 18 del presente contratto è esteso anche ai Comandanti e Direttori di macchina in Turno Particolare.

Per i Comandanti e i Direttori di macchina in Turno Particolare lo scatto di anzianità biennale maturerà al compimento di 24 mesi effettivi di imbarco.

Resta ovviamente inteso che il tetto degli otto scatti biennali costituisce la misura massima erogabile dell'istituto di cui trattasi, a prescindere dal regime contrattuale applicato.

Indennità per perdita corredo personale

Il limite massimo dell'indennità di cui all'art. 41 viene elevato, con decorrenza 1° luglio 2007, a euro 2.000.

Minimo contrattuale conglobato

Dal 1° giugno 2007

Comandante	euro 2.887,23
Comandante in 2a (crociere)	euro 2.540,26
Direttore di macchina	euro 2.733,55
Direttore di macchina in 2a (crociere)	euro 2.540,26

Dal 1° gennaio 2008

Comandante	euro 2.954,57
Comandante in 2a (crociere)	euro 2.599,51
Direttore di macchina	euro 2.797,31
Direttore di macchina in 2a (crociere)	euro 2.599,51

Una-tantum

Per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007 è determinata una cifra una-tantum di seguito indicata, corrisposta esclusivamente ai marittimi in servizio alla data della firma del presente accordo in base ai criteri di seguito indicati.

Un quinto di tale cifra (quota mensile) sarà corrisposta ai marittimi in C.R.L. per ogni mese o pro-rata di permanenza in C.R.L. tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Al personale in Turno Particolare la quota mensile o pro-rata verrà corrisposta per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 10 gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai marittimi in Turno Generale, imbarcati alla data di sottoscrizione del presente contratto verrà corrisposta una quota mensile o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007. Ai marittimi in Turno Generale, già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa Società entro il 1° settembre 2007, verrà corrisposta la quota una-tantum mensile o pro-rata relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

UNA TANTUM

Comandante	euro 610,27
Comandante in 2a (crociere)	euro 536,94
Direttore di macchina	euro 577,79
Direttore di macchina in 2a (crociere)	euro 536,94

Polizza sanitaria

In caso di ricovero in istituti o cliniche private i rimborsi previsti attraverso la polizza sanitaria stipulata tramite il F.A.N.I.MAR. prevedono a carico dell'assicurato una franchigia pari al 15% delle spese sostenute.

In caso di ricovero in struttura pubblica il rimborso per ogni giorno di ricovero viene elevato da euro 107,00 a euro 130,00.

Polizza assicurativa contro il rischio morte a seguito di infortunio a bordo e in caso di ritiro definitivo del libretto di navigazione a seguito di infortunio a bordo o di malattia (Allegato 5)

Viene inserita come punto 8 la seguente clausola:

Qualora, sempre a seguito di avvenuto ritiro del libretto di navigazione, non fosse possibile per la compagnia di assicurazione accertare il grado di invalidità permanente da infortunio o malattia, a causa di un prematuro decesso dell'assicurato, si procederà a fare indennizzare gli eredi, in base all'età, nelle misure di seguito indicate (solo fino a 55 anni non compiuti).

Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

sino a 40 anni non compiuti	euro	31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	euro	21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	euro	16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	euro	8.500,00

Contributo a carico dei lavoratori marittimi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori marittimi i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico i contratti collettivi nazionali di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni marittimo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

minimo contrattuale

26

Ferma restando per il marittimo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sui c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.

TABELLA 1

	Aumento 1°giugno 2007	Minimo contrattuale 1°giugno 2007	1° Scatto (ex 5%)1° giugno 2007
Comandante-navi superiori a 3.000 tsl	81,37	euro 2.887,23	
Direttore di macchina-navi superiori a 3.000 tsl	77,04	euro 2.733,55	
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	71,11	euro 2.523,28	euro 96,95
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	71,11	euro 2.523,28	euro 96,95

1° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	52,82	euro 1.874,36	euro 66,05
1° Ufficiale mediterraneo	52,00	euro 1.845,23	euro 64,65
2° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	44,61	euro 1.583,01	euro 52,07
2° Ufficiale mediterraneo	43,62	euro 1.547,82	euro 50,36
3° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	41,51	euro 1.472,94	euro 46,78
3° Ufficiale mediterraneo	40,74	euro 1.445,60	euro 45,47
Sottufficiale Capo Servizio/ Nostromo	38,64	euro 1.371,06	euro 41,93
Sottufficiale/cuoco/cambusiere/ottonaio/carpentiere/ tankista/elettricista	37,19	euro 1.319,76	euro 39,48
Barista Tirrenia/Adriatica	34,94	euro 1.239,61	euro 35,64
Comune di coperta e di macchina/comune polivalente/cameriere/2°cuoco/fuochista/ingrassatore/barista regionali	32,95	euro 1.169,33	euro 32,28
Carbonaio	32,82	euro 1.164,60	euro 32,06
Allievo Ufficiale con più di 9 mesi di navig.ne	31,09	euro 1.103,18	
Allievo Ufficiale con meno di 9 mesi di navig.ne	30,04	euro 1.065,89	
Giovanotto di macchina/giovanotto di 1a/garzone di 1a	29,75	euro 1.055,71	euro 26,86
Giovanotto di 2a/garzone di 2a/ garzone di cucina	28,69	euro 1.018,16	euro 25,07
Mozzo/Piccolo di camera e cucina/ Allievo comune polivalente	27,38	euro 971,50	euro 22,85
Padrone marittimo al comando su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	52,82	euro 1.874,36	euro 66,05
Meccanico navale alla direzione di macchina su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	52,82	euro 1.874,36	euro 66,05
1°Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	45,16	euro 1.602,44	euro 53,06

2°Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	39,33	euro 1.395,61	euro 43,13
Comandante in 2a su navi da crociera	71,59	euro 2.540,26	
Direttore di macchina in 2a su navi da crociera	71,59	euro 2.540,26	
Direttore sanitario su navi da crociera	77,04	euro 2.733,55	
1°Ufficiale/1°Commissario/Medico di bordo su navi da crociera	48,98	euro 1.738,03	euro 59,50
2°Ufficiale/2°Commissario su navi da crociera	41,76	euro 1.481,85	euro 47,21
3°Ufficiale/3°Commissario su navi da crociera	39,04	euro 1.385,20	euro 42,57
Sottufficiale capo servizio su navi da crociera	35,91	euro 1.274,22	euro 37,26
Sottufficiale/1°guardarobiere/tipografo/assistente ufficio su navi da crociera	34,65	euro 1.229,31	euro 35,11
Comune/2°cuoco/lavandaio/stiratrice su navi da crociera	30,87	euro 1.095,21	euro 28,69
Carbonaio su navi da crociera	30,48	euro 1.081,55	euro 28,03
3° cuoco su navi da crociera	29,12	euro 1.033,11	euro 25,71
Giovanotto di 1a/giovanotto di macchina/garzane di 1a/garzone di cucina e lavanderia su navi da crociera	27,60	euro 979,49	euro 23,15
Giovanotto di 2a/garzone di 2a su navi da crociera	26,60	euro 943,76	euro 21,44
Mozzo/Piccolo/Accompagnatrice turistica su navi da crociera	25,36	euro 899,68	euro 19,33
Allievo Ufficiale+9 mesi/Allievo commissario+21 anni su navi da crociera	29,10	euro 1.032,47	
Allievo Ufficiale-9 mesi/Allievo commissario-21 anni su navi da crociera	28,10	euro 997,18	
Allievo ufficiale con contratto			

di formazione lavoro su navi da crociera	27,57	euro	978,35	
Allievo sottufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	23,21	euro	823,66	
Allievo comune con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	20,78	euro	737,23	
Allievo commiss+1 su navi da crociera	21,93	euro	778,25	
Allievo commiss-1 su navi da crociera	21,15	euro	750,29	
Allievo cuoco+1 su navi da crociera	21,93	euro	778,25	
Allievo cuoco-1 su navi da crociera	21,15	euro	750,29	
Comandante aliscafi	81,37	euro	2.120,46	euro 78,12
Direttore di macchina aliscafi	77,04	euro	1.993,43	euro 72,00
1°Ufficiale aliscafi	43,20	euro	1.532,73	euro 49,68
Sottufficiale aliscafi	37,19	euro	1.319,76	euro 39,48
Comune aliscafi	32,95	euro	1.169,33	euro 32,28
Giovanotto aliscafi	29,90	euro	1.060,98	euro 27,11
Mozzo aliscafi	28,16	euro	999,24	euro 24,17
Conduttore/comandante/direttore di macchina su navi fino a 151 tsl	39,83	euro	1.413,23	euro 44,77
Comandante/conduttore su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	39,83	euro	1.413,23	euro 42,77
Direttore di macchina su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	39,83	euro	1.413,23	euro 41,90
Ufficiale su navi fino a 151 tsl	35,04	euro	1.243,34	euro 36,63
Sottufficiale su navi fino a 151 tsl	32,62	euro	1.157,50	euro 32,55
Comune su navi fino a 151 tsl	29,08	euro	1.031,92	euro 26,51
Giovanotto su navi fino a				

151 tsl	25,40	euro	901,38	euro 20,26
Mozzo su navi fino a 151 tsl	24,54	euro	870,80	euro 18,79

SEGUE TABELLA 1

TABELLA 1 (SEGUE)

	Scatto successivo (ex 3%) 1° giugno 2007	Scatto Com.ti e D.M. e successivo (ex 2%) 1° giugno 2007	Una tantum per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007
Comandante-navi superiori a 3.000 tsl		euro 45,91	euro 610,27
Direttore di macchina-navi superiori a 3.000 tsl		euro 42,99	euro 577,79
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	euro 58,17		euro 533,35
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	euro 58,17		euro 533,35
1° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	euro 39,63		euro 396,18
1° Ufficiale mediterraneo	euro 38,79		euro 390,03
2° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	euro 31,24		euro 334,60
2° Ufficiale mediterraneo	euro 30,22		euro 327,16
3° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	euro 28,07		euro 311,34
3° Ufficiale mediterraneo	euro 27,28		euro 305,56
Sottufficiale Capo Servizio/Nostramo	euro 25,16		euro 289,80
Sottufficiale/cuoco/cambusiere/ottonaio/carpentiere/tankista/elettricista	euro 23,69		euro 278,96
Barista Tirrenia/Adriatica	euro 21,39		euro 262,02
Comune di coperta e di macchina/comune polivalente/cameriere/2° cuoco/fuochista/ingrassatore/barista regionali	euro 19,37		euro 247,16
Carbonaio	euro 19,23		euro 246,16

Allievo Ufficiale con più di 9 mesi di navig.ne		euro 233,18
Allievo Ufficiale con meno di 9 mesi di navig.ne		euro 225,30
Giovanotto di macchina/gio- vanotto di 1a/garzone di 1a	euro 16,12	euro 223,15
Giovanotto di 2a/garzone di 2a/ garzone di cucina	euro 15,04	euro 215,21
Mozzo/Piccolo di camera e cu- cina/Allievo comune polivalente	euro 13,70	euro 205,35
Padrone marittimo al comando su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	euro 39,63	euro 396,18
Meccanico navale alla direzione di macchina su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	euro 39,63	euro 396,18
1°Ufficiale senza titolo profes- sionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	euro 31,84	euro 338,71
2°Ufficiale senza titolo profes- sionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	euro 25,87	euro 294,99
Comandante in 2a su navi da crociera	euro 39,23	euro 536,94
Direttore di macchina in 2a su navi da crociera	euro 39,23	euro 536,94
Direttore sanitario su navi da crociera		euro 577,79
1°Ufficiale/1°Commissario/Medico di bordo su navi da crociera	euro 35,70	euro 367,37
2°Ufficiale/2°Commissario su navi da crociera	euro 28,33	euro 313,22
3°Ufficiale/3°Commissario su navi da crociera	euro 25,54	euro 292,79
Sottufficiale capo servizio su navi da crociera	euro 22,35	euro 269,33
Sottufficiale/1°guardarobiere/ tipografo/assistente ufficio su navi da crociera	euro 21,06	euro 259,84
Comune/2°cuoco/lavandaio/stira-		

trice su navi da crociera	euro 17,22	euro 231,50
Carbonaio su navi da crociera	euro 16,81	euro 228,61
3° cuoco su navi da crociera	euro 15,42	euro 218,37
Giovanotto di 1a/giovanotto di macchina/garzane di 1a/garzone di cucina e lavanderia su navi da crociera	euro 13,89	euro 207,04
Giovanotto di 2a/garzone di 2a su navi da crociera	euro 12,87	euro 199,48
Mozzo/Piccolo/Accompagnatrice turistica su navi da crociera	euro 11,59	euro 190,16
Allievo Ufficiale+9 mesi/Allie- vo commissario+21 anni su navi da crociera		euro 218,23
Allievo Ufficiale-9 mesi/Allievo commissario-21 anni su navi da crociera		euro 210,77
Allievo ufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da crociera		euro 206,79
Allievo sottufficiale con con- tratto di formazione lavoro su navi da crociera		euro 174,10
Allievo comune con contratto di formazione lavoro su navi da crociera		euro 155,83
Allievo commiss+1 su navi da crociera		euro 164,50
Allievo commiss-1 su navi da crociera		euro 158,59
Allievo cuoco+1 su navi da crociera		euro 164,50
Allievo cuoco-1 su navi da crociera		euro 158,59
Comandante aliscafi	euro 46,87	euro 610,27
Direttore di macchina ali- scafi	euro 43,20	euro 577,79
1°Ufficiale aliscafi	euro 29,81	euro 323,97
Sottufficiale aliscafi	euro 23,69	euro 278,96

Comune aliscafi	euro 19,37	euro 247,16
Giovanotto aliscafi	euro 16,26	euro 224,26
Mozzo aliscafi	euro 14,51	euro 211,21
Conduttore/comandante/direttore di macchina su navi fino a 151 tsl	euro 17,91	euro 298,71
Comandante/conduttore su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	euro 17,11	euro 298,71
Direttore di macchina su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	euro 16,76	euro 298,71
Ufficiale su navi fino a 151 tsl	euro 14,65	euro 262,80
Sottufficiale su navi fino a 151 tsl	euro 13,02	euro 244,66
Comune su navi fino a 151 tsl	euro 10,61	euro 218,12
Giovanotto su navi fino a 151 tsl	euro 8,10	euro 190,53
Mozzo su navi fino a 151 tsl	euro 7,52	euro 184,06

TABELLA 2

	Aumento 1° gennaio 2008	Minimo contrattuale 1° gennaio 2008	1° Scatto (ex 5%) 1° gennaio 2008
Comandante-navi superiori a 3.000 tsl	67,34	euro 2.954,57	
Direttore di macchina-navi superiori a 3.000 tsl	63,76	euro 2.797,31	
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	58,85	euro 2.582,13	euro 99,90
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	58,85	euro 2.582,13	euro 99,90
1° Ufficiale extra mediter-			

raneo/lungo corso	43,72	euro 1.918,08	euro 68,24
1° Ufficiale mediterraneo	43,04	euro 1.888,27	euro 66,80
2° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	36,92	euro 1.619,93	euro 53,91
2° Ufficiale mediterraneo	36,10	euro 1.583,92	euro 52,17
3° Ufficiale extra mediterraneo/lungo corso	34,35	euro 1.507,29	euro 48,50
3° Ufficiale mediterraneo	33,72	euro 1.479,32	euro 47,15
Sottufficiale Capo Servizio/ Nostromo	31,98	euro 1.403,04	euro 43,53
Sottufficiale/cuoco/cambusiere/ottonaio/carpentiere/ tankista/elettricista	30,78	euro 1.350,55	euro 41,02
Barista Tirrenia/Adriatica	28,91	euro 1.268,53	euro 37,09
Comune di coperta e di macchina/comune polivalente/cameriere/2°cuoco/fuochista/ingrassatore/barista regionali	27,27	euro 1.196,60	euro 33,65
Carbonaio	27,16	euro 1.191,77	euro 33,42
Allievo Ufficiale con più di 9 mesi di navig.ne	25,73	euro 1.128,91	
Allievo Ufficiale con meno di 9 mesi di navig.ne	24,86	euro 1.090,75	
Giovanotto di macchina/giovanotto di 1a/garzone di 1a	24,62	euro 1.080,34	euro 28,09
Giovanotto di 2a/garzone di 2a/garzone di cucina	23,75	euro 1.041,91	euro 26,26
Mozzo/Piccolo di camera e cucina/Allievo comune polivalente	22,66	euro 994,16	euro 23,98
Padrone marittimo al comando su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	43,72	euro 1.918,08	euro 68,24
Meccanico navale alla direzione di macchina su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	43,72	euro 1.918,08	euro 68,24
1°Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	37,37	euro 1.639,81	euro 54,93

