

CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI
ROMA

FEDERAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA
ROMA

**CONTRATTO COLLETTIVO
NAZIONALE DI LAVORO**

...

**Per i comandanti e i direttori di macchina i capitani di lungo corso al
comando e capitani direttori di macchina alla direzione di macchina
di navi da crociera, da carico e traghetti passeggeri/merci superiori a 3.000
tsl dell'armamento nazionale libere
e delle Società dell'ex Gruppo Tirrenia
non in regolamento organico**



CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

SEDE:

00187 ROMA - Piazza SS. Apostoli, 66
Telefono: 06/674811
Telefax: 06/69783730
e-mail: confitarma@confitarma.it

FEDERAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA

SEDE:

00161 ROMA – Via Antonio Nibby, 20
Telefono: 06/58300100
Telefax: 06/64008470
e –mail: fedarlinea@fedarlinea.com



Il . . . 2015

la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

la FEDERAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA
(FEDARLINEA)

e

le Organizzazioni dei lavoratori sottoelencate:

- FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI (SETTORE MARITTIMO)
(FILTR-CGIL)
- FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI (SETTORE MARITTIMO)
(FIT-CISL)
- UNIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI (SETTORE MARITTIMO)
(UILTRASPORTI)
- L'UNIONE SINDACALE NAZIONALE CAPITANI DI LUNGO CORSO
AL COMANDO (USCLAC)
- L'UNIONE NAZIONALE CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA
(U.N.C.Di.M.)

Per i comandanti e i direttori di macchina di navi da crociera, da carico e traghetti passeggeri/merci superiori a 3.000 tsl dell'armamento nazionale.



3

PREMESSA

Premesso che il Comandante ricopre il ruolo individuato dal Codice della Navigazione che comporta un elevato grado di professionalità, autonomia e potere decisionale, le parti convengono debba essergli riconosciuto un trattamento contrattuale adeguato alla rilevanza delle sue funzioni e responsabilità, e stipulano il presente contratto collettivo che si intende sostitutivo del preesistente contratto collettivo nazionale di lavoro 26 novembre 1991, 29 maggio 1995 e 13 giugno 1997.

Nell'intento di riconoscere al Direttore di Macchina un trattamento economico e normativo che tenga conto della sua posizione gerarchica a bordo delle navi e delle rilevanti funzioni tecniche che è chiamato a svolgere, pur non assumendo la responsabilità della spedizione, nonché delle elevate conoscenze professionali a lui richieste, le parti provvedono a stipulare il presente contratto che si intende sostitutivo del preesistente CCNL 26 novembre 1991, 29 maggio 1995 e 13 giugno 1997.

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto di conclusione e stipulazione del presente rinnovo del CCNL e dei precedenti rinnovi dei CCNL, è stato tra esse voluto e pattuito un vincolo di stretta inscindibilità fra tutte le pattuizioni previste nei suddetti rinnovi.

Tutto ciò nel preciso e dichiarato riconoscimento che le pattuizioni tutte contenute nel presente accordo, così come le precedenti, sono avvenute tenendo conto della legislazione vigente e costituiscono, rispetto a quest'ultima, trattamento, nel suo complesso, sicuramente di miglior favore per i lavoratori.

Le parti si danno, infatti, reciprocamente atto che, ove per ipotesi si potesse presupporre per alcuni istituti una interpretazione restrittiva della vigente legislazione a ciò ha fatto riscontro una compensazione con l'acquisizione di maggiori benefici in altri aspetti della disciplina normativa contrattuale liberamente sottoscritta.

Le parti convengono, inoltre, che nei risultati contrattuali complessivamente conseguiti si è tenuto conto della volontà delle OO.SS. di acquisire 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 delle leggi vigenti al momento della stipula e/o di clausole e istituti che siano difforni alla contrattazione collettiva del settore sono in contrasto con le finalità conseguite e pertanto comporteranno per le aziende il diritto a considerare i suddetti miglioramenti anche a fronte di tali eventuali pretese.

DEFINIZIONI

- A) Il termine "ARMATORE" usato nel testo del presente contratto oltre ad avere il suo proprio significato, è indicativo e sostitutivo dei termini: Società di navigazione - Compagnia di navigazione ed in generale qualsiasi impresa che gestisce navi ed assume gli equipaggi.
- B) Il termine "COMANDANTE", usato nel testo del presente contratto, definisce e qualifica, ai sensi del Codice della Navigazione e delle leggi speciali in materia, il capo della comunità viaggiante, il capo della spedizione e capo responsabile della polizia di bordo. ~~e qualifica il Capitano di Lungo Corso in possesso del titolo professionale, al comando nave, come configurato dall'articolo 123, lettere a) e b) primo comma del Codice della Navigazione e dagli articoli 248 - 249 del Regolamento della navigazione marittima al C.d.N.~~

C) Il termine "DIRETTORE DI MACCHINA" usato nel testo del presente contratto, definisce e qualifica, ai sensi del Codice della Navigazione e delle leggi speciali in materia, colui che assume la direzione della sezione macchina della nave. ~~Il Capitano di macchina in possesso del titolo professionale, alla direzione di macchina, come configurato dall'articolo 123, lettere a) e b) secondo comma del Codice della Navigazione e dagli articoli 265 - 266 del Regolamento della navigazione marittima al C.d.N.~~

D) ~~La parola "NAVE", usata nel corso del presente contratto, è sostitutiva dei termini "PIROSCAFO", "MOTONAVE", "TURBONAVE".~~

etc

A collection of approximately 15 handwritten signatures and initials in black ink, scattered across the lower half of the page. The signatures vary in style, from simple initials to more complex, cursive names. Some are written vertically, while others are horizontal. A small number '5' is visible near the bottom center of this section.