2°Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc	32,55	euro 1.428,16	euro 44,75
Comandante in 2a su navi da crociera	59,25	euro 2.599,51	
Direttore di macchina in 2a su navi da crociera	59,25	euro 2.599,51	
Direttore sanitario su navi da crociera	63,76	euro 2.797,31	
1°Ufficiale/1°Commissario su navi da crociera	40,54	euro 1.778,57	euro 61,52
2°Ufficiale/2°Commissario su navi da crociera	34,56	euro 1.516,41	euro 48,94
3°Ufficiale/3°Commissario su navi da crociera	32,31	euro 1.417,51	euro 44,18
Sottufficiale capo servizio su navi da crociera	29,72	euro 1.303,94	euro 38,75
Sottufficiale/1°guardarobiere/tipografo/assistente ufficio su navi da crociera	28,67	euro 1.257,98	euro 36,55
Comune/2°cuoco/lavandaio/stiratrice su navi da crociera	25,54	euro 1.120,76	euro 29,97
Carbonaio su navi da crociera	25,23	euro 1.106,77	euro 29,29
3° cuoco su navi da crociera	24,10	euro 1.057,21	euro 26,92
Giovanotto di 1a/giovanotto di macchina/garzane di 1a/garzone di cucina e lavanderia su navi da crociera	22,85	euro 1.002,34	euro 24,29
Giovanotto di 2a/garzone di 2a su navi da crociera	22,01	euro 965,78	euro 22,54
Mozzo/Piccolo/Accompagnatrice turistica su navi da crociera	20,98	euro 920,66	euro 20,38
Allievo Ufficiale+9 mesi/Allievo commissario+21 anni su navi da crociera	24,08	euro 1.056,55	
Allievo Ufficiale-9 mesi/Allievo commissario-21 anni su navi da crociera	23,26	euro 1,020,44	
Allievo ufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da			

crociera	22,82	euro 1.001,17	
Allievo sottufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	19,21	euro 842,88	
Allievo comune con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	17,19	euro 754,43	
Allievo commiss+1 su navi da crociera	18,15	euro 796,40	
Allievo commiss-1 su navi da crociera	17,50	euro 767,79	
Allievo cuoco+1 su navi da crociera	18,15	euro 796,40	
Allievo cuoco-1 su navi da crociera	17,50	euro 767,79	
Comandante aliscafi	81,37	euro 2.201,83	euro 82,19
Direttore di macchina aliscafi	77,04	euro 2.070,47	euro 75,86
1°Ufficiale aliscafi	35,75	euro 1.568,48	euro 51,47
Sottufficiale aliscafi	30,78	euro 1.350,55	euro 41,02
Comune aliscafi	27,27	euro 1.196,60	euro 33,65
Giovanotto aliscafi	24,75	euro 1.085,73	euro 28,34
Mozzo aliscafi	23,31	euro 1.022,55	euro 25,33
Conduttore/comandante/direttore di macchina su navi fino a 151 tsl	32,96	euro 1.446,19	euro 46,42
Comandante/conduttore su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	32,96	euro 1.446,19	euro 44,42
Direttore di macchina su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	32,96	euro 1,446,19	euro 43,55
Ufficiale su navi fino a 151 tsl	29,00	euro 1.272,34	euro 38,08
Sottufficiale su navi fino a 151 tsl	27,00	euro 1.184,50	euro 33,90
Comune su navi fino a 151 tsl	24,07	euro 1.055,98	euro 27,72
Giovanotto su navi fino a 151 tsl	21,02	euro 922,41	euro 21,31

Mozzo su navi fino a 151 tsl	20,31	euro	891,11	euro 19,81
				SEGUE TABELLA 2

TABELLA 2 (SEGUE)

		Scatto suc- cessivo (ex 3%)1° gennaio 2008	Scatto Com.ti e D.M. e suc- cessivo(ex 2%) 1°gennaio 2008
Comandante-navi superiori a 3.000 tsl			euro 47,26
Direttore di macchina-navi superiori a 3.000 tsl			euro 44,27
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	euro	59,94	
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	euro	59,94	
1° Ufficiale extra mediter- raneo/lungo corso	euro	40,94	
1° Ufficiale mediterraneo	euro	40,08	
2° Ufficiale extra mediter- raneo/lungo corso	euro	32,35	
2° Ufficiale mediterraneo	euro	31,30	
3° Ufficiale extra mediter- raneo/lungo corso	euro	29,10	
3° Ufficiale mediterraneo	euro	28,29	
Sottufficiale Capo Servizio /Nostromo	euro	26,11	
Sottufficiale/cuoco/cambu- siere/ottonaio/carpentiere/ tankista/elettricista	euro	24,61	
Barista Tirrenia/Adriatica	euro	22,26	
Comune di coperta e di mac- china/comune polivalente/ca- meriere/2°cuoco/fuochista/in- grassatore/barista regionali	euro	20,19	
Carbonaio	euro	20,05	
Allievo Ufficiale con più			

di 9 mesi di navig.ne

Allievo Ufficiale con meno
di 9 mesi di navig.ne

Giovanotto di macchina/gio-
vanotto di 1a/garzone di 1° euro 16,86

Giovanotto di 2a/garzone di 2a/
garzone di cucina euro 15,75

Mozzo/Piccolo di camera e cu-
cina/Allievo comune polivalente euro 14,38

Padrone marittimo al comando
su navi da 151 e fino a 3.000
tsl o 4.000 tsc. euro 40,94

Meccanico navale alla direzione
di macchina su navi da 151 e
fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc euro 40,94

1°Ufficiale senza titolo profes-
sionale su navi da 151 e fino a
3.000 tsl o 4.000 tsc euro 32,96

2°Ufficiale senza titolo profes-
sionale su navi da 151 e fino a
3.000 tsl o 4.000 tsc euro 26,85

Comandante in 2a su navi da
crociera euro 40,41

Direttore di macchina in 2a su
navi da crociera euro 40,41

Direttore sanitario su navi
da crociera

1°Ufficiale/1°Commissario su
navi da crociera euro 36,91

2°Ufficiale/2°Commissario su
navi da crociera euro 29,36

3°Ufficiale/3°Commissario su
navi da crociera euro 26,51

Sottufficiale capo servizio
su navi da crociera euro 23,24

Sottufficiale/1°guardarobiere/
tipografo/assistente ufficio
su navi da crociera euro 21,92

Comune/2°cuoco/lavandaio/stira-
trice su navi da crociera euro 17,98

Carbonaio su navi da crociera	euro 17,57
3° cuoco su navi da crociera	euro 16,14
Giovanotto di 1a/giovanotto di macchina/garzane di 1a/garzone di cucina e lavanderia su navi da crociera	euro 14,57
Giovanotto di 2a/garzone di 2a su navi da crociera	euro 13,53
Mozzo/Piccolo/Accompagnatrice turistica su navi da crociera	euro 12,22
Allievo Ufficiale+9 mesi/Allievo commissario+21 anni su navi da crociera	
Allievo Ufficiale-9 mesi/Allievo commissario-21 anni su navi da crociera	
Allievo ufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	
Allievo sottufficiale con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	
Allievo comune con contratto di formazione lavoro su navi da crociera	
Allievo commiss+1 su navi da crociera	
Allievo commiss-1 su navi da crociera	
Allievo cuoco+1 su navi da crociera	
Allievo cuoco-1 su navi da crociera	
Comandante aliscafi	euro 49,31
Direttore di macchina aliscafi	euro 45,51
1°Ufficiale aliscafi	euro 30,88
Sottufficiale aliscafi	euro 24,61

Comune aliscafi	euro 20,19
Giovanotto aliscafi	euro 17,00
Mozzo aliscafi	euro 15,21
Conduuttore/comandante/direttore di macchina su navi fino a 151 tsl	euro 18,57
Comandante/conduuttore su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	euro 17,77
Direttore di macchina su navi fino a 151 tsl, servizi antinquinamento e disinquinamento	euro 17,42
Ufficiale su navi fino a 151 tsl	euro 15,23
Sottufficiale su navi fino a 151 tsl	euro 13,56
Comune su navi fino a 151 tsl	euro 11,09
Giovanotto su navi fino a 151 tsl	euro 8,52
Mozzo su navi fino a 151 tsl	euro 7,93

Contratto navi da crociera

Le parti si incontreranno entro il mese di giugno 2007 per la stesura del contratto collettivo nazionale.

Contratto amministrativi

Le parti si incontreranno il giorno 13 giugno 2007 alle ore 15.00 per il rinnovo del contratto degli amministrativi.

Contratto navi da diporto

Le parti si incontreranno entro il mese di giugno 2007 per la definizione del contratto per le navi da diporto.

FEDERAZIONE MARINARA
CGIL - CISL - UIL

CONTRATTO COLLETTIVO
NAZIONALE DI LAVORO

27 LUGLIO 1992

PER I MARITTIMI IMBARCATI SU NAVI DA CROCIERA

VERBALE DI ACCORDO

Addì 27 dei mese di luglio dell'anno 1992 tra la Confitarma e le
seguenti Organizzazioni Sindacali:

FILT - CGIL

FIT - CISL

UIL - TRASPORTI

viene stipulato il seguente accordo di rinnovo del contratto collettivo
nazionale per i marittimi imbarcati sulle navi da crociera.

FEDERAZIONE MARINARA CGIL - CISL - UIL

FILT - CGIL

00161 ROMA - Via Morgagni, 27

Telefono: 84.961

Fax: 8496315

FIT - CISL (Settore Marittimo)

00187 ROMA - Via Boncompagni, 19 Telefono: 46.891

Fax: 4825233

UIL - TRASPORTI (Settore Marittimo)

00185 ROMA - Via Gaeta, 15

Telefono: 44.48.61 - 49.41.638

Fax: 4941559

VERBALE DI INTESA

22 Luglio 1992

Fermo restando quanto stabilito all'art. 64 punto 13 del C.C.N.L. 24 luglio 1991 « Naviglio Maggiore », si precisa che nell'ipotesi di trapasso di bandiera ai sensi degli artt. 28 e 29, Legge 234/89, al marittimo che resti imbarcato sulla stessa nave, o su altra dello stesso armatore, sino a completamento del periodo di imbarco previsto, non si applica la disciplina prevista dall'art. 64 punto 13.

CAPO I

TIPI DI CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 1

Tipi di contratto di imbarco

1 Il rapporto di lavoro può essere stipulato con uno dei seguenti tipi di contratto:

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

2 Se, in forza di uno o più contratti a viaggio il marittimo presta ininterrotto servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un periodo superiore a cinque mesi, o tre mesi per navigazione nel Mediterraneo, il rapporto di lavoro è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

3 Agli effetti del comma precedente sono considerati successivi tutti i contratti intervenuti fra lo stesso armatore e lo stesso marittimo quando fra l'uno e l'altro non sia occorsa una interruzione di rapporto contrattuale superiore a novanta giorni. Nel caso di sbarco per malattia o infortunio, il periodo di novanta giorni decorrerà dalla data di guarigione dall'infortunio o dal termine del periodo di cura della malattia.

4 Il rapporto di lavoro sarà sempre valido, qualunque sia la destinazione. Il personale del turno particolare sarà tenuto, a richiesta dell'armatore, ad imbarcare o trasbordare in qualunque tempo e luogo, su qualsiasi nave da crociera dell'armatore o noleggiatore dall'armatore.

5 I contratti di imbarco da stipularsi avanti l'Autorità marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli V (contratto a viaggio), T.I. (contratto a tempo indeterminato), allegati al presente contratto (allegati nn. 1 e 2).

6 Per i marittimi cui si riferisce il presente contratto, imbarcati fuori d'Italia per completamento della tabella di armamento, potranno essere stipulati contratti speciali, a condizioni non inferiori a quelle previste dal presente contratto.

Art. 2

Contratto a viaggio

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

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

3 Il contratto a viaggio o per più viaggi non può essere stipulato per durata superiore a 5 mesi; limitatamente alle navi che operano nel

Mediterraneo la durata massima non dovrà superare 3 mesi; se è stipulato per durata superiore, si considera a tempo indeterminato.

4 Per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto o porti di partenza e porto di ultima destinazione.

5 Il contratto a viaggio si esaurisce dopo lo sbarco dei passeggeri nel porto di ultima destinazione.

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

Art. 3

Contratto a tempo indeterminato

1 il contratto di imbarco a tempo indeterminato deve essere espressamente stipulato all'inizio del rapporto di lavoro ovvero può risultare di diritto costituito come conseguenza di precedenti contratti a viaggio, come indicato nell'art. 1.

Art. 4

Periodo di prova

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

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

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

4 Entro il periodo di prova l'armatore può risolvere il contratto di imbarco in qualunque porto nazionale, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco compreso, nonché quanto previsto alla lettera B) dell'art. 62 del presente contratto (risoluzione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'armatore).

5 Il contratto di imbarco può essere risolto durante il periodo di prova anche dal marittimo con l'osservanza delle norme di cui all'art. 62 lettera A), e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso nonché a quanto previsto alla lettera A) del predetto articolo 62 del presente contratto (risoluzione del contratto a tempo indeterminato per volontà del marittimo).

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

7 L'armatore è tenuto a comunicare ed a far comunicare al marittimo il risultato della prova entro i termini sopra stabiliti, restando in sua

facoltà di provvedere a questa comunicazione, ove il termine venga a scadere in corso di viaggio, al primo approdo nel porto nazionale o di ultima destinazione. In difetto di questa comunicazione, la prova si intenderà positivamente superata.

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

CAPO II COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 5 Tabelle di armamento

1 Le tabelle minime di armamento in relazione alla sicurezza della navigazione (numero del personale di coperta, numero del personale di macchina, numero del personale addetto ai servizi per l'equipaggio e dei passeggeri), saranno stabilite nave per nave dell'autorità marittima del porto di armamento, sentite le Organizzazioni sindacali interessate.

Sostituzione mancanti in corso di viaggio.

2 Se in corso di viaggio venisse a mancare alcuno dei marittimi prescritti dalla tabella di armamento, spetterà all'Autorità marittima o consolare decidere se e dove il Comandante debba provvedere a completare l'equipaggio. Quando invece la nave fosse in via di ritorno al porto nazionale di armamento o di ultima destinazione, l'Autorità marittima o consolare provvederà soltanto alla sostituzione dei mancanti ritenuti indispensabili alla sicurezza della navigazione.

Di quanto sopra verrà data comunicazione alle Organizzazioni sindacali stipulanti.

Art. 6 Ufficiali radiotelegrafisti

- 1 Agli effetti del trattamento economico e di bordo sono:
- 1° Ufficiale: gli Ufficiali radiotelegrafisti reggenti la stazione che abbiano compiuto 10 anni di effettiva navigazione in qualità di radiotelegrafista su navi mercantili;
 - 2° Ufficiale: a) gli Ufficiali radiotelegrafisti reggenti la stazione di navi superiori a 5.500 t.s.l.;
b) gli Ufficiali radiotelegrafisti muniti di brevetto di 1a classe che abbiano compiuto almeno 5 anni di effettiva navigazione in qualità di radiotelegrafista su navi nazionali;
 - 3° Ufficiale: gli altri Ufficiali radiotelegrafisti.

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

Art. 7 Allievi Ufficiali e diplomati nautici

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

armamento sia in soprannumero.

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

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

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

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

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

Art. 8 Trattamento Sottufficiali

1 Sono Sottufficiali i marittimi compresi nella seguente elencazione:
- in coperta: 1° e 2° nostromo, carpentiere, ottonaio, capitano d'armi;
- in macchina: 1° e 2° capo fuochista, capo operaio, operai meccanici, operai motoristi, elettricisti, frigoriferista;
- in camera: maestro di casa, maggiordomo, capo cuoco (chef di cucina).

2 Ai soli effetti del trattamento di bordo sono considerati Sottufficiali: il 1° cuoco, il 1° dispensiere, il dispensiere dell'equipaggio, il 1° cambusiere quando abbia almeno un dipendente o il cambusiere unico, i primi camerieri quando il numero dei camerieri da essi dipendenti sia superiore a tre, il 1° panettiere quando abbia almeno tre panettieri in sottordine, il 1° infermiere quando abbia almeno un infermiere dipendente, gli elettricisti, il tipografo, il capo alloggio, il 1° pasticciere quando abbia almeno due pasticciere in sottordine e il primo guardarobiere quando abbia almeno due dipendenti, il capo lavandaio con tre sottordini comprese le stiratrici se in sottordine.

3 Ai marittimi considerati Sottufficiali agli effetti del trattamento di bordo compete il trattamento economico stabilito per i Sottufficiali, ivi compresa l'indennità di navigazione di cui all'art. 34.

4 Sono considerati Capi servizio: il 1° nostromo, il 1° capo fuochista sui piroscafi oppure il primo capo operaio meccanico o il capo operaio motorista sulle motonavi, il primo elettricista quando abbia almeno due elettricisti in sottordine, il maggiordomo e il maestro di casa, il capo cuoco quando abbia almeno tre cuochi in sottordine, il primo infermiere con almeno due infermieri in sottordine.

5 Qualora sulla nave non sia imbarcato il maestro di casa o il maggiordomo, il 1° cameriere con oltre 15 dipendenti avrà diritto al trattamento economico del Sottufficiale capo servizio.

6 i marittimi con la qualifica di « assistente d'ufficio » sono equiparati ai Sottufficiali non capi servizio.

Nota - Le parti contraenti dichiarano che con la elencazione di cui sopra non intendono apportare innovazioni al presente stato di fatto per quanto riguarda eventuali altre categorie che godano il trattamento dei Sottufficiali e del riconoscimento della qualifica di Sottufficiale capo servizio.

Art. 9

Passaggio da piccolo a garzone di 2a

La permanenza massima nella rispettiva categoria per i piccoli di camera non deve superare un periodo corrispondente a tre anni di navigazione complessiva maturata con l'Azienda.

Art. 10

Passaggio da mozzo a giovanotto di 2a

La permanenza massima nella rispettiva categoria per i mozzi non deve superare un periodo corrispondente a tre anni di navigazione complessiva maturata con l'Azienda.