PARTE PRIMA

ISTITUZIONE DEL RAPPORTO

Art. 1

Tipi di contratto di arruolamento

1 - Ferme restando le disposizioni contrattuali relative alla CRL e al Turno Particolare, il contratto di arruolamento può essere stipulato:

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

2 - Per esigenze operative, l'armatore ha facoltà di trasbordare il Comandante o Direttore di macchina su qualsiasi nave da lui armata. Il trasbordo non modifica la durata del contratto di arruolamento.

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

Art. 2

Contratto di arruolamento a viaggio

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

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

3 - Il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi non può avere una durata superiore a 4 (quattro) mesi, riducibile o prorogabile da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda, di 30 (trenta) giorni; qualora il predetto limite scada nel corso del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione. Se il contratto di arruolamento a viaggio supera detto termine massimo, si considera a tempo indeterminato.

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

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

6 - Il Comandante o Direttore di macchina, allo sbarco, percepisce tutte le competenze maturate durante il periodo del contratto di arruolamento nonché il



trattamento di fine rapporto, fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare. Successivamente allo sbarco il Comandante o Direttore di macchina proveniente dal turno generale potrà reinscrivere al turno generale, mentre sarà la società a provvedere alla reinscrizione al turno particolare o all'eventuale turno particolare di riserva/lista stagionale a seconda dell'appartenenza del Comandante o Direttore di macchina al rispettivo turno.

Art. 2/bis

Contratto di arruolamento a tempo determinato

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

2 - 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 fino a 4 (quattro) mesi, riducibile o prorogabile da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda di 30 (trenta) giorni. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato pari o inferiore a 60 (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 costituisce al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

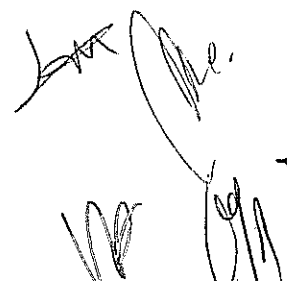
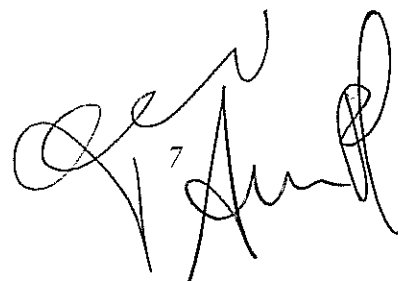
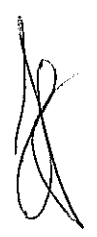
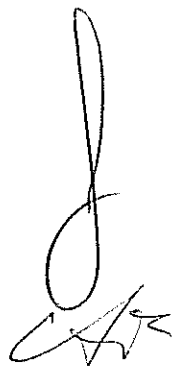
4 - Il Comandante o Direttore di macchina, allo sbarco, percepisce tutte le competenze maturate durante il periodo del contratto di arruolamento nonché il trattamento di fine rapporto, fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare. Successivamente allo sbarco il Comandante o Direttore di macchina proveniente dal turno generale potrà reinscrivere al turno generale, mentre sarà la società a provvedere alla reinscrizione al turno particolare o all'eventuale turno particolare di riserva/lista stagionale a seconda dell'appartenenza del Comandante o Direttore di macchina al rispettivo turno.

Art. 3

Contratto d'arruolamento a tempo indeterminato

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

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



3 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può avere una durata fino a mesi 4 (quattro) riducibile o prorogabile da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda, di 30 (trenta) giorni. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

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

5 - Pertanto, i Comandanti e Direttori di macchina, con esclusione di quelli in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.), allo sbarco percepiscono tutte le competenze maturate durante il periodo di imbarco (come il T.F.R., l'indennità sostitutiva ferie, i riposi non goduti, ecc.), fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare. Successivamente allo sbarco il Comandante o Direttore di macchina proveniente dal turno generale potrà reinscrivere al turno generale, mentre sarà la società a provvedere alla reinscrizione al turno particolare o all'eventuale turno particolare di riserva/lista stagionale a seconda dell'appartenenza del Comandante o Direttore di macchina al rispettivo turno.

Art. 4 Orario di lavoro

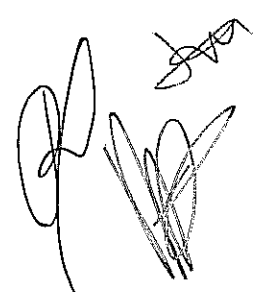
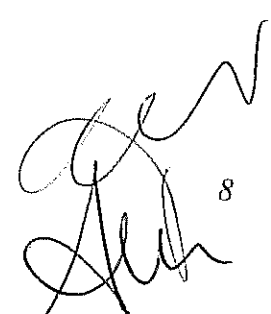
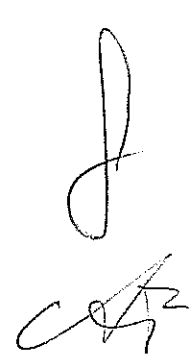
1 - Fermo restando il rispetto delle vigenti disposizioni di legge in materia di orario minimo di riposo e in conformità con la Maritime Labour Convention 2006, il Comandante o Direttore di Macchina non è soggetto ad uno specifico orario di lavoro e pertanto allo stesso non spetta il compenso per lavoro straordinario e il disagio derivante da una eventuale prolungata prestazione è comunque già compensato dal trattamento economico globale complessivo stabilito nel presente CCNL. Il Comandante o Direttore di macchina sarà escluso dal servizio di guardia quando siano imbarcati tre ufficiali.

2 - Qualora per cause di forza maggiore mancasse uno degli ufficiali abilitato alla guardia prescritti dalla tabella minima di sicurezza armamento e conseguentemente il Comandante o il Direttore di Macchina dovesse disimpegnare in sua sostituzione il servizio di guardia in navigazione secondo le risultanze del giornale nautico, avrà diritto oltre al proprio normale trattamento economico, al minimo contrattuale ~~englobate~~ dell'ufficiale mancante maggiorato del 7% (sette per cento).

Art. 5 Incarico temporaneo a terra/comandata

1 - Il Comandante o Direttore di Macchina potrà essere destinato a prestare servizio di comandata ~~temporaneo a terra~~ per conto dell'Armatore, e su navi in corso di allestimento, o costruzione, o su navi in disarmo, o presso cantieri, stabilimenti industriali, nel qual caso l'Armatore curerà che le attribuzioni affidategli siano adeguate al grado.

2 - Durante tale periodo il Comandante o Direttore di Macchina percepirà lo stipendio mensile di cui all'art. 34 ed una indennità pari al 37 per cento del minimo contrattuale ~~englobate~~.



Maturerà la gratifica natalizia di cui all'art. 37, la gratifica pasquale di cui all'art. 38, nonché le ferie di cui all'art. 48 e l'anzianità di servizio agli effetti previsti dal presente contratto.

Se per esigenze di servizio il Comandante o Direttore di Macchina dovesse prestare la propria opera nelle giornate di sabato, domenica o festivi, maturerà per ogni giorno in detta posizione una giornata di riposo compensativo.

3 - Il servizio prestato in località diversa dalla propria provincia di residenza verrà considerato "Missione" e regolato dalle norme di cui al successivo art. 6 fermo restando quanto previsto al punto ~~paragrafo~~ 2 del presente articolo.

Art. 6

Missioni e viaggi di servizio – Ingaggio

1 - L'Armatore è tenuto a rimborsare al Comandante o Direttore di Macchina le spese documentate di viaggio, vitto e alloggio, nei limiti della normalità, sostenute in missione o per viaggi comunque effettuati per cause di servizio sia in Italia che all'estero, nonché ogni altra spesa fatta per l'esecuzione dell'incarico ricevuto.

2 - Durante tale periodo il Comandante o Direttore di Macchina percepirà lo stipendio mensile di cui all'art. 34 ed una indennità pari al 37 per cento del minimo contrattuale ~~englobato~~.

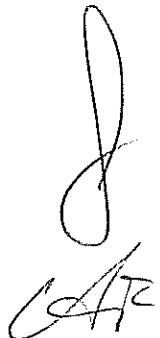
Maturerà la gratifica natalizia di cui all'art. 37, la gratifica pasquale di cui all'art. 38, nonché le ferie di cui all'art. 48 e l'anzianità di servizio agli effetti previsti dal presente contratto.

Se per esigenze di servizio il Comandante o Direttore di Macchina dovesse prestare la propria opera nelle giornate di sabato, domenica o festivi, maturerà per ogni giorno in detta posizione una giornata di riposo compensativo.

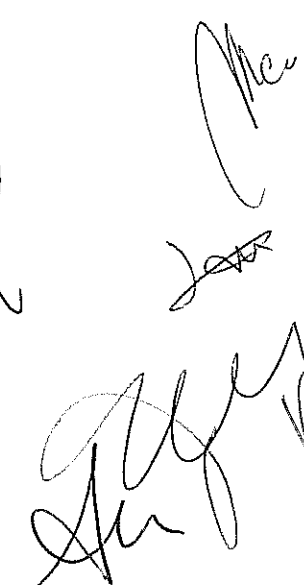
3 - Al Comandante o Direttore di Macchina spetta la prima classe per il viaggio per mare, la prima classe con eventuale supplemento rapido ovvero vagone letto per i viaggi in ferrovia, la classe turistica per il viaggio in aereo.

4 - Nel caso in cui l'imbarco sia preceduto da un periodo di ingaggio il Comandante o il Direttore di Macchina avrà diritto per tale periodo, sempre che abbia mantenuto l'impegno ad imbarcarsi, al minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 e il relativo periodo sarà considerato ai fini del trattamento di fine rapporto.

L'Armatore è inoltre tenuto a rimborsare al Comandante e al Direttore di Macchina le spese documentate di viaggio, vitto e alloggio, nei limiti della normalità sostenute all'imbarco, dal luogo di ~~ingaggio~~ residenza fino a bordo, e allo sbarco, dal bordo fino al luogo di residenza.



,



PARTE SECONDA

RISOLUZIONE DEL CONTRATTO D'IMBARCO DI ARRUOLAMENTO

Art. ...

Risoluzione di diritto

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

2 - In caso di risoluzione del contratto di arruolamento per naufragio al Comandante o Direttore di macchina è dovuta l'indennità sostitutiva del preavviso ed una indennità di disoccupazione specifica per il naufragio pari a due mesi dello stipendio percepito a bordo in conformità con quanto previsto dalla Regola 2.6 della Maritime Labour Convention 2006.

Art. ...

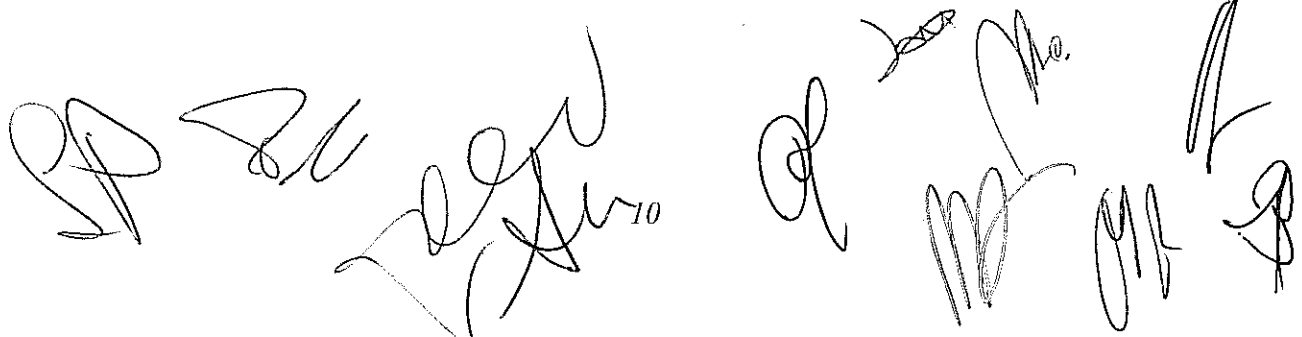
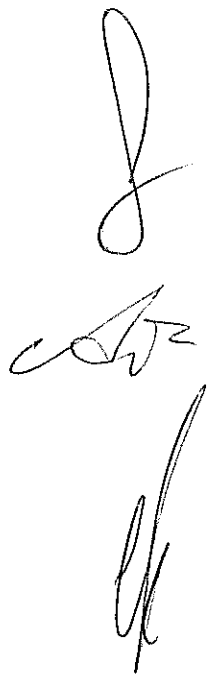
Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio o a tempo determinato