CAPO III

NORME DISCIPLINARI

Art. 11

Rapporti gerarchici e disciplinari

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

Art. 12

Condotta dei marittimi

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

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

Art. 13

Assenze da bordo

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

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

3 Durante le ore di lavoro sarà vietato al personale di intrattenersi con persone estranee al servizio.

Art. 14

Contrabbandi, paccottiglie, clandestini, ecc.

1 Tutto l'equipaggio, Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verificano casi di contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazione di merci, vendite abusive a bordo, imbarco o favoreggiamento di clandestini. Gli Ufficiali tutti dovranno eseguire prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte della nave per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

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

Art. 15

Infrazioni disciplinari e sanzioni

1 i provvedimenti disciplinari applicabili nei confronti del marittimo potranno essere:

- a) rimprovero scritto;
- b) multa nella misura massima di 10 ore di retribuzione calcolate con il divisore 240 e considerando come retribuzione quella indicata al punto 1 dell'art. 63;
- c) sospensione dal turno particolare e dall'elenco della C.R.L. per un periodo massimo di due mesi;
- d) risoluzione del contratto di imbarco e/o non reinscrizione nel turno particolare;
- e) risoluzione del contratto di imbarco e/o cancellazione dall'elenco della C.R.L.

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

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

4 La risoluzione del contratto di imbarco, la non reinscrizione al turno particolare, la cancellazione dall'elenco della C.R.L., sono provvedimenti disciplinari per i quali è necessario un comportamento del marittimo così grave da far venire meno il rapporto fiduciario con l'armatore ed in via esemplificativa nei seguenti casi:

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

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

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

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

8 Il marittimo che ritenga ingiustificata l'adozione nei suoi riguardi di una sanzione disciplinare più grave del rimprovero scritto, avrà facoltà di contestare la sanzione stessa entro 10 giorni dallo sbarco o entro 10 giorni dalla comunicazione della sanzione, dinanzi al Collegio Arbitrale di cui agli articoli 71 e 92.

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

Nel caso venga invece contestata la sanzione disciplinare della non reinscrizione al Turno Particolare o della cancellazione dall'elenco della C.R.L. e il Collegio Arbitrale non la riconoscesse giustificata, la Società potrà comunque mantenere la non reinscrizione 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. 63, e secondo i seguenti limiti;

PER I MARITTIMI ISCRITTI AL TURNO PARTICOLARE

- marittimi iscritti al T.P. - 30 giorni di retribuzione;
- marittimi iscritti al Fondo:
- fino a 12 mesi di navigazione nel Fondo: 30 giorni di retribuzione;

- oltre i 12 mesi di navigazione nel Fondo: 45 giorni di retribuzione.
Inoltre il marittimo iscritto al Fondo manterrà tale iscrizione.

PER I MARITTIMI IN C.R.L.

- sino a 4 anni di anzianità in C.R.L.: 3 mesi di retribuzione;
- da oltre i 4 a 8 anni di anzianità in C.R.L.: 6 mesi di retribuzione;

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

Art. 16

Reclami dei marittimi

1 Gli eventuali reclami dei marittimi sull'applicazione del presente contratto e sulla liquidazione delle competenze debbono essere presentati di regola al loro insorgere direttamente, o tramite la rappresentanza sindacale, all'Ufficiale capo servizio o al Comandante che li prenderà in considerazione comunicando l'esito del reclamo all'armatore, salvo quanto previsto dal successivo art. 17.

Art. 17

Controversie sindacali

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

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

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

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

CAPO IV

ORARIO DI LAVORO

Art. 18

Inizio del servizio a bordo

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

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

3 In mancanza di tale disposizione fa testo l'orario di partenza della nave previsto negli itinerari ufficiali.

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

5 Qualora il marittimo possa dimostrare che il ritardo sia giustificato il contratto di imbarco sarà risolto per forza maggiore e fermo restando il diritto all'iscrizione al turno di precedenza, il marittimo avrà diritto al trattamento di fine rapporto con un minimo complessivo garantito di 15 giorni calcolati secondo i criteri e le misure indicate al punto 1 dell'art. 63 del presente contratto.

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

Art. 19

Personale libero dal servizio e mezzo di trasporto

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

2 Il servizio del mezzo sarà organizzato compatibilmente con le esigenze della nave con un minimo di tre corse complete (andata e ritorno) al giorno.

Art. 20

Trattamento nella giornata del sabato

1 Il sabato mantiene la natura di giorno feriale.

2 Per il lavoro svolto al sabato nelle otto ore dell'orario normale, sarà riconosciuto al marittimo il corrispondente riposo compensativo.

3 Il riposo compensativo di cui al punto 2 del presente articolo sarà indennizzato mediante il pagamento di tante giornate o prorata di: paga base, indennità di contingenza, valore convenzionale della panatica, di cui all'art. 47, tredicesima e quattordicesima mensilità e gli eventuali scatti di cui agli artt. 32 e 89 nonchè del supplemento paga per il personale di stato maggiore di cui all'allegato n. 3.

Art. 21

Orario di lavoro

1 L'orario normale di lavoro è di otto ore giornaliere per tutto il personale

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

3 Il servizio di navigazione per lo Stato Maggiore sia di coperta che di macchina, sarà di quattro ore con otto franche.

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

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

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

7 L'orario normale del personale di camera, cucina e famiglia ed infermeria è di otto ore giornaliere, da ripartirsi in due o massimo tre turni, tra le 6 e le 24, con la corresponsione dell'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera b), qualora ne ricorrano le circostanze, e con il diritto per il marittimo ad un riposo continuativo di otto ore. La presente norma non si applica al personale di camera adibito al servizio di guardia notturno. Per tale categoria l'orario di lavoro, sempre nei limiti di 8 ore sulle 24, si svolge in un solo turno fra le 22 e le 6.

8 Le presenti disposizioni non si applicano nei caso di lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico, che richiedessero la presenza di tutto o parte dell'equipaggio.

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

10 Durante il viaggio le guardie di servizio eseguiranno i lavori loro richiesti per la navigazione, la sicurezza della nave e del carico, il normale funzionamento delle macchine, il servizio delle persone imbarcate, l'ordinario lavaggio dei ponti. Per i lavori eseguiti fuori dell'orario di guardia, è dovuta ai marittimi l'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera c) qualora ne ricorrano le circostanze.

11 Qualora la nave armata resti inoperativa in porto per un periodo previsto superiore alle 48 ore, i turni di guardia potranno essere diversamente strutturati a giudizio del Comandante o del Direttore di Macchina.

Personale giornaliero.

Sempre con nave inoperativa in porto per un periodo previsto superiore alle 48 ore, il personale giornaliero, compatibilmente con le esigenze del servizio terminato il proprio turno di lavoro sarà esonerato dall'obbligo della presenza a bordo.

12 La composizione minima di ogni singola guardia in plancia, su nave con pilota automatico in funzione, sarà di un ufficiale e di un marinaio, salvo diverso avviso del Comandante.

In caso di avaria del pilota automatico e del radar, o quando la nave navighi in nebbia, attraversi stretti o punti di grande traffico, la guardia verrà rafforzata con altro marittimo di coperta abilitato alla guardia.

Il marittimo giornaliero abilitato alla guardia chiamato per rinforzare la guardia nelle ore notturne deve avere, al termine della stessa, le otto ore di riposo consecutivo di cui al punto 2. Per ore notturno si intendono quelle comprese fra le ore 20 e le ore 6.

13 I marittimi di età inferiore ai 18 anni sono esonerati dal servizio di guardia notturna.

14 Il personale di coperta potrà essere chiamato a sostituire il personale di macchina, quando il Comandante lo ritenga indispensabile.

CAPO V

LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 22

Lavori per la sicurezza della navigazione, ecc.

1 Le persone dell'equipaggio saranno tenute a prestare la propria opera, senza diritto all'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera b), per la sicurezza della navigazione, delle provviste, per il salvataggio della nave e delle persone imbarcate (1).

Art. 23

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 Tuttavia 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, purchè non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado.

In caso di necessità per la sicurezza della nave, i marittimi possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

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

(1) Vedere anche art. 21 punto 3.

Art. 24

Lavori per la manutenzione, pulizia della nave e alloggi

1 Oltre i necessari servizi di navigazione e di porto, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione della nave che venissero ordinati, nei modi e termini stabiliti dal presente contratto con diritto all'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera b) qualora ne ricorrano le circostanze.

2 L'equipaggio dovrà mantenere i locali dei propri alloggi nella massima pulizia, senza per ciò aver diritto al pagamento dell'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera b).

Art. 25

Servizio merci e provviste

1 L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle provviste sarà normalmente svolto dai lavoratori a terra specializzati in collaborazione del personale di bordo.

2 In mancanza di detti lavoratori, oppure quando si tratti di piccoli quantitativi di merci, tali lavori dovranno essere eseguiti dal personale di bordo.

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

4 L'imbarco e lo sbarco del bagaglio verrà di norma eseguito dai lavoratori a terra specializzati.

5 Il compenso da corrispondere al personale della nave per l'imbarco e lo sbarco delle provviste e per l'eventuale imbarco/sbarco dei bagagli sarà determinato nella contrattazione integrativa aziendale.

Art. 26

Sostituzione di ammalati e di infortunati

1 Nel caso di malattia o infortunio di alcuno dei marittimi durante la navigazione, il servizio dell'ammalato sarà disimpegnato, entro i limiti dell'orario normale, dal rimanente personale, anche appartenente a diversa Categoria, senza diritto a compensi extra, salvo quanto disposto all'art. 39.

Art. 27

Oggetti in consegna

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

CAPO VI

PAGHE, COMPENSI, INDENNITA'

Art. 28
Misura e componenti della retribuzione

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

2 Il corrispettivo delle prestazioni lavorative a bordo delle navi da crociera armate è costituito dalla paga base e dalla contingenza ai sensi degli artt. 30 e 31.

Art. 29
Rimborso spese viaggio

Le spese verranno rimborsate al personale di viaggio documentate per viaggio in ferrovia dalla residenza al luogo di firma della convenzione, sempreché il marittimo imbarchi.

Oltre i 500 chilometri di percorrenza verrà consentita la cuccetta e il supplemento rapido, oltre i 700 chilometri l'uso dell'aereo.

Art. 30
Paghe

1 Le paghe mensili spettanti ai marittimi a seconda del grado e della qualifica risultante a ruolo sono indicate nelle tabelle paga allegate al presente contratto (allegato n. 3).

2 La paga base giornaliera è ragguagliata a 1/30 della paga mensile. La quota oraria ad 1/8vo della quota giornaliera salvo quanto disposto dal successivo art. 33.

3 A tutti gli effetti del presente contratto la giornata inizia alle ore zero e termina alle ore 24.

Art. 31
Indennità di contingenza

Dall'1 gennaio 1990 l'indennità di contingenza verrà corrisposta secondo quanto stabilito per i lavoratori dell'industria.

2 L'indennità di contingenza giornaliera è ragguagliata ad 1/30mo della indennità di contingenza mensile salvo quanto disposto dall'art. 33 del presente contratto.

Art. 32
Scatti di anzianità/navigazione

1 A decorrere dal 1° gennaio 1982 e successivamente al marittimo, non in continuità di rapporto di lavoro, che abbia effettuato gli ultimi due anni di navigazione sempre con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità/navigazione del 5% della paga base. Dopo il primo biennio di navigazione, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali di importo pari al 2% della paga base.

2 A decorrere dal 1° agosto 1991 i quattro scatti biennali di anzianità/navigazione già maturati o che matureranno dopo il primo biennio saranno pari al 3% della paga base.

3 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. 33

Computo riposi compensativi e ferie

La paga base mensile, l'indennità di contingenza, il valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47, il supplemento paga per il personale di Stato Maggiore sono ragguagliate ad 1/26mo per il computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi e delle ferie.

Art. 34

Indennità di navigazione

a) Al corrispettivo che precede (art. 30 paga base: art. 31 contingenza) si aggiunge un'indennità di navigazione, attribuita con carattere risarcitorio, in specifica considerazione delle peculiari esigenze della navigazione marittima la quale comporta - oltre ad un impegno complessivo che eccede le ore di normale prestazione come determinate dal presente contratto - anche il disagio derivante comunque dal vincolo di permanenza a bordo. Con l'indennità di navigazione si intende compensato qualsiasi sacrificio, che sia richiesto dalle esigenze della navigazione marittima e della permanenza a bordo.

Quanto sopra premesso, si conviene anche che, con gli importi indicati nella tabella allegata al presente contratto (allegato n. 4) e per il modo con cui sono stati determinati, è complessivamente risarcito ogni onere derivante al personale navigante dalle situazioni richiamate al primo capoverso, sia pure nel limite delle 90 ore mensili oltre la normale prestazione; limite da intendersi come soglia media di penosità normalmente ricorrente;

b) Resta però inteso che - in vista di eventuali maggiori penosità conseguenti ad eventuali ulteriori prolungamenti rispetto all'orario normale di lavoro e a quanto previsto ai punti precedenti - saranno erogate ulteriori quote di indennità di navigazione la cui misura è per comodità di calcolo ragguagliata a ora (allegato 5).

Il divisore per il calcolo del compenso orario dell'indennità di navigazione di cui alla lettera b) è 184;

c) Con decorrenza 1° gennaio di ogni anno l'indennità di navigazione di cui al punto a) verrà rivalutata di un importo pari all'incremento dell'indennità di contingenza verificatosi nell'anno precedente moltiplicato per il coefficiente del 0,5817391.

Con pari decorrenza le quote orarie di cui al punto b) verranno rivalutate di un importo pari all'incremento dell'indennità di contingenza verificatosi nell'anno precedente moltiplicato per il coefficiente 0,00646376 per il personale di Coperta, Macchina, Camera e Servizi Vari e per il coefficiente 0,00666666 per il personale di Cucina;

d) A decorrere dall'1 gennaio 1989 l'indennità di navigazione per il personale imbarcato con contratto di formazione - lavoro è stabilita nella tabella allegata al presente contratto. (allegati n. 4 e 5).

Art. 35

Eventuale periodo di ingaggio

1 Qualora l'imbarco sia preceduto da un periodo di ingaggio, decorrente dalla data di consegna del libretto di navigazione, il marittimo avrà diritto per tale periodo, sempre che abbia mantenuto l'impegno di imbarcarsi, alla paga, al supplemento paga per anzianità, all'indennità di contingenza e alla indennità sostitutiva della panatica. Nel caso che il

marittimo sia inviato dall'armatore ad imbarcare in porto diverso da quello di ingaggio, il marittimo avrà, inoltre, diritto al rimborso delle spese documentate di viaggio e di trasporto del corredo sostenute per recarsi a bordo, nei limiti previsti per il caso di rimpatrio, qualora l'armatore non provveda direttamente.

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

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

Art. 36

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

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

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

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

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

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

Art. 37

Tredicesima e quattordicesima mensilità (*)

1 Nel mese di dicembre e nel mese di aprile, in occasione del Natale e della Pasqua, sarà corrisposta ai marittimi che abbiano compiuto un anno di imbarco una gratifica costituita da una mensilità dei seguenti elementi:

- a) paga base;
- b) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3;
- c) indennità di contingenza;
- d) valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47;
- e) eventuali scatti di cui all'art. 32.

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

3 Nel caso di cessazione del rapporto di lavoro, in occasione della

liquidazione delle altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parti della gratifica natalizia e pasquale.

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

(*) Nota - La quattordicesima mensilità verrà corrisposta sempre nel mese di aprile anche qualora Pasqua cada nel mese di marzo.

Art. 38

Assegno per il nucleo familiare (1)

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) 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 fruita.

Art. 39

Compensi per funzioni di grado o categoria superiore

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

Art. 40

Compensi per sostituzione di personale mancante

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

2 Alla persona o alle persone che effettivamente avessero eseguito, oltre al proprio lavoro, anche quello dei mancanti, verrà corrisposto un compenso complessivo pari alla paga, più indennità di contingenza (esclusa panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbe spettato ai mancanti durante il periodo dell'effettiva sostituzione, più il 20% della sola paga base. Tale compenso sarà ripartito tra gli interessati in proporzione delle rispettive paghe e indennità di contingenza (esclusa panatica ed ogni altro accessorio).

3 Se, nonostante la mancanza di alcuno dei marittimi, non fossero richieste particolari prestazioni di altro o di altri componenti l'equipaggio, la paga base e l'indennità di contingenza (esclusa la panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbero spettate ai mancanti saranno ripartite fra i marittimi delle singole sezioni alle quali appartiene il mancante, in proporzione delle rispettive paghe basi e indennità di contingenza.

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

Art. 41
Indennità rischi epidemici

1 Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con ordinanza del Ministero competente verrà corrisposta a tutto l'equipaggio un'indennità pari al 10% della paga tabellare 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.

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

3 L'indennità è pure dovuta nel l'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 ".

4 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 dal momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma in ogni caso con decorrenza da non oltre quindici giorni prima della malattia fino ai giorni dell' ammissione della nave a libera pratica.

Art. 42
Deleghe del marittimo per il pagamento di parte della retribuzione

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

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

Art. 43
Divise equipaggio

1 Quando sia prescritta dall'armatore, gli Ufficiali, i Sottufficiali ed i Comuni di coperta e di camera dovranno possedere e mantenere in buone condizioni la divisa, indossandola quando il Comandante lo prescriva. Dette divise verranno fornite ai Sottufficiali e ai Comuni dall'armatore, che concorrerà per due terzi della spesa, entro il limite di due divise all'anno.