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

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

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

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



Art. ...
Risoluzione del contratto di arruolamento
a tempo indeterminato

1 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può essere risolto nei seguenti casi:

- a) per volontà del Comandante o Direttore di macchina;
- b) per volontà dell'armatore per giusta causa, giustificato motivo soggettivo, giustificato motivo oggettivo;
- c) per forza maggiore o altre cause;
- d) per colpa del Comandante o Direttore di macchina.

A) Risoluzione per volontà del Comandante o Direttore di macchina.

Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà del Comandante o Direttore di macchina, quest'ultimo è tenuto a rispettare il termine di 15 giorni di preavviso ed a sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questi anticipate.

I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, dei figli, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco, o per fatto grave (ad es. terremoto, alluvione nel luogo di residenza, ecc.) da segnalare tempestivamente al datore di lavoro e documentare entro 10 giorni dallo sbarco. In tali casi le spese di rimpatrio sono a carico del datore di lavoro, in ipotesi di mancata documentazione o di insussistenza del fatto grave, il Comandante o Direttore di macchina sarà tenuto a corrispondere al datore di lavoro le spese sostenute per il rimpatrio.

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



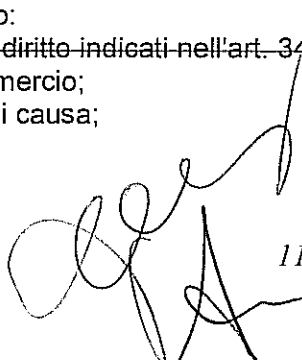

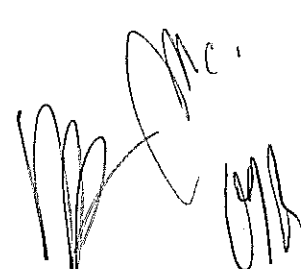
Per giusta causa il contratto di arruolamento può essere risolto dall'armatore in qualunque tempo e luogo, ferme restando le disposizioni relative al rimpatrio.

Per giustificato motivo il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, nel rispetto del termine di 30 giorni di preavviso nel caso di anzianità di servizio inferiore ad un anno presso lo stesso armatore o 45 giorni nel caso di anzianità di servizio superiore ad un anno presso lo stesso armatore, ferme restando le disposizioni relative al rimpatrio.

C) Risoluzione per forza maggiore o altre cause.

Quando la risoluzione del contratto d'imbarco arruolamento a tempo indeterminato o del contratto d'imbarco arruolamento a tempo determinato avvenga in conseguenza di uno dei casi sottoindicati, il Comandante o il Direttore di Macchina, od i suoi aventi causa, avrà diritto oltre alle competenze spettantigli sino alla data dello sbarco, ad una indennità sostitutiva del preavviso in misura pari alla metà di quella prevista alla lettera A) del presente articolo:

- casi di risoluzione di diritto indicati nell'art. 343 del Codice della Navigazione;
- interdizione del commercio;
- disarmo per qualsiasi causa;




11

~~avvicendamento dopo il periodo contrattuale di imbarco arruolamento previsto agli artt. 2/bis e 3. In tale caso l'indennità sostitutiva del preavviso in misura pari alla metà di quella prevista alla lettera A) del presente articolo, verrà corrisposta qualora il Comandante o il Direttore di Macchina non venisse imbarcato dopo il periodo di riposo ed una franchigia di 30 giorni. (inserito nel Regolamento dei T.P., ndr)~~

D) Risoluzione per colpa del Comandante o Direttore di Macchina.

1 - La risoluzione del contratto di ~~imbarco~~ arruolamento per colpa del Comandante o Direttore di Macchina non è soggetta all'osservanza di alcun termine di preavviso.

2 - Il Comandante o Direttore di Macchina sarà liquidato delle sue competenze sino al giorno dello sbarco.

3 - Le spese di rientro al luogo di residenza sono a carico del Comandante o Direttore di Macchina e, ove ne ricorrano gli estremi di diritto, egli è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'Armatore.

Art. ... Preavviso

1 - Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento da parte dell'armatore è stabilito in 30 giorni nel caso di anzianità di servizio inferiore ad un anno presso lo stesso armatore o 45 giorni nel caso di anzianità di servizio superiore ad un anno presso lo stesso armatore.

Quando il contratto di arruolamento di qualsiasi tipologia abbia durata inferiore al termine di preavviso, questo è ridotto alla metà della durata del contratto stesso.

2 - Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento da parte del Comandante o Direttore di macchina è stabilito in 15 giorni.

3 - È in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità giornaliera, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati, calcolata sulla base dei seguenti istituti contrattuali: minimo contrattuale, valore della panatica convenzionale, pro-rata della 13^a e 14^a mensilità.

Art. 10 Risoluzione del contratto di ~~imbarco~~ arruolamento per i Comandanti o Direttori di Macchina in periodo di prova

1 - Durante il periodo di prova, disciplinato nel Regolamento della Continuità di Rapporto di Lavoro e nel Regolamento Turno Particolare, ~~ai fini dell'ammissione al regime di continuità del rapporto di lavoro prevista dalla successiva Parte Terza, il contratto di imbarco arruolamento può essere risolto dall'Armatore in qualsiasi porto, corrispondendo al Comandante o Direttore di Macchina le competenze spettantigli sino alla data dello sbarco e il trattamento di fine rapporto con un minimo pari all'ammontare di 30/30 di retribuzione annua utile calcolata secondo le modalità indicate al successivo art. 12.~~

2 - Il contratto di ~~imbarco~~ arruolamento, durante il periodo di prova, può essere risolto anche dal Comandante o Direttore di Macchina con preavviso scritto di 15 giorni e con diritto alle competenze spettantigli sino alla data dello sbarco. Il preavviso può essere dato, anche in navigazione, a mezzo ~~fonogramma~~, telegramma/telex/posta elettronica certificata. L'Armatore ha la facoltà di trattenere tante giornate di indennità sostitutiva del preavviso per ogni giorno di preavviso non rispettato.

3 - Il rientro al luogo di residenza è regolato dalle norme di cui all'art. 6 paragrafo comma 3 del presente contratto.

Art. 12 Trattamento di fine rapporto

1 - Alla cessazione del rapporto di lavoro per qualsiasi causa l'Armatore corrisponderà, al Comandante o Direttore di Macchina o agli aventi diritto, il trattamento di fine rapporto, regolato dall'art. 4, comma 2. ~~calcolato secondo le modalità ed i criteri stabiliti dalle norme della legge 29 maggio 1982, n. 297. Pertanto, in particolare ai sensi del 2° comma dell'art. 4 della citata legge, la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:~~

- minimo contrattuale ~~e globale~~ mensile di cui all'art. 35;
- aumenti per anzianità nella qualifica di cui agli art. 18 e 32/quinquies all'art. 18 se il Comandante o Direttore di Macchina è in C.R.L.;
- rateo della gratifica natalizia;
- rateo della gratifica pasquale;
- panatica convenzionale di cui all'art. 40.

La frazione di mese uguale o superiore a 15 giorni è calcolata come mese intero, trascurando le frazioni inferiori.

Art. 13 Naufragio

1 - Nel caso di risoluzione del ~~rapporto di lavoro~~ contratto di arruolamento per naufragio si applicano le norme di legge in vigore.

2 - Il naufragio non costituisce di per sé giustificato motivo di automatica cancellazione dalla continuità del rapporto di lavoro o dal turno particolare del Comandante o Direttore di Macchina interessato.

Art. 14
Contributi sindacali

1 - Il Comandante e il Direttore di Macchina potranno far pervenire all'Armatore una lettera di autorizzazione a trattenere sulle sue competenze mensili le quote del contributo sindacale associativo.

2 - Le aziende armatoriali, nel trasferire i contributi alle Organizzazioni Sindacali beneficiarie, daranno l'elenco nominativo dei versanti, con l'indicazione del periodo a cui i contributi si riferiscono.

3 - La lettera di delega dovrà essere redatta come segue:

Oggetto: Delega per versamento contributi sindacali.

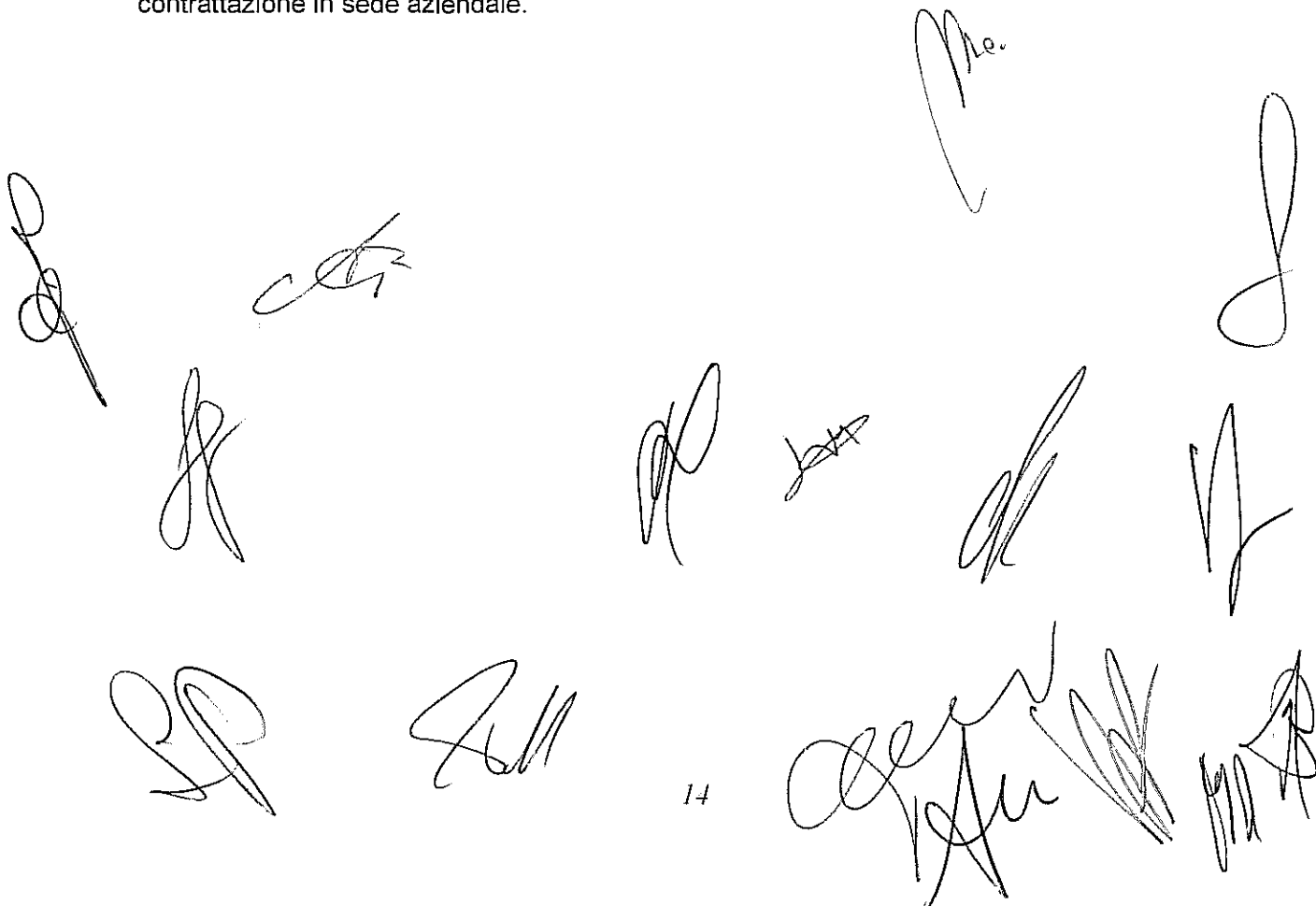
Con riferimento all'art. 14 del Contratto Collettivo di Lavoro, chiedo di voler versare per mio conto all'Organizzazione sindacale a titolo di contributo sindacale, dandomene debito sul mio statino paga, un importo mensile pari all' 1% del Minimo contrattuale di Euro mensili con decorrenza dal mese di