2 L'armatore disporrà affinché a bordo siano disponibili le tenute di fatica necessarie per il personale di coperta, da indossare secondo le disposizioni del Comandante.

3 Agli Ufficiali, se imbarcati o in licenza, spetterà un'indennità per il mantenimento della divisa, se prescritta, nelle seguenti misure mensili:

Direttori di Macchina non in possesso del titolo professionale di Capitano di Macchina:

- per viaggi di lungo corso e gran cabotaggio L. 7.000
- per i viaggi mediterranei L. 5.500

- Ufficiali di Macchina	L. 4.500
- Ufficiali di coperta	L. 4.000
- Allievi Ufficiali	L. 2.500

CAPO VII

ALLOGGIO E VITTO

Art. 44

Corredo cuccette

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

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

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

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

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

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

Art. 45

Vitto qualità e quantità dei viveri

1 Le razioni di viveri sono determinate nelle qualità e quantità risultanti dalle tabelle allegate al presente contratto (allegati nn. 7, 8, 9).

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

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

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

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

Art. 46

Indennità sostitutiva della panatica

1 Durante l'imbarco, nei porti nazionali, nel caso eccezionale di nave armata che non fornisca servizio di mensa, oppure di nave disarmata o in riparazione pure senza servizio di mensa, e negli altri casi speciali in

cui non possa essere somministrato dall'armatore il vitto in natura (ad esempio: periodi di ingaggio, giorno di disinfestazione della nave, giorni di cucina chiusa, ecc.) l'armatore dovrà corrispondere in sostituzione del vitto le seguenti indennità giornaliere:

Ufficiali	L. 2.500
Allievi Ufficiali	L. 2.100
Sottufficiali	L. 1.850
Comuni	L. 1.600

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

Ufficiali	L. 5.000
Allievi Ufficiali	L. 3.900
Sottufficiali	L. 3.700
Comuni	L. 3.200

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

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

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

Art. 47

Valutazione della panatica quale coefficiente della retribuzione

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

Ufficiali e Allievi Ufficiali	L. 13.500 mensili
Sottufficiali	L. 11.400 mensili
Comuni	L. 9.600 mensili

CAPO VIII

RIPOSИ FESTIVI - FERIE - CONGEDO MATRIMONIALE

Art. 48

Giorni festivi

1 Sono considerati giorni festivi:

- a) tutte le domeniche;
- b) l'anniversario della liberazione (25 aprile), la festa del lavoro (1° maggio);
- c) le seguenti ulteriori festività:
 - 1° gennaio (Capodanno);
 - 6 gennaio (Epifania) (*);

- lunedì di Pasqua;
- 15 agosto (Assunzione);
- 1° novembre (Ognissanti);
- 8 dicembre (Immacolata Concezione);
- 25 dicembre (Natale);
- 26 dicembre (S. Stefano).

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

- Vigilia di Pasqua;
- Vigilia di Natale.

3 Per il trattamento relativo alle sole giornate festive del 6 gennaio, 19 marzo, dell'Ascensione, del Corpus Domini, del 2 giugno, del 29 giugno, del 4 novembre, soppresse a seguito della legge 5 marzo 1977, n. 54 si stabilisce quanto segue:

- (*) la festività del 6 gennaio (Epifania) è stata ripristinata in base al D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 792, come risulta al punto 1 della lettera c) del presente articolo, con decorrenza 1° gennaio 1986;

- 19 marzo (S. Giuseppe), l'Ascensione, il Corpus Domini ed il 29 giugno sono considerate alla stregua di ogni altro giorno normalmente lavorativo e non daranno diritto ad alcun altro emolumento o indennità, in compenso il periodo annuale di ferie è stato aumentato di un equivalente numero di giornate (vedasi nota in calce all'art. 51);

- Per il 2 giugno e per il 4 novembre verrà corrisposto il trattamento previsto per le festività nazionali.

4 Quanto sopra in attesa di una disciplina definitiva della materia.

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

Art. 49 Giorni festivi

1 Per tutto il personale imbarcato i turni di servizio continuano anche nei giorni festivi secondo l'orario normale di lavoro (domeniche e festività infrasettimanali comprese le festività nazionali) e si applica quanto previsto dall'art. 34 punti a) e b).

2 Ai marittimi imbarcati saranno riconosciuti tanti giorni di riposo compensativo quanti saranno i giorni di domenica ed i giorni di festività infrasettimanali (comprese le festività nazionali) trascorsi in navigazione, in porto e in rada. Nei giorni semi- festivi sarà riconosciuta ai marittimi mezza giornata di riposo compensativo.

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

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

5 Nel caso che durante il corso del contratto di imbarco per esigenze di

servizio non sia stato possibile fare godere i riposi compensativi, l'armatore indennizzerà il marittimo mediante il pagamento di tante giornate o pro-rata di paga base, indennità di contingenza, tredicesima e quattordicesima mensilità nonché gli eventuali scatti di cui agli artt. 32 e 89, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47 e supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3.

Art. 50

Festività nazionali e altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica

1 Qualora una delle festività nazionali o una delle festività normalmente infrasettimanali, di cui al punto 1 lettera c) dell'art. 48 cada di domenica, verranno riconosciuti ai marittimo:

una giornata di riposo compensativo; 1/26 della paga base, dell'indennità di contingenza, degli eventuali scatti di cui agli artt. 32 e 89 del supplemento paga per lo Stato Maggiore, del valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47.

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

Art. 51

Ferie

1 A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto, con decorrenza 1° gennaio 1989, un periodo feriale di 31 giorni per ogni anno di servizio o pro-rata, da fruire in giorni di calendario con esclusione delle domeniche e delle altre festività comprese nel periodo feriale stesso.

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

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

4 Qualora l'armatore, per imprescindibili ragioni di servizio, non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali ai sensi dei commi precedenti, corrisponderà al marittimo altrettante giornate di paga base, indennità di contingenza, eventuali scatti di cui agli artt. 32 e 89, ratei giornalieri di tredicesima e quattordicesima mensilità, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3.

Dichiarazione a verbale

Con quanto disposto dall'art. 51 le parti si danno reciprocamente atto della completa attuazione attraverso lo strumento contrattuale delle disposizioni contenute nella convenzione n. 146, adottata a Ginevra dalla Conferenza Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro in data 29 ottobre 1986, in materia di ferie annuali retribuite per i marittimi, e ratificate dall'Italia con legge 10 aprile 1981, n. 159.

Art. 52

Congedo matrimoniale

A) Personale di Stato Maggiore.

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

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

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

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

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

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

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

B) Sottufficiali e Comuni.

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

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

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

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

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

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

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

15 Ove il marittimo chieda la risoluzione del rapporto di lavoro, gli sarà concessa, al termine del congedo, l'iscrizione con precedenza assoluta nel turno particolare dell'armatore dal quale ha ottenuto il congedo. In mancanza di tale turno gli sarà concessa l'iscrizione con precedenza nel turno generale. Per fruire di questa iscrizione con precedenza il marittimo

dovrà farne richiesta all'armatore (per l'iscrizione nel turno particolare), ovvero l'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 da certificato di matrimonio e della documentazione necessaria a dimostrare lo stato di disoccupazione nonché il possesso dei requisiti specifici 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. 53

Assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia

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

Art. 54

Assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione

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. 55

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Omissis...

Art. 56 - Assicurazione malattie e infortuni

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

2 L'armatore assicurerà inoltre le prestazioni indicate nelle tabelle allegate al presente contratto (allegati nn. 10, 11 e 11-bis).

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

4 Il lavoratore assente per malattia è tenuto a trovarsi nel proprio domicilio dalle 9,00 alle 11,00 e dalle 16,00 alle 18,00, disponibile per le visite di controllo.

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

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

Art. 57 Servizio militare di leva e richiamo alle armi

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

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

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

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

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

6 Quando l'interessato lo richieda l'armatore sarà tenuto a liquidargli il trattamento di fine rapporto maturato, nelle misure previste agli articoli 63 e 90. L'eventuale liquidazione di tale T.F.R. non pregiudicherà il diritto alla conservazione del posto.

Art. 58

Indennità perdita corredo strumenti professionali ed utensili

1 In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella tabella allegata al presente contratto, allegato n. 12.

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

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

CAPO X

RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI IMBARCO

Art. 59

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

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

a) in caso di perdita totale, ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonché in caso di preda;

b) in caso di perdita della nazionalità della nave;

c) in caso di vendita giudiziale della nave;

d) in caso di morte del marittimo;

e) quando il marittimo, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato e non può riassumere il suo posto a bordo, alla partenza della nave da un porto di approdo;

f) quando il marittimo è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa

ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave;

g) in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima del marittimo;

h) in caso di revoca, da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, del consenso all'iscrizione nelle matricole del minore di anni 18;

i) quando il marittimo deve essere sbarcato per ordine dell'Autorità;

l) quando il marittimo, fuori dei casi previsti dalle lettere precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di imbarco o da un porto di approdo, salvo quanto previsto dall'art. 18.

Art. 60

Risoluzione del contratto di imbarco a viaggio

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

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

3 Alla risoluzione del contratto a viaggio sarà corrisposto al marittimo il trattamento di fine rapporto maturato nel corso del servizio prestato, calcolato secondo i criteri indicati all'art. 63.

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

a) se la risoluzione avviene nel porto di imbarco prima della partenza:

1) se la presumibile durata del viaggio è inferiore a 45 giorni:

tante giornate di paga base, panatica, indennità di contingenza, supplemento di paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3, quanti sono i giorni della presumibile durata del viaggio;

2) se la presumibile durata del viaggio è di almeno 45 giorni: 45 giornate di paga base, panatica, indennità di contingenza, supplemento di paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3;

b) se la risoluzione avviene dopo la partenza:

tante giornate di paga base, panatica, indennità di contingenza, quanti sono i giorni della presumibile durata residua del viaggio.

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

Art. 61

Norme relative al contratto di imbarco a viaggio

1 Le indennità di cui al 4° comma dell'art. 60 non sono dovute se la risoluzione del contratto avviene:

a) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave o altra causa non imputabile all'armatore, che rendano impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;

b) a causa di disarmo per mancanza di traffico per un periodo non inferiore a 15 giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a 30 giorni.

2 In tali casi l'armatore corrisponderà al marittimo il trattamento di fine rapporto di cui al 3° comma dell'art. 60. Tale trattamento sarà corrisposto anche se il contratto si risolve per causa di forza maggiore non dipendente da fatto imputabile al marittimo.

3 Qualora per interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita all'armatore una indennità, i marittimi hanno diritto al trattamento di fine rapporto nonché all'indennità di cui all'art. 60 - 4° comma, ma l'ammontare complessivo delle indennità, fermo restando la intangibilità del trattamento di fine rapporto, non potrà superare il terzo dell'indennità conseguita dall'armatore.

4 Se la risoluzione è dovuta a colpa del marittimo, si applicano per i contratti di imbarco a viaggio le disposizioni di cui all'art. 62, lettera E).

Art. 62

Risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato. Preavviso

1 Il contratto di imbarco a tempo indeterminato può essere risolto:
a) per volontà del marittimo;
b) per volontà dell'armatore;
c) per avvicendamento;
d) per forza maggiore o giusta causa;
e) per colpa del marittimo.

A) Risoluzione per volontà del marittimo.

2 Nel caso di risoluzione del rapporto di lavoro per volontà del marittimo in porto nazionale od estero, prima del compimento del periodo contrattuale di imbarco, il marittimo stesso, dovrà dare almeno 12 giorni di preavviso e sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle all'Armatore se da questo anticipate ai sensi dell'art. 64, punto 1.

3 I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, madre, coniuge e figli da documentare entro 10 giorni dall'avvenuto decesso o per fatto grave da documentare e sottoporre tempestivamente alla Società. Il preavviso può essere dato dal marittimo anche in navigazione. L'Armatore corrisponderà al marittimo il trattamento di fine rapporto maturato durante il servizio prestato secondo le misure e le modalità indicate all'art. 63.

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

B) Risoluzione per volontà dell'Armatore.

5 Il contratto di imbarco a tempo indeterminato può essere risolto dall'Armatore in qualunque tempo e luogo, salvo quanto previsto dal regolamento dei turni particolari e dal regolamento della continuità di rapporto di lavoro e, salvo l'obbligo del rimpatrio, nel rispetto del termine del preavviso e corrispondendo al marittimo il trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco.

Preavviso.

6 - per il personale di Stato Maggiore: 15 giorni;

- per i Sottufficiali e Comuni: 12 giorni.

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

8 E' in facoltà dell'Armatore sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di paga base, indennità di contingenza, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47, pro-rata della tredicesima e quattordicesima mensilità, gli eventuali scatti di cui agli artt. 32 e 89.

C) Risoluzione del contratto di imbarco per avvicendamento.

9 Per i marittimi non in continuità di rapporto di lavoro il contratto di imbarco cessa al compimento del periodo contrattuale di imbarco (vedi art. 69) al marittimo sarà corrisposto il trattamento di fine rapporto maturato durante il periodo di imbarco, secondo le misure e le modalità indicate all'art. 63.

D) Risoluzione per forza maggiore o giusta causa.

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

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

il marittimo di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco.

11 Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno degli altri eventi sottoelencati il marittimo o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco, con un minimo garantito di 9 giorni:

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

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

13 Il contratto di imbarco a tempo indeterminato è risolto per forza maggiore nei casi indicati all'art. 59.

E) Risoluzione per colpa del marittimo.

14 Se la risoluzione del contratto di imbarco è dovuta a colpa del marittimo ai sensi del precedente art. 11, l'armatore è tenuto a corrispondere il solo trattamento di fine rapporto e ove ne ricorrano gli estremi di diritto il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'Armatore.

15 Qualora il marittimo non venisse più reinscritto al Turno Particolare ovvero ne venisse cancellato, l'Armatore corrisponderà allo stesso l'indennità di preavviso così come previsto dal precedente punto B).

16 Qualora l'Armatore risolva il contratto di arruolamento nei casi di vendita della nave con trapasso di bandiera, di arresto e preda della nave, il marittimo avrà diritto al trattamento di fine rapporto maturato fino alla data dello sbarco nonché alla indennità sostitutiva del preavviso, con

un minimo complessivo di 30 giorni.

Tale disposizione non si applica nell'ipotesi di trapasso di bandiera ai sensi degli artt. 28 e 29 legge 234/89, qualora il marittimo resti imbarcato sulla stessa nave, o su altra dello stesso armatore, sino al completamento del periodo di imbarco previsto.

Art. 63

Trattamento di fine rapporto

1 Il trattamento di fine rapporto è regolato dalle norme della legge 29 maggio 1982, n. 297 ed in particolare ai sensi del 2° comma dell'art. 4 della citata legge, si conferma che la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:

- a) paga base;
- b) indennità di contingenza corrisposta secondo quanto stabilito per i lavoratori dell'industria;
- c) tredicesima mensilità;
- d) quattordicesima mensilità;
- e) valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47;
- f) gli scatti di anzianità/navigazione di cui agli artt. 32 e 89;
- g) supplemento paga per il personale di Stato Maggiore di cui all'allegato n. 3.

2 A far data dall'1 gennaio 1990 all'atto di cessazione del rapporto di lavoro l'armatore corrisponderà al marittimo il trattamento di fine rapporto calcolato in ragione di 30/30 di retribuzione utile, come previsto dalla legge 297/82.

Art. 64

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

A) Diritto al rimpatrio e modalità relative.

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

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

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

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

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

5 L'armatore deve corrispondere al marittimo, per tutta la durata del viaggio di rimpatrio, la paga, l'indennità di contingenza, la panatica in natura o l'indennità sostitutiva da concordarsi volta per volta e il pro rata della tredicesima e quattordicesima mensilità.

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

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

B) Classi di viaggio e spese trasporto bagaglio.

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

- a) 2a classe per gli Ufficiali e gli Allievi Ufficiali;
- b) 3a classe per i Sottufficiali e i Comuni.

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

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

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

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

C) Rimpatrio in caso di interdizione del commercio ecc.

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

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

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

CAPO XI

REGOLAMENTO DI BORDO

Art. 65

Regolamento di bordo

A) Servizio di coperta.

1 Fermo restando quanto disposto dall'art. 24 il personale dovrà eseguire il lavoro di lavaggio della pittura, raschiatura, picchettaggio, smacchiatura e pitturazione della nave in condizioni di sicurezza. Qualora si debba fare ricorso all'uso di ponteggi sospesi (1) è corrisposto il compenso di cui all'allegato n. 6.

2 La pulizia dei gabinetti di decenza per gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, sarà eseguita dai Giovanotti o dai Mozzi o dai Garzoni o piccoli di camera a seconda del servizio.

3 il carpentiere, oltre alle ordinare attribuzioni, curerà coadiuvato dagli operai indicati dal Comandante, l'apertura e la chiusura di tutti i portelli fuori bordo. Esso sarà alle dipendenze degli Ufficiali di coperta.

D) Servizi di macchina.

4 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 potranno essere destinati durante la navigazione, al servizio di ingrassatore, quando le esigenze del servizio lo richiedano, a giudizio del Direttore di macchina.

5 Gli operatori addetti alle macchine frigorifere saranno normalmente adibiti al servizio di guardia e agli ordinari lavori di manutenzione e di riparazione delle macchine stesse e relativi accessori, nonché delle regolari aperture delle camere frigorifere e del regolare mantenimento della temperatura nelle camere stesse, ed occorrendo potranno essere adibiti ad altri lavori di macchina.

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

6 Gli operai elettricisti saranno adibiti al servizio di guardia ai generatori elettrici, alla sorveglianza ed al lavoro di ordinaria manutenzione e riparazione dei generatori elettrici, degli impianti e di tutti gli apparecchi elettrici, compresi, eventualmente, quelli per i servizi radioelettrici.

7 Tutti gli operai contemplati nel presente articolo saranno alle dipendenze degli Ufficiali macchinisti.

8 Gli ingrassatori di guardia addetti alle macchine ferme per soste nei porti o rade o per lavori alle macchine stesse durante la navigazione, saranno tenuti ad eseguire i necessari lavori di aiuto ai macchinisti e agli operai.

9 Quando il livello dell'acqua delle caldaie non sia regolabile dal locale macchine si provvederà a farlo regolare da un fuochista che avrà le mansioni di capo guardia a seconda del numero e della ubicazione delle caldaie, del numero dei forni e della posizione delle valvole di alimentazione, sarà stabilito caso per caso se e quanti forni tale fuochista dovrà governare.

10 I fuochisti e i carbonai di guardia ai forni delle caldaie accese saranno esclusivamente adibiti ai lavori inerenti al governo dei fuochi ed al normale funzionamento delle caldaie. Se il turno continuerà in porto con le macchine ferme, una parte di essi, a giudizio del Direttore di macchina, sarà tenuta ad eseguire i necessari lavori di aiuto ai macchinisti ed agli operai, e durante le ore diurne, anche le necessarie pulizie.

11 Durante la navigazione, occorrendo eseguire la pulizia interna delle caldarine, questa sarà eseguita dal personale di macchina, col diritto all'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera B) qualora ne ricorrano le circostanze. Per detti lavori è altresì stabilito il compenso di cui all'allegato n. 6 salvo il diverso trattamento previsto dalla contrattazione integrativa aziendale.

C) Lavori.

a) Lavori da non effettuare.

12 All'interno dei seguenti locali non possono essere effettuati, salvo quanto disposto dall'art. 22 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.

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

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

15 Eventuali deroghe per i particolari tipi di nave potranno essere concordate nella contrattazione integrativa.

b) Lavori di particolare disagio.

16 Per l'effettuazione dei sottoelencati lavori è riconosciuto il compenso di cui all'allegato p. 6 salvo il diritto all'indennità di navigazione di cui all'art. 34, lettera b) qualora ne ricorrano le circostanze.

In coperta.

a) cementazione previa pulizia con rimozione di sedimenti all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile;

b) pulizia dei deep-tanks e delle casse alte;

c) pulizia delle sentine stiva e delle sentine macchina degassificate, picchettaggio alberi e ciminiere in condizioni di sicurezza con l'uso di ponteggi sospesi;

d) pulizia delle cisterne adibite a carico liquido.

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

17 I compensi per l'effettuazione dei sottoelencati lavori:

e) costruzione e demolizione di paratie e divisionali (feeders bins);

f) apertura e chiusura delle boccaporte tradizionali; sono quelli previsti dalla contrattazione integrativa aziendale.

In macchina.

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

(motonavi):

1) smontaggio e rimontaggio per sostituzione testata cilindro motore principale;

2) smontaggio e rimontaggio stantuffi motore principale per sostituzione o manutenzione totale;

3) smontaggio e rimontaggio camicie per cilindro motore principale per sostituzione o manutenzione;

4) smontaggio e rimontaggio cuscinetto testa di biella per aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;

5) smontaggio e rimontaggio coppia cuscinetti piede di biella e aggiustaggio e/o sostituzione del motore principale;

6) smontaggio e rimontaggio per manutenzione o sostituzione di una turbosoffiante del motore principale, esclusa la pulizia dei filtri;

7) revisione completa in una soluzione di un gruppo elettrogeno, esclusa la manutenzione parziale;

8) smontaggio e revisione completa e lavaggio di un generatore elettrico e di un motore elettrico di potenza superiore a Kw. 40, esclusa la manutenzione parziale;

9) smontaggio, manutenzione e rimontaggio valvole di scarico di un cilindro del motore principale;

10) smontaggio, manutenzione e rimontaggio gruppo valvole lavaggio di una pompa d'aria del motore principale;

11) riparazione muratura refrattaria al metroquadro;

12) imbarco, sistemazione e travaso fusti olio lubrificante.

(turbonavi):

1) Gruppi elettrogeni:

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

2) Caldaie principali:

- pulizia fasci tubieri mediante lavaggio e sciabolatura con rimozione detriti e pulizia camera combustione;

- riparazione muratura refrattaria al metroquadro.

3) Condensatori:

- pulizia mediante scovolatura del condensatore principale;

- pulizia mediante scovolatura del condensatore ausiliario.

4) Turboalternatori:

- pulizia mediante scovolatura del condensatore.

D) Servizio di camera.

19 Per quanto è possibile tutti i corredi di camera (biancheria, argenteria, cristalleria, terraglia, ecc.) saranno di tipo diverso e distinti con apposite marche a seconda del reparto, dell'uso cui sono destinati e cioè: Ufficiali, Sottufficiali ed altro personale di bordo, classi di lusso, prima classe, seconda classe, ospedale, ecc.

20 Il consegnatario della biancheria distribuirà alle persone addette ai servizi il corredo di biancheria necessario per le cabine, mensa, cucina, ecc. mediante buoni firmati dal ricevente, sui quali saranno poi indicati i quantitativi ritornati, in modo da accertare la responsabilità di ciascun reparto per la biancheria non restituita. Analogamente sarà fatto per quegli altri corredi che dovessero essere distribuiti a reparti diversi.

21 Il personale di camera, cucina, cambusa, infermeria, capitan d'armi e in genere tutto il personale che ha in uso oggetti di dotazione e corredo, deve, all'imbarco, prender in consegna - e l'armatore è tenuto ad eseguirla - gli oggetti e corredi dei rispettivi locali, facendone la riconsegna prima dello sbarco.

22 Sulla base delle dotazioni risultanti dall'inventario dei corredi di camera e cucina i vari consegnatari compileranno, viaggio per viaggio o mensilmente, l'elenco numerico delle mancanze e rotture verificatesi nel corso del viaggio o del mese.

L'armatore provvederà alle operazioni necessarie in maniera che la dotazione risulti all'inizio di ciascuno viaggio da porto nazionale conforme all'inventario.

I quantitativi delle mancanze e rotture con i corrispondenti prezzi di sostituzione saranno pubblicati negli Albi di bordo alla fine di ogni viaggio o mensilmente. Le mancanze e i danneggiamenti riscontrati saranno pagati dal personale singolo o collettivo responsabile, ai prezzi di sostituzione con l'abbuono del 25% per le perdite e del 50% per i danneggiamenti. Agli effetti degli accertamenti definitivi, due volte all'anno, in coincidenza con la fine di un viaggio, verrà eseguito a bordo, per ciascun settore, l'inventario dei corredi di camera e cucina, con la partecipazione di un incaricato dell'armatore e dei consegnatari. A tutte le operazioni di consegna, scarico, inventario, assisteranno, senza diritto ad alcun compenso, due marittimi della sezione alberghiera, con qualifica superiore a quella di garzone dei quali uno sia il più anziano di imbarco sulla nave. Ad ogni sostituzione di consegnatari responsabili verranno effettuate le rispettive consegne con la partecipazione di un incaricato dell'armatore.

23 Quando le mancanze di cristallerie e porcellane siano dovute a rotture comprovate con l'esistenza della relativa marca, l'abbuono sarà dell'85%.

24 Quando della mancanza sia responsabile collettivamente il personale,

il pagamento sarà ripartito fra i componenti in proporzione della paga di ciascuno di essi.

25 Il personale potrà ripetere l'indennizzo delle mancanze causate da passeggeri, a mezzo del comando di bordo, dai passeggeri stessi.

26 Le rotture causate da forza maggiore, accertata dal comando di bordo, saranno a carico dell'armatore.

27 Agli Ufficiali sarà assicurata la pulizia ed il rassetto delle cabine nonché il servizio di mensa.

28 Qualora il numero dei Sottufficiali imbarcati sia almeno 9 sarà assicurato ai Sottufficiali il servizio per la mensa.

29 Mansioni per il personale di camera:

- Cameriere: effettua servizio di tavola, sale e saloni, ponte, cabine, bar, saletta Ufficiali riposteria. Effettua servizio di pulizia e rassetto sale, saloni, ponti, cabine, bar, saletta Ufficiali. Partecipa alle operazioni e al controllo dell'imbarco e sbarco dei passeggeri.

- Garzone: nella prima classe effettua il servizio di aiuto al cameriere nelle sale e saloni, ai bar, nelle cabine, nei ponti. Nelle altre classi può eseguire anche il servizio di tavola.

E' addetto alle riposterie, agli eventuali servizi mensa del personale. Effettua lavori di pulizia e rassetto nei vari reparti di sale, bar, cabine, ponti e riposteria. E' adibito alla lavatura delle stoviglie. E' adibito alla pulizia dei locali di igiene e relativi accessori. Effettua il trasporto delle provviste, dei corredi e di ogni altro materiale di dotazione tra i vari locali di bordo.

Al fine di effettuare un tirocinio, il garzone può essere adibito per un periodo di imbarco di dodici mesi, alle mansioni spettanti al cameriere, dopo di che, se idoneo, a giudizio dell'armatore potrà essere assegnato alle mansioni della qualifica superiore.

E) Servizio Sanitario.

30 Gli infermieri e le infermiere, pur appartenendo al personale di coperta, godranno dello stesso trattamento per il personale di camera e dovranno essere adibiti soltanto al servizio degli ammalati ed al servizio e pulizia dei locali destinati al servizio sanitario. Essi presteranno servizio secondo i turni stabiliti dal primo medico.

CAPO XII

REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Art. 66

Iscrizione al turno

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

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

3 I marittimi da imbarcare, non iscritti alla continuità di rapporto di lavoro, saranno prelevati esclusivamente dal Turno Particolare.

Art. 67

Iscrizioni e reiscrizioni

1 Le iscrizioni e le reiscrizioni nel Turno vengono effettuate in

seguito a richiesta scritta da parte della Società al competente Ufficio di Collocamento.

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

3 I marittimi saranno reinscritti 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. 75 punto 3.

4 Il Turno sarà composto dagli iscritti al Turno Particolare e dagli iscritti al Fondo. La composizione numerica dei Turni Particolari per ogni categoria sarà rapportata alle tabelle di armamento delle navi in esercizio della Società, in modo che i marittimi iscritti al Turno Particolare, sommati a quelli in C.R.L., non superino il 133% del personale previsto dalle tabelle di armamento. Sarà possibile istituire a livello locale, Turni Particolari di riserva per eventuali specifiche e temporanee esigenze aziendali, previo accordo tra le parti; per tale personale non vige l'obbligo della reinscrizione.

Art. 68
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, dando, in ogni caso, la precedenza ai marittimi in continuità di rapporto di lavoro o iscritti al Fondo che abbiano già usufruito del periodo di riposo (*)

Art. 69
Periodo di imbarco

1 Il periodo di imbarco è di cinque mesi, prorogabili di trenta giorni da parte dell'armatore.

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

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

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

4 La determinazione del periodo di imbarco per le navi da passeggeri con impiego stagionale sarà rinviata alla contrattazione integrativa del contratto nazionale.

(*) 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. 70
Reiscrizione al turno o cancellazione dal turno particolare
Periodo di prova

1 L'obbligo della reinscrizione nei limiti di cui al punto 4 dell'art. 67 vige per i marittimi che abbiano superato il periodo di prova che, ai soli

fini della reinscrizione al turno viene fissato in mesi 3 per il personale imbarcato su navi che facciano scalo regolarmente in porti nazionali, ed in mesi 4 per il personale imbarcato su altre navi.

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

3 Fermo restando quanto previsto dall'art. 15 sono considerati, altresì, giustificati motivi per la non reinscrizione al turno particolare o la cancellazione dal turno stesso:

a) indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 30 giorni;

b) mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro due giorni dall'insorgere del motivo;

c) lo sbarco per volontà del marittimo senza giustificato motivo;

d) l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;

e) il rifiuto di trasbordare;

f) la temporanea inibizione dall'esercizio professionale;

g) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;

h) la riduzione della flotta sociale, il disarmo di durata superiore a 60 giorni. In questi casi la non reinscrizione a turno o la cancellazione dal turno sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

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

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

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

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

Art. 71

Collegio di conciliazione ed arbitrato

1 Il marittimo che ritenga ingiustificata la non reinscrizione nel turno particolare, o la sospensione dal turno e la cancellazione dal medesimo, può chiedere con lettera raccomandata, entro 10 giorni dalla comunicazione della mancata reinscrizione, l'intervento conciliativo delle Associazioni stipulanti il presente contratto. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro i 20 giorni successivi alla richiesta, in caso di esito

positivo verrà redatto un verbale di conciliazione che sarà depositato presso l'ufficio provinciale del lavoro della massima occupazione a cura di una delle parti.

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

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

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

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

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

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

8 Nel caso in cui il motivo addotto dalla Società non venisse riconosciuto valido dal Collegio, la Società stessa dovrà corrispondere al marittimo, a titolo di penale, un importo pari a tante giornate calcolate in trentesimi di retribuzione utile, così come indicata al punto 1 dell'art. 63, e secondo i seguenti limiti:

- per i marittimi iscritti al T.P. 30 giorni;
- per i marittimi iscritti al Fondo:
- fino a 12 mesi di navigazione nel Fondo 30 gg.;
- oltre i 12 mesi di navigazione al Fondo 45 gg.

Inoltre il marittimo iscritto al Fondo manterrà tale iscrizione.

Art. 72 Comitato paritetico

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

2 Le parti concordano che al predetto Comitato - oltre ai compiti che

saranno allo stesso affidati dal Comitato Centrale per il collocamento dei marittimi, istituito presso il Ministero della Marina Mercantile - sia demandato il compito di vigilare sull'applicazione delle norme del presente regolamento e di decidere sui casi controversi in ordine alle norme stesse.

CAPO XIII

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

Art. 73

Fondo Nazionale Marittimi

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

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

2 Il Fondo costituisce strumento di attuazione della Convenzione OLL 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 100% della paga base giornaliera e al 50% della indennità di contingenza, per un massimo di 6 mesi successivamente alla risoluzione del contratto di imbarco e al periodo di permanenza a terra di cui al successivo articolo 74, punto 4; ovviamente qualora non si verifichi una delle condizioni sopra previste.

Il Fondo Nazionale Marittimi provvederà, altresì, ad erogare al personale iscritto al Fondo nel caso di cancellazione dalla C.R.L. o di non reinscrizione o cancellazione dal turno particolare, conseguente a disarmo superiore a 90 giorni, riduzione della flotta, ristrutturazione aziendale o cessazione dell'attività, sempre che non ci sia stata chiamata per l'imbarco, il trattamento economico di cui sopra per un periodo massimo di 6 mesi. Tale periodo decorre per il personale iscritto al Turno Particolare dalla cancellazione o non reinscrizione al turno stesso, detrando dai 6 mesi l'eventuale periodo per il quale il Fondo ha già provveduto a corrispondere il relativo trattamento, e per marittimi in C.R.L. dalla data della risoluzione del rapporto di lavoro. L'eventuale cancellazione o non reinscrizione al turno per i casi di ristrutturazione aziendale o di riduzione della flotta avverrà secondo le modalità prevista dall'art. 70, lettera h), ovviamente quando non si verifichi una delle condizioni previste al 1° comma del punto 2.

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

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

Le imprese con meno di tre navi, qualora non consorziate con turno particolare unico, che non siano in grado di ruotare i marittimi nei periodi previsti dagli articoli 53 e 74 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, purchè risulti che i lavoratori medesimi abbiano svolto durante l'arruolamento i dovuti periodi di imbarco previsti dai C.C.N.L. e che non si siano rifiutati ingiustificatamente alle chiamate di imbarco:

- Ufficiali (con esclusione degli allievi): gli ultimi 18 mesi di navigazione da Ufficiale con più Aziende oppure gli ultimi 12 mesi da Ufficiale con la stessa Azienda;

- Sottufficiali: gli ultimi 18 mesi di navigazione da Sottufficiale con più Aziende oppure gli ultimi 14 mesi da Sottufficiale con la stessa Azienda;

- Comuni (con esclusione dei Giov. 2a, Garz. cucina, Garz. 2a, Piccoli, Mozzi, Giov. Mac. e Allievi Operai): gli ultimi 18 mesi di navigazione con l'ultima qualifica con più Aziende oppure gli ultimi 14 mesi di navigazione nell'ultima qualifica con la stessa Azienda.

Per navigazione si intende navigazione su navi mercantili;

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

Motivi di cancellazione dal Fondo.