Distinti saluti.

Firma del Comandante/Direttore di Macchina

Art. 15
Contrattazione di secondo livello

1 - Conformemente a quanto previsto in materia dai vigenti accordi interconfederali ~~dal~~ ~~Protocollo Interconfederale del 23 luglio 1993~~, viene istituito il secondo livello di contrattazione in sede aziendale.



14

PARTE TERZA

REGOLAMENTO DELLA CONTINUITA' DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 16

Applicabilità delle norme sulla continuità
del rapporto di lavoro (C.R.L.)

1- Gli Armatori che gestiscono almeno tre navi devono applicare le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) ad un numero di Comandanti e di Direttori di Macchina che sia sufficiente a coprire il normale avvicendamento degli stessi. L'eventuale maggior fabbisogno potrà essere coperto da Comandanti o Direttori di Macchina non in regime di continuità.


2- Gli Armatori che gestiscono meno di tre navi devono applicare le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) ad almeno un Comandante e un Direttore di Macchina per nave senza obbligo di riserva.

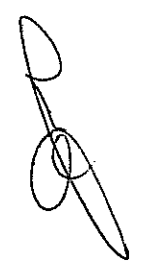
~~3- Ai fini di cui sopra per Armatore si intende anche un gruppo di Società e/o Compagnie consorziate con un unico Ufficio Marittimo. Un raggruppamento di società o compagnie consorziate può costituire un elenco unico della Continuità di Rapporto di Lavoro.~~

4- L'applicazione della normativa sulla continuità del rapporto di lavoro è comunque soggetta al superamento del periodo di prova di cui all'art. 17 e sarà comunicata per iscritto ai Comandanti o Direttori di Macchina interessati.

Art. 16/bis

Premio di fidelizzazione alternativo al regime di continuità (CRL)

 1- Le Aziende che hanno iscritti in CRL Comandanti e Direttori di macchina in numero sufficiente a coprire il normale avvicendamento, saranno escluse dal regime di fidelizzazione, non potendosi ammettere, di norma, regimi misti che combinino applicazioni parziali della CRL e del premio di fidelizzazione.

 2- In alternativa alla continuità del rapporto di lavoro, le Aziende, ~~intendendosi per tali anche un Gruppo di Società e/o Compagnie consorziate con un unico ufficio marittimo e con turno particolare unico,~~ possono corrispondere ai Comandanti e Direttori di Macchina un "premio di fidelizzazione". L'importo del premio sotto riportato verrà erogato ogniqualvolta il Comandante o il Direttore di macchina abbia effettuato ~~nella misura sottoindicata,~~ al raggiungimento di 24 mesi complessivi di imbarchi consecutivi sulle navi della stessa Azienda o Gruppo armatoriale, intendendo per tali quelli effettuati senza imbarchi intermedi su navi armate da di altre Aziende.

Comandante € 3.300,00

Direttore di macchina € 3.100,00

3 - Alla disposizione di cui al punto 1) è ammessa deroga tramite accordo sindacale a livello nazionale. In tal caso, i Comandanti e i Direttori di Macchina in C.R.L. e quelli che beneficiano del premio di fidelizzazione concorrono alla copertura del numero previsto all'art. 16, punto 1), del presente contratto.

Art. 17

Periodo di prova ai fini dell'ammissione in C.R.L.

1 - Ai Comandanti o Direttori di Macchina potrà venire fissato un periodo di prova ai fini dell'ammissione alle norme sulla continuità del rapporto di lavoro che in ogni caso non dovrà superare i 6 mesi di effettiva presenza a bordo e dovrà risultare da atto scritto alla stipulazione del contratto di imbarco.

2 - Il periodo di prova sarà riconosciuto a tutti gli effetti per la determinazione dell'anzianità di servizio.

~~3 - Quando l'Armatore riassume in servizio un Comandante o Direttore di Macchina che sia già stato in C.R.L. la prova non sarà ripetuta a meno che siano trascorsi tre anni dall'ultimo sbarco del Comandante o Direttore di Macchina da una nave dello stesso Armatore e purché l'ultimo sbarco non sia stato determinato da colpa del Comandante o Direttore di Macchina.~~

4 - L'Armatore è tenuto a comunicare al Comandante o Direttore di Macchina l'eventuale recesso per il mancato superamento della prova ~~risultato della prova per iscritto entro 30 giorni dalla scadenza del termine stabilito al comma paragrafo-1).~~ In difetto di questa comunicazione la prova si intenderà superata ed al Comandante o al Direttore di Macchina verranno applicate le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.).