4 - la cancellazione dal T.P. per giustificato motivo non contestato dal marittimo stesso oppure riconosciuto valido dal Collegio Arbitrale di cui all'art. 71 del Contratto. Resta inteso che il lavoratore che decade dal diritto di iscrizione al Fondo, per l'eventuale reinscrizione allo stesso, dovrà rimaturare i requisiti di cui al punto 3, lettera a) del presente articolo;

- l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla Assicurazione fondamentale e complementare della Cassa Marittima) anche se dovuti a più eventi morbosi.

5 Le imprese di navigazione aderenti alla Confitarma o che comunque applicano il presente C.C.N.L. accantoneranno presso il Fondo una somma mensile pari al 3% della paga base 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 al Fondo per almeno il 10% dei propri marittimi.

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.

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.

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

Art. 74

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.

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, 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 Cassa Marittima, saranno invece aggiunti al periodo di riposo da usufruire.

Art. 75

Sbarchi per malattia ed infortunio

1 Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli compreso il trattamento di fine rapporto calcolato secondo i criteri indicati all'art. 63.

2 Il marittimo, alla guarigione (certificato di guarigione e libretto inviato all'Azienda entro 5 giorni dalla data di rilascio della Cassa Marittima) 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. 76

Sbarchi per gravi motivi personali

1 Per gravi motivi personali si intende:

a) morte di padre, madre, coniuge, figli, da documentare alla Società entro 10 giorni dall'avvenuto decesso (*);

b) fatto grave da documentare e sottoporre con la massima tempestività alla approvazione della Società o del Comando di bordo.

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

3 Entro il trentesimo giorno dallo sbarco il marittimo documenterà alla

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

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

Art. 77

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

1 L'indisponibilità all'imbarco per malattia, infortunio o grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla Società con telegramma, facendolo seguire da un documento giustificativo (la malattia documentata con certificato della Cassa Marittima 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. 73.

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 o infortunio.

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

CAPO XIV

REGOLAMENTO SULLA CONTINUITA' DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 78

Regolamento sulla continuità del rapporto di lavoro

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

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

2 In considerazione delle peculiari esigenze dell'impresa armatoriali operanti nel settore crocieristico caratterizzate da attività stagionali a conferma della validità anche delle deroghe riconosciute in passato al presente Regolamento e degli accordi volti ad attuarne le finalità in situazioni operative ed imprenditoriali diverse da quelle presupposte dalla disciplina generale dell'Istituto - possano essere concordate deroghe al fine di predeterminare per ciascun anno il numero massimo dei marittimi da immettere nel rapporto continuativo di lavoro e di adattare la normativa prevista dal presente Capo alle diverse situazioni operative aziendali.

Art. 79

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

1 La disciplina sulla continuità del rapporto di lavoro, così come dettata dai precedenti accordi, cessa di avere efficacia alla data di entrata in vigore del presente contratto.

2 A) La nuova disciplina della continuità del rapporto di lavoro è la seguente: le aziende che applicano il regime di continuità del rapporto di lavoro dovranno avere un numero di marittimi in C.R.L. corrispondente alle percentuali sotto indicate, da calcolarsi sulle tabelle di armamento di ogni singola nave in esercizio, categoria per categoria:

Coperta:

- Primi Ufficiali	100%
- Secondi Ufficiali	90%
- Terzi Ufficiali	65%

Macchina:

- Primi Ufficiali	100%
- Secondi Ufficiali	90%
- Terzi Ufficiali	65%
- Sottufficiali	90%
- Comuni	65%

Non verranno assunti in C.R.L. i Giovanotti di 1a, i Giovanotti di 2a, i Garzoni di cucina, i Garzoni di 2a, i Piccoli, i Mozzi, i Giovanotti di Macchina, gli Allievi Operai e gli Allievi Ufficiali.

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

B) Le Aziende assumeranno i marittimi in C.R.L. prelevandoli dal turno particolare aziendale ogni qualvolta si renda vacante un posto nella corrispondente categoria fino a concorrenza delle percentuali sopraelencate.

Pertanto, il marittimo che è ammesso al regime della continuità deve essere cancellato dal turno particolare di cui all'articolo 67 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 compilata 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, a partire dal 1986 ed entro il mese di marzo di ogni anno alle organizzazioni sindacali nazionali, e inviandone copia alla Confitarma, l'elenco del personale in continuità di rapporto di lavoro e le graduatorie del personale iscritto al turno particolare compilate secondo i criteri di cui al punto 2, lettera B).

Art. 80

Norma di attuazione e transitoria

Fermo restando la gradualità di ingresso dei marittimi in C.R.L., come

indicata nell'art. 79, alla continuità del rapporto di lavoro saranno, comunque ammessi:

1) automaticamente tutti i marittimi che alla data della stipula del presente accordo risultino in concreto fruire, per esservi già stati ammessi, del regime di continuità del rapporto il lavoro come disciplinato dalla precedente normativa contrattuale;

2) fermo restando quanto previsto dal precedente punto 1, 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 2 dell'art. 79, potranno bloccare il turn-over dei marittimi fino a concorrenza delle percentuali sopra indicate.

Art. 81

Periodo di imbarco

1 Il periodo di imbarco è di cinque mesi, prorogabili di trenta giorni da parte dell'armatore.

2 La determinazione del periodo di imbarco per le navi da passeggeri con impiego stagionale sarà rinviata alla contrattazione integrativa del contratto nazionale.

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

3 Il marittimo, dopo aver completato il periodo prescritto di imbarco sbarcherà per " rotazione sociale " salvo le diverse motivazioni di cui ai casi previsti dagli articoli 83 e 84.

4 Lo sbarco risolve la convenzione d'imbarco e al marittimo saranno corrisposte le competenze spettantigli con esclusione delle indennità sostitutive dei riposi compensativi maturati a bordo e non fruiti per festività, ferie, domeniche e sabati che saranno corrisposti mensilmente dopo lo sbarco salvo diversa volontà del marittimo; non saranno altresì corrisposti l'indennità sostitutiva del preavviso e il trattamento di fine rapporto.

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

Art. 82

Periodo di riposo

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

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

3 Il marittimo dopo un periodo a terra corrispondente ai riposi compensativi maturati e non fruiti a bordo per domeniche, festività, ferie e sabati, sarà disponibile per la chiamata d'imbarco per la comandata, salva comunque la facoltà dell'armatore di imbarcarlo o di impiegarlo di comandata nei 15 giorni precedenti la

scadenza del periodo di riposo summenzionato. Qualora il marittimo venga chiamato all'imbarco o di comandata nei 15 giorni precedenti la scadenza del periodo di riposo di cui sopra avrà diritto al differimento di tali 15 giorni, o frazioni, in aggiunta al periodo di riposo maturato al momento dello sbarco successivo su richiesta del marittimo.

4 Il marittimo, dopo aver trascorso a terra un periodo pari a quello previsto al precedente punto 1), con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, degli eventuali giorni indennizzati di malattia insorta entro il 28° giorno dallo sbarco, di infortunio, nonché di permanenza a terra a seguito di sbarco per grave motivo personale, entrerà in disponibilità retribuita.

5 I periodi di malattia e di infortunio indennizzati, comunicati alle Società dalla competente Cassa Marittima, 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: paga base, indennità di contingenza, scatti di anzianità, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 47 e del supplemento paga per il personale di Stato Maggiore (Allegato 3). Saranno inoltre corrisposti agli aventi diritto gli assegni familiari secondo le vigenti norme di legge.

Art. 83

Sbarchi per malattia e infortunio

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

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

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

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

Art. 84

Sbarchi per gravi motivi personali

1 Per gravi motivi personali si intendono:

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

2 Allo sbarco saranno liquidate al marittimo le competenze spettantigli tranne il trattamento di fine rapporto e l'indennità sostitutiva del preavviso. L'anzianità sarà sospesa al termine del riposo retribuito di cui all'art. 82 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 reimpiego che non dovrà avvenire comunque oltre due mesi dallo sbarco. Mancando di ottemperare a questo adempimento la Società potrà cancellare dal turno l'interessato e rivalersi delle spese sostenute.

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

Art. 85

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

1 L'indisponibilità all'imbarco per malattia, infortunio o grave motivo personale dovrà essere comunicata dall'interessato alla Società per telegramma, facendolo seguire da un documento giustificativo (la malattia va documentata con certificato della Cassa Marittima 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 reimpiego. L'interessato non avrà diritto alla disponibilità retribuita.

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

4 Il marittimo rimarrà iscritto nell'elenco della C.R.L. di cui all'art. 79, punto B):

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

Art. 86

Disponibilità retribuita

1 Qualora il marittimo entri in disponibilità retribuita avrà diritto alla corresponsione di un assegno giornaliero pari al 100% della paga base giornaliera e al 50% dell'indennità di contingenza giornaliera.

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

Art. 87

Tredicesima e quattordicesima mensilità per il personale in rapporto di lavoro

1 In occasione del Natale verrà corrisposta al personale in continuità del rapporto di lavoro una tredicesima mensilità costituita dai seguenti elementi di retribuzione riferiti al mese di dicembre:

paga base, indennità di contingenza, scatti di anzianità, valore convenzionale della panatica, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore.

2 La tredicesima mensilità 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 dalle Casse Marittime, nonché periodi di sospensione previsti dalla normativa in materia.

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

Art. 88

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 31 giorni lavorativi (sabati inclusi) per ogni anno di servizio o pro-rata per le frazioni di anno.

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

3 Le ferie matureranno 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. 89

Scatti di anzianità

1 A decorrere dal 1° gennaio 1982 e successivamente al marittimo che maturi almeno due anni di anzianità in continuità del rapporto di lavoro con la stessa Azienda spetterà uno scatto di anzianità del 5% della paga base. Dopo il primo biennio di anzianità, maturando ulteriori analoghi requisiti, verranno corrisposti altri quattro scatti biennali di importo pari al 2% della paga base.

2 A decorrere dal 1° agosto 1991 i quattro scatti biennali di anzianità già maturati o che matureranno dopo il primo biennio saranno pari al 3% della paga base.

3 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. 90

Tattamento di fine rapporto e indennità sostitutiva del preavviso

A) Tattamento 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 ai sensi dell'art. 63 del presente contratto.

2 La retribuzione annua utile si compone degli stessi elementi indicati al punto 1) dell'art. 63 in base alla disposizione del 2° comma dell'art. 4 della legge 29 maggio 1982, n. 297.

B) Indennità sostitutiva del preavviso.

3 L'eventuale indennità sostitutiva del preavviso - da calcolare conformemente a quanto previsto dal punto 8, articolo 62 - 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 Il preavviso potrà essere dato anche prima di intraprendere l'ultimo viaggio.

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. 91

Cause di cancellazione dalla C.R.L.

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

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

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

3) lo sbarco per volontà del marittimo in assenza dei gravi motivi personali, così come indicati dall'art. 84;

4) l'indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 60 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;

5) la mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio, o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro 3 giorni dal sorgere del motivo stesso;

6) l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare della Cassa Marittima) anche se dovuti a più eventi morbosi;

7) lo sbarco per colpa grave del marittimo ai sensi dell'articolo 13;

8) l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata all'imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;

9) il rifiuto di trasbordare;

10) l'aver preteso dai componenti l'equipaggio, subordinati per ragioni di servizio, la indebita corresponsione di somme connesse al servizio;

11) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;

12) le dimissioni dalla continuità di rapporto di lavoro.

Art. 92
Collegio di conciliazione ed arbitrato

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

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

3 Ove invece il tentativo di conciliazione non riesca, il marittimo potrà ricorrere ad un Collegio Arbitrale; a tal fine lo stesso provvederà contestualmente alla richiesta di costituzione del Collegio (da inoltrarsi mediante lettera raccomandata alla Società nel termine di decadenza di 10 giorni a decorrere dall'esaurimento del tentativo di conciliazione) a designare il nominativo del proprio rappresentante; la Società, nei 5 giorni successivi, provvederà a designare il proprio.

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

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

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

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

8 Nel caso in cui il motivo addotto dalla Società non venisse riconosciuto valido dal Collegio, la Società stessa dovrà corrispondere al marittimo, a titolo di penale, un importo, calcolato sulla base degli elementi retributivi indicati al punto 8 dell'articolo 62, nei seguenti limiti:

- sino a 4 anni di anzianità in C.R.L.: 90 giorni di retribuzione;
- da oltre 4 a 8 anni di anzianità in C.R.L.: 180 giorni di retribuzione;
- oltre 8 anni di anzianità in C.R.L.: 270 giorni;

Inoltre il marittimo verrà iscritto nel Fondo qualora ne abbia maturato i requisiti.

Art. 93
Norme transitorie per le Aziende che iniziano ad applicare
il regime di continuità

1 Le Aziende per le quali l'obbligo di applicare il regime di continuità sorgerà dopo la data del rinnovo del contratto completeranno la pratica attuazione della continuità stessa entro sei mesi dalla data in cui tale obbligo sarà sorto.

Art. 94
Dimissioni

1 Le dimissioni del marittimo in continuità di rapporto di lavoro devono essere presentate per iscritto rispettando i termini di preavviso di cui all'art. 90.

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

CAPO XV

DISPOSIZIONI FINALI E DI ATTUAZIONE

Art. 95
Disciplina contrattuale

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

Art. 96
Affissione del contratto a bordo

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

Art. 97
Contrattazione integrativa

Fermo restando tutto quanto previsto anche dalla premessa del presente contratto, che qui si intende ancora richiamare ad ogni effetto, potranno essere oggetto di contrattazione integrativa particolari argomenti di carattere aziendale:

a) che siano stati rinviati espressamente dal contratto nazionale alla contrattazione integrativa;

b) che riguardino il rinnovo degli accordi integrativi già stipulati, per le materie che non siano state oggetto di accordi e di trattazione in sede nazionale. In tal caso sarà mantenuto l'eventuale trattamento di miglior favore;

c) che non siano stati già disciplinati dal contratto nazionale.

2 Sono esclusi gli argomenti che abbiano formato oggetto di richieste e di trattazione in sede di rinnovo del contratto nazionale e successivamente abbandonati.

3 La richiesta per la stipulazione degli accordi integrativi va fatta per iscritto dalle Organizzazioni sindacali stipulanti e firmatarie del

presente contratto alla Società ed alla Associazione armatoriale territoriale cui aderisce, con l'indicazione degli argomenti da esaminare.

4 La trattativa da svolgere presso l'Associazione armatoriale cui aderisce l'Azienda dovrà essere avviata entro 15 giorni dal ricevimento della lettera.

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

6 Durante il periodo di validità del presente contratto non dovranno essere posti a carico delle Aziende nuovi oneri e la eventuale contrattazione integrativa aziendale dovrà avere per oggetto soltanto l'applicazione delle norme sulla organizzazione del lavoro per navi automatizzate, specializzate e tradizionali.

Art. 98
Decorrenza e durata

1 Il presente Accordo avrà valore sino al 31 agosto 1994.

2 L'applicazione di tutte le condizioni normative ed economiche del presente contratto avrà effetto dal 1° agosto 1991 salvo diverse specifiche indicazioni.

3 Esso si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno qualora una delle parti non lo disdica almeno 6 mesi prima di ciascuna scadenza.

Art. 99
Allegati

1 Gli allegati tutti sono parte integrante del presente contratto.

Art. 100
Trattamento di miglior favore

Resta fermo l'eventuale migliore trattamento in atto.

ALLEGATI

Allegato 1

MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO A VIAGGIO
MOD. V
(Contratto a viaggio)

CAPITANERIA DI PORTO
del Compartimento Marittimo di.....

CONTRATTO DI IMBARCO

L'anno.....il giorno.....del mese di.....
innanzi a Noi.....Ufficiale di Porto delegato dai Sig. Comandante di
Porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infrascritti
testimoni, si è presentato il Signor.....il quale in forza di atto
del rogato.....è costituito procuratore.....
armat.....della nave denominata..... di
tonnellate.....iscritta al N.....di matricola

presso il Compartimento di.....e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da crociera (Contratto collettivo nazionale di lavoro 27 luglio 1992).

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

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

COGNOME E NOME	Comparti- mento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matr.	PAGA

Allegato 2

MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
A TEMPO INDETERMINATO
MOD. T.I.
(Contratto a tempo indeterminato)
CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di.....

CONTRATTO DI IMBARCO

L'anno..... il giorno.....del mese di..... innanzi a Noi.....Ufficiale di Porto delegato dal Sig. Comandante di Porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni, si è presentato il Signor.....ilquale in forza di atto del rogato..... è costituito procuratore..... armat.....della nave denominata.....di tonnellate.....iscritta al N.....di matricola presso il Compartimento di.....e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi da crociera (Contratto collettivo nazionale di lavoro 27 luglio 1992).

Il presente Contratto è stipulato a tempo indeterminato con decorrenza dal.....

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

Contratto, data altresì lettura di quest'ultimo, le parti l'hanno pienamente confermato, sottoscrivendo con Noi e testimoni presenti all'atto.

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matr.	PAGA

Allegato 3

PAGHE BASE MENSILI

Grado	dal 1-8-91	dal 1-8-92	dal 1-8-93
1° Uff. - 1° Macch. - 1° Comm. .	1.040.880	1.167.600	1.294.320
2° Uff. - 2° Macch. - 2° Comm. .	801.870	899.550	997.230
3° Uff. - 2° Macch. - 2° Comm. .	715.140	802.260	889.380
All. Uff. - All. Macch. + 9 mesi e All. Comm. + 21 anni	373.830	419.220	464.610
All. Uff. - All. Macch. - 9 mesi e All. Comm. - 21 anni . .	339.480	380.640	421.800
Sottufficiale capo servizio . .	607.500	681.420	755.340
Sottufficiale	563.850	632.490	701.130
Comune	433.800	486.660	539.520
Carbonaio	420.420	471.630	522.840
3° Cuoco	374.460	419.850	465.240
Giov. 1° - Giov. Macch. - Gar zone 1° - Garz. cucina - Garz. lavandaio	321.990	361.050	400.110
Giov. 2° - Garzone 2° . . .	287.970	322.800	357.630
Mozzo - Piccolo - Acc. turistica	245.520	275.070	304.620
All. Uff. Contr. Form	186.690	209.340	231.990
All. Sottuff. Cop. - Macch. Contr. Form	321.990	361.050	400.110
All. Comune Cop. - Macch. Contr. Form	110.494	123.784	137.074
All. Commis. + 1	147.306	165.036	182.766
All. Commis. - 1	122.760	137.550	152.310
All. Cuoco + 1	147.306	165.036	182.766
All. Cuoco - 1	122.760	137.550	152.310

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

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

- fino a 5 anni . . . 6% della paga di tabella
- oltre 5 e fino a 10 anni . . . 7% della paga di tabella
- oltre 10 e fino a 15 anni . . . 8% della paga di tabella
- oltre 15 e fino a 20 anni . . . 9% della paga di tabella
- oltre 20 anni . . . 10% della paga di tabella

Le percentuali sopra indicate non sono cumulabili.

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

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

Al restante personale imbarcato in qualità di Ufficiale, che non sia in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o Capitano di macchina sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di L. 5.000 mensili.

Detto supplemento è elevato a L. 6.000 mensili per il personale di cui sopra con oltre cinque anni di anzianità di navigazione su navi mercantili nazionali.

Agli Ufficiali radiotelegrafisti sarà corrisposto un supplemento paga per anzianità nella misura di L. 6.000 mensili.

Detto supplemento è elevato, per gli Ufficiali radiotelegrafisti, a:

- L. 7.000 qualora abbiano da 5 a 15 anni di anzianità;
- L. 9.000 qualora abbiano oltre 15 anni di anzianità.

Allegato 4

INDENNITA' DI NAVIGAZIONE NAVI DA CROCIERA
DAL 1 GENNAIO 1992

Per il personale imbarcato su navi che non operano stabilmente all'estero.

1° Ufficiale	(1.448.550)	1.634.642
2° Ufficiale	(1.230.650)	1.302.035
3° Ufficiale	(1.139.160)	1.279.025
Allievo Ufficiale	(785.040)	870.516
Sottufficiale C.S.	(1.054.460)	1.178.120
Sottufficiale/Stipettaio	(1.020.610)	1.138.107
Comune	(892.720)	991.736
Carbonaio	(886.140)	984.429
Giov. 1° - Giov. Macch	(769.000)	853.148
Giov. 2°	(742.820)	822.045
Mozzo	(705.310)	778.397
1° Commissario	(1.212.360)	1.398.458
2° Commissario	(1.063.670)	1.215.858
3° Commissario	(1.002.450)	1.142.316
All. Commissario	(708.000)	798.476
Sottufficiale C.S. Camera	(930.530)	1.054.191
Sottufficiale Camera	(905.890)	1.023.387
Comune Camera	(808.180)	907.196
Garzone 1°	(715.360)	799.508

Garzone 2°	(694.550)	773.776
Piccolo	(663.970)	737.047
Sottufficiale C.S. Cucina	(957.920)	1.081.581
Sottufficiale Cucina	(930.310)	1.047.807
2° Cuoco	(826.540)	925.556
3° Cuoco	(821.510)	911.923
Garzone	(724.720)	808.868
1° Guardarobiere	(905.890)	1.023.387
Tipografo	(919.390)	1.036.987
Lavandaio-Stiratrice	(808.180)	907.196
Garzone lavandaio	(715.360)	799.508
Assistente ufficio	(905.890)	1.023.387
Accomp. turistica	(455.050)	554.066

Allegato 5

INDENNITA' DI NAVIGAZIONE MENSILE

Per il personale imbarcato su navi operanti stabilmente all'estero.

Coperta e Macchina:	dall'1-8-91	dall'1-1-92
1° Ufficiale	1.658.010	1.841.040
2° Ufficiale	1.404.720	1.554.390
3° Ufficiale	1.302.390	1.439.910
Allievo Ufficiale	898.290	987.900
Sottufficiale C.S	1.202.280	1.324.650
Sottufficiale/Stipettaio	1.160.760	1.277.070
Comune	1.014.420	1.112.550
Carbonaio	1.004.850	1.101.120
Giov. 1° - Giov. Macch	875.940	958.260
Giov. 2°	842.730	920.220
Mozzo	800.580	872.010
All. Sott. C.M. e C.F	875.940	958.260
Camera:		
1° Commissario	1.288.320	1.471.350
2° Commissario	1.122.240	1.271.910
3° Commissario	1.054.680	1.192.200
All. Commissario	737.250	826.860
Sottufficiale C.S	974.850	1.097.220
Sottufficiale	947.040	1.063.350
Comune	839.880	938.010
Garzone 1°	738.300	820.620
Garzone 2°	714.960	792.450
Piccolo	681.240	752.670
Cucina:		
Sottufficiale C.S	1.104.240	1.226.610
Sottufficiale	1.071.960	1.188.610
2° Cuoco	951.240	1.049.370
3° Cuoco	938.760	1.028.370
Garzone	831.660	913.980
Servizi vari:		
	dall'1-8-91	dall'1-1-92
1° Guardarobiere	1.046.040	1.162.350

Tipografo	1.061.040	1.177.350
Lavandaio-Stiratrice	929.880	1.028.010
Garzone lavandaio	820.800	903.120
Assistente ufficio	1.046.040	1.162.350
Accomp. turistica	461.820	533.250

C.S. = Capo Servizio.
C.F. = Contratto Formazione Lavoro.
C.M. = Coperta macchina.

Allegato 6

COMPENSI PER LAVORI DISAGIATI

Art. 65

a corpo

- Pulizia interna delle calderine L. 42.000
- Picchettaggio e raschiaggio calderine L. 84.000

per ora lav.

- Cementazione previa pulizia con rimozione sedimenti, all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile L. 6.300
- Pulizia dei deep-tanks e delle casse alte L. 4.200
- Pulizia delle sentine stive e delle sentine macchina degassificate L. 4.200
- Pitturazione, picchettaggio, raschiaggio, con l'uso dei ponteggi sospesi L. 3.780
- Pulizia con rimozione sedimenti delle cisterne adibite a carico liquido L. 5.250

Restano salvi i migliori trattamenti aziendali in atto.

Allegato 7

TABELLA VIVERI

PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI

(Composizione dei pasti)

Prima colazione

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

Colazione

Minestra, Due piatti cucina, Frutta oppure formaggio, Caffè

Pranzo

Minestra, Due piatti cucina, Frutta oppure formaggio, Caffè.
Pane e vino a discrezione. Sarà somministrato il dolce nelle domeniche e nelle giornate del 2 giugno, 25 aprile,

1° maggio, 4 novembre, 25 dicembre, 1° gennaio e 6 gennaio.

Allegato 8

TABELLA VIVERI SOTTUFFICIALI E COMUNI
(Composizione dei pasti)

LUNEDI'

Prima Colazione: Caffè e latte, Formaggio.

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

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

MARTEDI'

Prima Colazione: Caffè e latte, Acciughe salate.

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

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

MERCOLEDI'

Prima Colazione: Caffè e latte, Marmellata.

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

Pranzo: Zuppa di ceci con bietole, Carne alla veneziana con insalata, Frutta fresca.

GIOVEDI'

Prima Colazione: Caffè e latte, Salame.

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

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

VENERDI'

Prima Colazione: Caffè e latte, Acciughe salate.

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

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

fresca.

SABATO

Prima Colazione: Caffè e latte, Formaggio.

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

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

DOMENICA

Prima Colazione: Caffè e latte, Marmellata.

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

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

Note:

- a) la razione di frutta per i Sottufficiali sarà di un quantitativo giornaliero di gr. 400;
- b) a richiesta dei marittimi saranno forniti, in sostituzione delle acciughe, nei giorni di martedì e venerdì, gr. 50 di marmellata;
- c) al personale in servizio nelle guardie notturne sarà distribuito un panino imbottito e grammi 15 di caffè più lo zucchero;
- d) ai Sottufficiali ed ai Comuni sarà distribuito in più un piatto forte a pranzo ed a cena il quale sarà costituito da uno dei piatti di cucina serviti allo Stato Maggiore. In conseguenza saranno adeguati i quantitativi di cui all'allegato 9.
- e) per quanto riguarda la composizione dei pasti e le specie delle vivande la tabella ha valore esemplificativo, fermo restando che le parti non intendono portare innovazioni alle consuetudini vigenti in materia nei diversi settori nazionali della marina mercantile.

TABELLA VIVERI SPETTANTI AD OGNI
COMPONENTE L'EQUIPAGGIO

	Lunedì		Martedì		Mercoledì				
PANE	A Discrezione								
Pasta	-	-	75	160	-	70	160	-	-
Farina	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riso	125	-	-	-	-	-	-	-	-
Carne di bue	200	-	-	-	-	130	130	-	200
Carne di pollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stoccafisso									
opp. pesce fresco	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uova	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Legumi secchi	-	-	50	-	-	-	-	-	100
Patate	100	-	-	150	-	75	100	-	-
Alici salate	-	-	-	-	30	-	-	-	-

Formaggio grana	15	-	8	15	-	8	15	-	8
Formaggio tavola	-	50	-	-	-	-	-	-	-
Tonno sott'olio	-	-	-	-	80	-	-	-	-
Salame	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Latte	-	100	-	-	100	-	-	100	-
Verdura fresca	100	-	200	100	-	150	-	-	200
Carote	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cipolle	-	40	-	-	40	-	-	40	-
Verdura conservata	-	-	-	-	-	-	-	150	-
Pomodori pelati	100	-	-	-	-	-	-	-	-
Conserva pomodoro	25	-	-	-	-	-	-	-	-
Concent. pomodoro	-	-	-	-	-	-	25	-	-
Olio oliva-semi (per frittiture)	-	45	-	-	45	-	-	45	-
Burro	50	-	-	-	-	-	-	-	-
Lardo	-	-	-	-	-	-	-	-	20
Altri grassi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zucchero	-	25	-	-	25	-	-	25	-
Caffé	-	15	-	-	15	-	-	15	-
Frutta fresca	150	-	150	150	-	150	150	-	150
Frutta allo sciroppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frutta candita	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marmellata	-	-	-	-	-	-	-	50	-
Vino									
Sale, aceto, droghe									

Vedi nota n. 8
dell'allegato 9
Secondo le
esigenze

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

Allegato 9

	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica	Totale							
-	-	75	160	-	70	160	-	70	-	-	50	1.050
-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	-	-	180
125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250
130	-	200	-	-	-	130	-	200	-	-	130	1.450
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250	-	250
-	-	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	125
-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	200
-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	-	5
-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	200
-	-	150	100	-	75	-	-	100	150	-	-	1.000
-	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	60
15	-	8	15	-	8	15	-	7	15	-	8	160
-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	100
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80
-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
-	100	-	-	100	-	-	100	-	-	115	-	715
100	-	-	-	-	100	150	-	-	100	-	300	1.500
50	-	-	-	-	50	50	-	-	-	-	50	200
-	40	-	-	40	-	-	60	-	-	40	-	300

-	100	-	-	-	150	-	-	-	-	-	-	400
-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200
-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	50
-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	50
-	45	-	-	40	-	25	-	-	45	-	-	290
-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	100
-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	40
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
-	25	-	-	25	-	25	-	-	50	-	-	200
15	-	-	-	15	-	15	-	-	15	-	-	105
150	-	-	150	-	150	150	-	-	150	-	150	1.800
-	-	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
-	-	-	-	-	-	-	-	-	55	-	-	105

ANNOTAZIONI ALLA TABELLA VIVERI
Sottufficiali e Comuni

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

- a gr. 300 di carne fresca o congelata equivalente gr. 200 di carne in conserva:

- a gr. 100 di pasta equivalgono gr. 100 di riso;
- a gr. 15 di caffè equivalgono gr. 15 di cacao;
- a gr. 100 di olio equivalgono gr. 100 di lardo o strutto;
- a gr. 15 di conserva di pomodoro equivalgono gr. 10 estratto di pomodoro.

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

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

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

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

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

7 Tutti i generi alimentari debbono essere di buona qualità.

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

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

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

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

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

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

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

Modifiche alla tabella normale dei viveri per l'equipaggio

A) Per navi destinate ai traffici in zone tropicali (compreso Mar Rosso).

In aggiunta a quanto già previsto dagli articoli 70 e 71 della legge 16 giugno 1939, n. 1045;

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

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

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

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

Allegato 10

ASSICURAZIONI INFORTUNI

Oltre all'assicurazione obbligatoria per legge, l'armatore assicurerà le seguenti indennità:

1) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad infortunio determinato da rischio ordinario:

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

2) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad

infortunio determinato da rischio di guerra o da mine:

- per tutti i marittimi (escluso il Capitano al comando):
 - a) una indennità in capitale corrispondente al 50% del capitale di copertura della rendita di legge;
 - b) un'ulteriore indennità in capitale di Lit. 800.000 se trattasi di Ufficiali e di Lit. 660.000 se trattasi di Sottufficiali e Comuni.

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

Allegato 11

ASSICURAZIONI

Dall'1 gennaio 1992, la società assicurerà il personale, sino al limite del sessantesimo anno di età, in caso di ritiro del libretto di navigazione per malattia (1) o infortunio deciso dalle competenti commissioni di Cassa Marittima Lit. 50.000.000

Dall'1 gennaio 1992 la società assicurerà gli Ufficiali di coperta e di macchina, sino al limite del sessantesimo anno di età, in caso di:

- ritiro del titolo professionale a seguito di sinistro marittimo Lit. 50.000.000
- sospensione del titolo professionale a seguito di sinistro marittimo.

Per il periodo di sospensione saranno riconosciuti gli emolumenti medi percepiti a bordo sino ad un massimo complessivo di Lit. 50.000.000. Qualora il provvedimento di sospensione del titolo professionale sia seguito dal provvedimento di ritiro del titolo stesso, verrà riconosciuta al marittimo la differenza relativa a quanto già percepito in precedenza;

- assistenza legale a seguito di sinistro marittimo di Lit. 20.000.000.

(1) L'armatore coprirà il personale solo per le malattie riconosciute dall'assicurazione.

APPENDICE

APPENDICE

- Misure ed iniziative atte a rendere competitivo il settore crocieristico italiano nei confronti di quello estero.
- Assistenza economica da parte delle Casse Marittime per le malattie insorte dopo il 28° giorno dallo sbarco.
- Diritti sindacali.
- Accesso a bordo dei rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori.
- Affissione comunicati sindacali.
- Aspettativa dei lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive o a ricoprire cariche sindacali provinciali e nazionali. Permessi ai lavoratori chiamati a funzioni pubbliche elettive.
- Permessi sindacali.
- Deleghe per riscossione dei contributi sindacali.
- Delega comune.
- Agevolazioni allo studio.
- Utilizzazione del tempo libero durante il periodo di imbarco.
- Trattamento personale marittimo adibito a lavori di comandata a bordo delle navi.
- Norme generali per una diversa organizzazione del lavoro per navi automatizzate, specializzate e tradizionali.

- Comitati paritetici per la mobilità della manodopera.

MISURE ED INIZIATIVE ATTE A RENDERE COMPETITIVO
IL SETTORE CROCIERISTICO ITALIANO NEI CONFRONTI
DI QUELLO ESTERO

Le parti, in considerazione della diversa normativa che regola il personale alberghiero nella marineria estera e che contribuisce a rendere non competitivo il nostro settore crocieristico sul mercato internazionale, convengono definire a livello aziendale regole che consentano un ulteriore ricorso a servizi in appalto al fine di attenuare in misura adeguata tale squilibrio.

Le parti si impegnano inoltre rispettivamente a promuovere e a sostenere presso i competenti Ministeri le proposte che possano eliminare normative che attualmente penalizzano il nostro armamento rispetto a quella straniero.

Federazione Marinara

Confitarma

ASSISTENZA ECONOMICA DA PARTE
DELLE CASSE MARITTIME PER LE MALATTIE
INSORTE DOPO IL 28° GIORNO DALLO SBARCO

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

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

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

4 La indennità giornaliera non sarà corrisposta:

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

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

c) al marittimo cui si applica il Regolamento sulla C.R.L. che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

5 Ai fini dell'applicazione della presente norma, copia dell'elenco nominativo dei marittimi in continuità da inviare alle Casse Marittime, sarà trasmesso anche alle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie.

DIRITTI SINDACALI

In applicazione della norma dello Statuto dei lavoratori che demanda ai contratti collettivi di lavoro l'attuazione dei principi sanciti dallo Statuto stesso alle Aziende di navigazione per il personale navigante si conviene quanto segue:

ad iniziativa dei marittimi imbarcati, nell'ambito delle rispettive Organizzazioni sindacali di appartenenza, possono essere costituite sulle navi soggette all'applicazione del presente contratto " rappresentanze sindacali di bordo " scelte fra i componenti dell'equipaggio.