5 - Il Comandante o Direttore di Macchina di nuova nomina, già primo ufficiale in C.R.L. presso lo stesso Armatore, che non abbia superato la prova verrà reintegrato nel grado precedente.

Art. 18

Aumenti per anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.) presso lo stesso Armatore

1 - A partire dall'inizio del secondo anno di anzianità aziendale dopo l'ammissione in continuità di rapporto di lavoro e successivamente al compimento di ciascun biennio di anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro presso lo stesso Armatore e con effetto dal primo giorno del mese successivo, al Comandante o Direttore di Macchina verrà corrisposto un aumento nella misura indicata nell'allegato 13, fino ad un massimo di otto bienni.

2 - Il periodo di prova di cui all'art. 17 se superato sarà considerato ai fini della determinazione degli aumenti di anzianità.

NOTA Relativa ai Comandanti

Fino al 31 dicembre 1980 l'anzianità è riferita all'effettivo periodo di imbarco.

Disposizione transitoria relativa ai Direttori di Macchina

~~Ai fini del coordinamento della norma di cui al presente articolo, si procederà a computare, per la determinazione dei bienni di anzianità maturata fino al 31 dicembre 1981, l'anzianità di imbarco nella qualifica in C.R.L., presso lo stesso Armatore. A partire dal 1° gennaio 1982 gli scatti di anzianità matureranno in relazione all'anzianità in C.R.L. nella qualifica con l'azienda.~~

Art. 19

Periodo di imbarco in C.R.L.


1 - Il periodo massimo contrattuale di imbarco per il Comandante o Direttore di Macchina in C.R.L. è di mesi 4 che da parte dell'Armatore è prorogabile di giorni 30 e riducibile di giorni 30.


~~2 - Particolari deroghe alla durata del periodo di imbarco di cui al paragrafo 1 del presente articolo potranno essere concordate con le Organizzazioni Sindacali firmatarie, in sede aziendale, qualora particolari condizioni operative lo rendessero necessario. La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.~~


3 - Il Comandante o Direttore di Macchina che ha completato il periodo contrattuale di imbarco sbarcherà per "rotazione sociale" onde poter fruire del periodo di riposo garantito di cui al successivo art. 20.

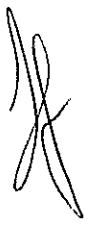
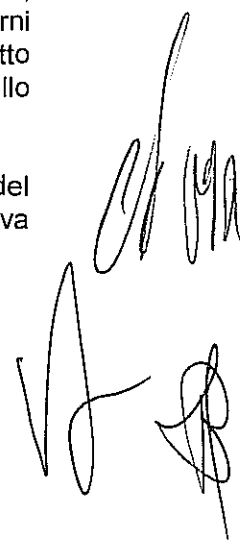
Art. 20


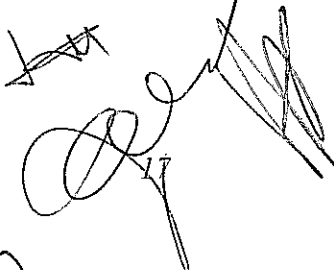
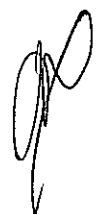
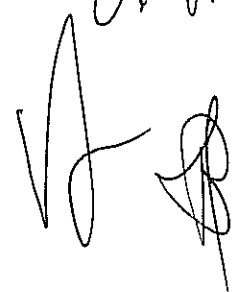
Periodo di riposo in C.R.L.

 1 - Il Comandante o Direttore di Macchina in C.R.L. avrà diritto ad un periodo di riposo dalla data dello sbarco, escluso il tempo impiegato per il rimpatrio, 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 commi paragrafi 2) e 3).

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

 3 - Il Comandante o Direttore di Macchina dopo un periodo a terra corrispondente ai riposi compensativi maturati e non fruiti per domeniche, festività, ferie e al 50% dei sabati, sarà disponibile per l'imbarco o per un eventuale incarico temporaneo a terra, salva comunque la facoltà dell'Armatore di imbarcarlo o di impiegarlo nei cinque giorni precedenti la scadenza del periodo di riposo summenzionato, nel qual caso avrà diritto al differimento di tali cinque giorni o frazioni in aggiunta al periodo di riposo maturato allo sbarco successivo.

 4 - Terminato il periodo di riposo di cui al comma paragrafo 3) l'eventuale rimanenza del restante 50% dei sabati maturati e non fruiti verrà liquidata, al reimbarco, con la relativa indennità sostitutiva di cui all'art. 49. 

5 - Il Comandante o Direttore di Macchina, che avendo usufruito del periodo di riposo di cui al comma ~~paragrafo~~-1), con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, non fosse chiamato per l'imbarco o per un eventuale incarico temporaneo a terra, sarà considerato in disponibilità retribuita e percepirà per ogni giorno in tale posizione 1/40 (un quarantesimo) del minimo contrattuale ~~eenglobato~~ mensile di cui all'art. 35.

6 - I periodi di malattia retribuiti e infortunio indennizzati, comunicati alle Società dall'Istituto competente IPSEMA, saranno aggiunti al periodo di riposo e saranno validi agli effetti dell'anzianità di servizio.

7 - Durante il periodo di riposo di cui al comma ~~paragrafo~~-1) al Comandante o Direttore di Macchina sarà corrisposta la retribuzione su base mensile così composta:

- minimo contrattuale ~~eenglobato~~;
- scatti di anzianità;
- valore convenzionale della panatica.

Saranno inoltre corrisposti agli aventi diritto gli assegni per il nucleo familiare secondo le vigenti norme di legge.