Su ogni nave possono essere nominati per ogni Organizzazione sindacale stipulante il presente contratto:

- 1) rappresentante sindacale sino a 100 membri di equipaggio;
- 2) rappresentanti sindacali da 101 a 300 membri di equipaggio;
- 3) rappresentanti sindacali oltre 300 membri di equipaggio.

Della nomina sarà data comunicazione all'armatore ed al Comando di bordo.

I rappresentanti sindacali, che durano in carica, salvo revoca, per tutto il periodo di imbarco, avranno le seguenti attribuzioni:

a) prospettare verbalmente o per iscritto al Comando di bordo le questioni che possono sorgere relativamente all'esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi aziendali;

b) cooperare con la Commissione viveri, od eventualmente farne parte, per il controllo della qualità, quantità, confezione e distribuzione del vitto;

c) conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa;

d) indire assemblee sulle navi previa comunicazione al Comando di bordo e compatibilmente con le esigenze di servizio.

Eventuali problemi insoluti tra il Comando di bordo ed i rappresentanti sindacali formeranno oggetto di esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali.

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

Per l'eventuale cancellazione e mancata reiscrizione nel turno particolare si applicherà la procedura prevista nelle " norme sui turni particolari delle navi da passeggeri ".

I componenti le rappresentanze sindacali beneficiano della tutela disposta dalle norme dello Statuto dei lavoratori.

ACCESSO A BORDO DEI RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI DEI LAVORATORI

1 E' consentito ai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie l'accesso a bordo delle navi da carico nei porti nazionali.

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

Nei porti capolinea, nei quali la sosta della nave è inferiore a 3 giorni e quando la cucina viene chiusa, saranno consentiti l'accesso e la permanenza a bordo anche nel giorno di arrivo, dopo lo sbarco dei passeggeri.

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 o del lavoro ed essere tempestivamente presentate ai Comandi delle navi e fatte pervenire, per opportuna conoscenza, alla Direzione della Società o Sedi succursali.

ASPETTATIVE DEI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE O A RICOPRIRE CARICHE SINDACALI PROVINCIALI E NAZIONALI PERMESSI AI LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE

1 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 L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto dal comando di bordo con almeno 24 ore di preavviso.

3 Eventuali richieste di cumulabilità dei permessi saranno, su istanza dell'Organizzazione Sindacale, esaminate dal l'Azienda.

4 All'interno delle ore previste al punto 1, la materia sarà regolata da quanto previsto dall'accordo sulle "libertà sindacali" contenuto nella mediazione ministeriale del 24 luglio 1991.

Tale disposizione non si applica alle Aziende che hanno già stipulato diversi accordi aziendali.

B) Permessi non retribuiti.

1 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.

2 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 successiva al mese di ricezione della delega da parte della Società armatrice e il relativo importo sarà versato all'Organizzazione sindacale interessata oppure accreditato sul c/ 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 della paga base tabellare e dell'indennità di contingenza.

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 pari all'importo dell'1 % della paga base tabellare più contingenza, per una durata minima di 6 mesi a decorrere dal 1° del mese successivo, alla data di sottoscrizione della presente.

Il suddetto 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), UIL-TRASPORTI settore marittimo, 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

AGEVOLAZIONI ALLO STUDIO

Durante l'imbarco i marittimi che frequentino corsi di studio per corrispondenza o che comunque desiderino impegnarsi nello studio per conseguire titoli professionali, saranno ammessi su loro richiesta al comando, in turni di guardia che agevolino lo studio e saranno, per quanto possibile, esonerati dallo svolgere lavoro straordinario.

Saranno presi in esame, in base a curriculum scolastico, casi particolari che richiedendo un maggiore impegno nello studio, suggeriscano l'adozione di orari di lavoro particolari, nonché la concessione di ore retribuite da stabilire aziendali. Per tale concessione il marittimo farà richiesta direttamente alla Società o tramite il Comando.

I marittimi che debbono sostenere esami di qualificazione per il conseguimento di un titolo professionale, possono usufruire su richiesta, qualora la nave soste in porto italiano, o nel periodo in cui scala porti nazionali, di permessi retribuiti per tutti i giorni di esame e per i due giorni lavorativi precedenti la sessione di esame. Tali permessi sono subordinati alla presentazione della necessaria documentazione direttamente alla Società o tramite il Comando.

UTILIZZAZIONE DEL TEMPO LIBERO DURANTE IL PERIODO DI IMBARCO

Al fine di migliorare le condizioni di vita del marittimo durante le ore di tempo libero, sarà costituita una commissione composta da rappresentanti dell'armamento e delle organizzazioni sindacali firmatarie, con il compito di definire, nell'ambito dei programmi annuali, le iniziative per l'utilizzazione del tempo libero dei marittimi nel corso del periodo di imbarco.

NAVI SPECIALIZZATE E TRADIZIONALI

La composizione numerica dell'equipaggio nelle varie sezioni, sarà finalizzata al raggiungimento di una più efficiente operatività della nave ed a un miglioramento dei servizi per l'equipaggio.

A tale proposito in via sperimentale su alcune navi possono essere apportate le seguenti modifiche:

a) una diversa organizzazione del lavoro e dei servizi di bordo attraverso un più adeguato e razionale impiego del personale;

b) un diverso svolgimento dei servizi amministrativi mediante una più equa distribuzione degli stessi tra gli Ufficiali;

c) un miglioramento dei servizi per l'equipaggio.

PERIODO D'IMBARCO E PERIODO DI RIPOSO

Nell'applicazione e per i fini dei criteri sopra enunciati, sarà esaminata la possibilità di stabilire un diverso periodo di imbarco fermo restando il rapporto tra periodo di imbarco e periodo di riposo stabilito dalla norma contrattuale.

COMITATI PARITETICI PER LA MOBILITA' DELLA MANODOPERA

In relazione alla necessaria mobilità della manodopera, e per adeguare sotto l'aspetto numerico e professionale la categoria alle esigenze della flotta, vengono costituiti dei Comitati Paritetici.

Detti Comitati opereranno a Genova per l'Alto e Medio Tirreno, a Napoli per il Mezzogiorno e le Isole, a Trieste per l'Alto e Medio Adriatico ed a Roma per eventuali problemi di carattere generale.

I compiti dei Comitati sono i seguenti:

A) controllare la consistenza del personale delle varie categorie in caso di ampliamento, riduzione o riconversione delle attività marittime, allo scopo di sistemare personale eccedente attraverso l'imbarco o reinscrizione al turno in altre Aziende;

B) controllare periodicamente i turni particolari al fine di accettare le eventuali eccedenze o carenze delle qualifiche degli iscritti ai turni;

C) predisporre iniziative per la partecipazione dei lavoratori a programmi di qualificazione e riqualificazione, allo scopo di avviare un processo che porti al superamento delle carenze e delle eccedenze di determinate qualifiche.

TRATTAMENTO PERSONALE MARITTIMO ADIBITO Al LAVORI DI COMANDATA A BORDO DELLE NAVI

Art. 1
Paga giornaliera

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi sarà corrisposta la paga giornaliera (1/30mo della paga mensile) prevista dal contratto di imbarco vigente per l'equipaggio della nave sulla quale i marittimi sono chiamati ad effettuare le prestazioni.

Art. 2
Indennità di contingenza

Al personale cui si applica il presente contratto sarà corrisposta l'indennità di contingenza nella misura stabilita per i marittimi imbarcati.

Art. 3
Panatica

Sarà somministrato il vitto secondo le tabelle viveri previste dal contratto di imbarco applicato ai componenti l'equipaggio della nave.

Nel caso in cui non possa essere somministrato il vitto in natura, sarà corrisposta una indennità di lire 875 (ottocentotrentacinque) giornaliere.

Art. 4
Provvidenze varie

In sostituzione ed a compenso forfettario di tutte le provvidenze varie (ad eccezione del T.F.R.) riconosciute ai lavoratori che hanno rapporto di lavoro a carattere continuativo, quali le ferie, le festività infrasettimanali, la gratifica natalizia, la gratifica pasquale, il preavviso, sarà corrisposta una maggiorazione del 25% della paga di cui all'art. 1 e dell'indennità di contingenza di cui all'art. 2.

Art. 5
Trattamento nelle festività nazionali

Ai marittimi adibiti ai lavori di comandata a bordo delle navi in giorno di festività nazionale sarà corrisposto, in sostituzione del trattamento previsto dall'art. 6 per le prestazioni in giorno festivo, il seguente trattamento: la paga di cui all'art. 1 e l'indennità di contingenza di cui all'art. 2, più il compenso lavoro straordinario (nelle misure previste dal contratto di arruolamento applicabile all'equipaggio della nave per il lavoro straordinario festivo in porto) per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Art. 6
Orario di lavoro

L'orario normale di lavoro è di otto ore.

E' ammessa la chiamata in servizio di comandata per durata inferiore ad otto ore, ma con il minimo di quattro ore.

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

- per turni di lavoro in ore notturne di giorno feriale: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turni di lavoro in ore diurne di giorno festivo: maggiorazione del 20% della paga e dell'indennità di contingenza;
- per turno di lavoro in ore notturne di giorno festivo: maggiorazione del 40% della paga e dell'indennità di contingenza.

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

Art. 7
Lavoro straordinario

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

Art. 8
Assicurazione infortuni e malattie

Il personale di comandata è assicurato contro gli infortuni sul lavoro presso le Casse Marittime. Inoltre è assicurato contro le malattie, presso le stesse Casse, con le seguenti norme:

1) Malattie manifestatesi durante il rapporto di lavoro "Fondamentale":

- le stesse prestazioni e con le stesse modalità in vigore per i marittimi imbarcati;

2) Malattie manifestatesi entro ventotto giorni dalla cessazione del rapporto di lavoro "Complementare":

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

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

Per "periodo continuativo di almeno cinque giorni" agli effetti del conseguimento dei benefici assicurativi che ne derivano, si deve intendere una successione continua di giorni anche se intervallata da giorni festivi;

3) Assistenza sanitaria ai familiari (e allo stesso lavoratore per le malattie manifestatesi dopo il 28° giorno ed entro il 180° giorno dalla cessazione del rapporto di lavoro):

- le stesse prestazioni spettanti ai familiari dei marittimi imbarcati, però solo nei casi in cui il rapporto di lavoro che ha preceduto l'assunzione in assistenza o durante il quale essa viene chiesta abbia avuto una durata continuativa di almeno cinque giorni, come previsto alla lettera b) del precedente punto 2).

Gli eventuali servizi di comandata di durata inferiore a cinque giorni non fanno perdere al marittimo i diritti assicurativi che avesse già acquisito, per sé e per i familiari, per precedenti prestazioni di lavoro di comandata di durata continuativa di almeno cinque giorni (calcolati come al precedente punto 2) alle dipendenze dello stesso armatore o per precedenti periodi di imbarco.

NORME GENERALI
PER UNA DIVERSA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO
PER NAVI AUTOMATIZZATE, SPECIALIZZATE
E TRADIZIONALI

La difesa dei livelli occupazionali è strettamente legata alla possibilità di sviluppo, di ammodernamento della flotta ed alla conseguente maggiore competitività del mezzo nautico, da realizzarsi anche attraverso una più efficiente organizzazione dei servizi che aumenti il rendimento del

lavoro e migliori le condizioni di vita a bordo. Conseguentemente, premesso che la eventuale riorganizzazione complessiva dei servizi non dovrà comportare variazioni di costo, le parti concordano di sperimentare, per una durata da stabilire, una diversa organizzazione del lavoro a bordo.

Le modifiche da apportare potranno riguardare la conduzione delle navi, lo svolgimento delle operazioni commerciali, la manutenzione della nave ed i servizi di bordo.

Nella definizione di una diversa organizzazione del lavoro, si dovrà tener conto della tipologia della nave e dei viaggi ai quali è adibita, nonché del rapporto operativo delle aziende sulle navi.

NAVI AUTOMATIZZATE

(Dotate di certificato IAQ o navi sulle quali l'automazione rappresenta elemento determinante nella conduzione e nelle operazioni commerciali).

1) Tabella di armamento.

La composizione della tabella di armamento è definibile tenuto conto del grado di automazione della nave e di professionalità del personale. Le nuove tabelle che comporteranno una variazione qualitativa e quantitativa rispetto alle tabelle tradizionali dovranno tenere conto:

a) di eventuali nuove attribuzioni di compiti e funzioni polivalenti nell'ambito di una diversa organizzazione del lavoro;

b) di una eventuale diversa classificazione del personale con corrispondente introduzione di nuove qualifiche professionali e di funzioni polivalenti.

2) Servizio in navigazione e in porto.

Nella composizione numerica delle guardie sarà tenuto conto del grado di automazione della nave.

L'orario di lavoro e di riposo sia in navigazione che in porto, potrà essere disciplinato in considerazione della diversa organizzazione del lavoro ed essere diversamente distribuito nell'arco della giornata tra le varie sezioni e le varie qualifiche tecniche, complementari e polivalenti.

PROTOCOLLO DI INTESA SULLA FORMAZIONE PROFESSIONALE

Le parti esprimono una comune valutazione sulla centralità della formazione professionale.

Conseguentemente le parti individuano i seguenti comuni obiettivi di una attività congiunta di promozione e sviluppo della formazione professionale dei lavoratori marittimi quale strumento:

- strategico ai fini di una politica attiva dell'occupazione;
- di aggiornamento ai fini dell'acquisizione degli standard minimi previsti dalla legge 739 del 21 novembre 1985 (convenzione STCW 78);
- di aggiornamento ed informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento ed informazione circa la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute;
- di sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo dell'automazione navale;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Le parti riconoscono che l'avviamento di politiche di sviluppo della formazione professionale non può prescindere dall'apposita legislazione di sostegno già predisposta dall'amministrazione competente nonché dall'utilizzo delle disponibilità finanziarie derivanti da normative europee, nazionali e regionali e riconoscono altresì come strumento

indispensabile all'avvio al lavoro di giovani nel settore una normativa definita e certa per gli allievi ufficiali nonché l'utilizzo dei contratti di formazione-lavoro nello spirito del presente accordo e secondo le norme definite nell'apposito protocollo.

Le parti, pur riconoscendo l'attività formativa autonomamente svolta da taluni gruppi o aziende armatoriali, ritengono necessario lo sviluppo in tutto l'armamento nazionale di politiche formative concordemente definite tramite le seguenti misure e procedure.

Sarà costituita a livello nazionale una commissione paritetica formata da sei membri nominati dalle OO.SS. e sei membri nominati dalle Associazioni datoriali, con il compito primario di promuovere tutte le iniziative ritenute più idonee a favorire efficaci politiche formative, a formulare proposte nei confronti di Enti ed istituzioni competenti in materia.

Coerentemente alle finalità sopra rappresentate la Commissione dovrà promuovere iniziative specifiche al fine di:

- favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;
- acquisire dalle aziende dati statistici circa la partecipazione ai corsi di aggiornamento previsti dalla convenzione STCW 78;
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo in funzione dei livelli di espansione della formazione e dell'aggiornamento professionale nel l'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;
- esaminare l'andamento complessivo dei contratti di formazione e lavoro anche sulla base della informativa circa gli esiti dei progetti esauriti nell'anno precedente;
- promuovere programmi di formazione mirata in particolare sui temi della sicurezza e della prevenzione;
- favorire uno sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e gli indirizzi comunitari.

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 della nave.

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

Prevenzione degli infortuni a bordo: secondo le misure previste dal D.P.R. 547/56 per tutte quelle attività lavorative non direttamente connesse con la navigazione (esempio lavori di manutenzioni).

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, individueranno i soggetti pubblici riferiti per l'attività di studio e controllo dei fattori di rischio ambientale.

ARRETRATI

Ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera verranno corrisposti, a titolo di arretrati, per ogni giorno di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio 1991 ed il 31 luglio 1992, i seguenti importi giornalieri:

1° Ufficiale	19.000	x	giorno
2° Ufficiale	14.000	x	giorno
3° Ufficiale	13.000	x	giorno
Allievi	6.000	x	giorno
Sottufficiali C.S	11.000	x	giorno
Sottufficiali	10.000	x	giorno
Comuni	7.000	x	giorno

Tali importi dovranno essere corrisposti soltanto da quelle Aziende che non avessero già provveduto a stipulare accordi aziendali in materia.

Roma, 27 luglio 1992.

QUOTE DI SERVIZIO UNA TANTUM

La quota di servizio una tantum per la stipula del CCNL in parola viene definita in una giornata di retribuzione così determinata:

PAGA BASE + CONTINGENZA

26

Pertanto a tutto il personale iscritto nei Turni Particolari ed imbarcato alla data del presente accordo ed a quello in C.R.L. che non facesse esplicita e formale dichiarazione di non disponibilità entro 5 giorni a partire da oggi, verrà trattenuta una giornata di retribuzione con le modalità suindicate.

Tale disposizione non si applica alle aziende che hanno già ottemperato al disposto, in seguito ad accordi aziendali.

VERBALE DI INTESA

Fermo restando quanto stabilito all'art. 64 punto 13 del C.C.N.L. 24 luglio 1991 " Naviglio Maggiore ", si precisa che nell'ipotesi di trapasso di bandiera ai sensi degli artt. 28 e 29, Legge 234/89, al marittimo che resti imbarcato sulla stessa nave, o su altra dello stesso armatore, sino a completamento del periodo di imbarco previsto, non si applica la disciplina prevista dall'art. 64 punto 13.