8 - Dalla data di rientro al proprio domicilio il Comandante o il Direttore di Macchina in C.R.L., sbarcato per grave motivo personale, usufruirà del periodo di riposo maturato e non fruito. Trascorso tale periodo dovrà, se non ancora disponibile all'imbarco, chiedere un periodo di aspettativa di cui all'art. 21.

Al Comandante o al Direttore di Macchina sbarcato per grave motivo personale non spetta la disponibilità retribuita di cui al paragrafo 5 del presente articolo, applicandosi l'aspettativa di cui all'art. 21.

Art. 21 Aspettativa

1 - Al Comandante o Direttore di Macchina in C.R.L. che ne faccia richiesta per giustificati motivi riconosciuti dall'Armatore potrà essere concesso un periodo di aspettativa fino a 6 mesi rinnovabile una sola volta. Durante tale periodo non è dovuto alcun trattamento economico e viene sospesa l'anzianità di servizio e la contribuzione previdenziale e assistenziale.

Art. 22 Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale

1 - Il Comandante o il Direttore di Macchina indisponibile all'imbarco per grave motivo personale, da documentare entro quindici giorni, dovrà chiedere un periodo di aspettativa di cui all'art. 21 del presente contratto.

2 - Per "grave motivo personale" si intendono i casi di morte, o di grave malattia con imminente pericolo di vita, del padre, della madre, dei figli, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco, o casi di particolare gravità da sottoporre all'attenzione dell'Armatore ~~quanto stabilito al paragrafo 2) dell'art. 11 del presente contratto.~~

- 3 - L'indisponibilità dovrà essere comunicata con telegramma/telex/posta elettronica certificata all'atto in cui si verifica e non al momento della chiamata per l'imbarco.

Art. 23
Collegio arbitrale

~~1 - È istituito a cura delle organizzazioni stipulanti il presente contratto, un Collegio arbitrale cui è demandato il compito di pronunciarsi sui ricorsi che gli siano sottoposti in materia di licenziamento o provvedimenti disciplinari dai Comandanti o Direttori di Macchina in C.R.L.~~

~~2 - Il Collegio, che sarà in carica per la durata del presente contratto, rinnovabile, è composto di tre membri di cui uno designato dalla Confederazione Italiana Armatori o dalla Fedarlinea, uno dalle Organizzazioni sindacali firmatarie ed uno, con funzioni di Presidente, scelto di comune accordo dalle rispettive organizzazioni, in caso di mancato accordo sulla designazione del terzo membro, quest'ultimo sarà sorteggiato tra i nominativi compresi in apposita lista di nomi non superiori a sei, preventivamente concordata, o, in mancanza di ciò sarà designato su richiesta di una o di entrambe le organizzazioni predette dal Presidente del Tribunale di Roma.~~

~~3 - Alla designazione del supplente del Presidente si procederà con gli stessi criteri sopra indicati per la scelta di quest'ultimo.~~

~~4 - Ognuno dei rappresentanti delle rispettive organizzazioni può essere sostituito di volta in volta.~~

~~5 - La sede del Collegio sarà concordata tra le parti stipulanti.~~

~~6 - Le funzioni di segreteria saranno svolte, previo diretto accordo, a cura di una delle organizzazioni stipulanti.~~

~~7 - L'interessato farà pervenire alla Organizzazione sindacale, a mezzo di raccomandata A.R. il ricorso entro 30 giorni dal ricevimento del provvedimento che intende impugnare; l'organizzazione sindacale a sua volta trasmetterà al Collegio il ricorso sempre a mezzo raccomandata A.R. entro 30 giorni dal ricevimento del ricorso stesso.~~

~~8 - Copia dell'istanza e del ricorso debbono, sempre a mezzo raccomandata A.R., essere trasmessi contemporaneamente, a cura dell'organizzazione sindacale, alla Confitarma o alla Fedarlinea e, per conoscenza, all'Armatore interessato.~~

~~9 - Il Collegio deve riunirsi entro 30 giorni dall'avvenuto ricevimento dell'istanza di cui sopra.~~

~~10 - Il Collegio, presenti le parti in causa o, eventualmente, i loro rappresentanti, esperirà, in via preliminare, il tentativo di conciliazione.~~

~~11 - Ove non si raggiunga la conciliazione il Collegio, anche in contumacia di una delle parti, emetterà il proprio lode entro 60 giorni dalla data di riunione di cui al decimo comma, salva la facoltà del Presidente di disporre una proroga fino ad un massimo di ulteriori 30 giorni in relazione a necessità inerenti allo svolgimento della procedura.~~

~~12~~ Durante il mese di agosto sono sospesi i termini di cui al presente articolo, eccezion fatta per quello della trasmissione del ricorso da parte dell'interessato all'organizzazione sindacale.

~~13~~ In caso di licenziamento, ove il Collegio Arbitrale, con motivato giudizio, lo riconosca ingiustificato ed accolga quindi il ricorso dell'interessato, disporrà contestualmente, a carico dell'Armatore, una indennità supplementare delle spettanze contrattuali di fine lavoro computata con i criteri dell'indennità di preavviso, graduabile in relazione alle proprie valutazioni, circa gli eventi che caratterizzano il caso in esame, tra:

~~45 e 90~~ giorni fino a 3 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in C.R.L.

~~60 e 120~~ giorni fino a 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in C.R.L.

~~75 e 150~~ giorni oltre 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in C.R.L.

~~14~~ Le spese relative al Collegio, intendendosi per tali quelle afferenti la partecipazione del Presidente, saranno in ogni caso ripartite al 50 per cento fra le parti in causa.

~~15~~ Le spese sostenute dagli altri componenti del Collegio saranno a carico delle rispettive parti in causa, qualunque sia il suo esito.

Art. 24

Risoluzione del contratto di ~~imbarco~~ arruolamento in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.)

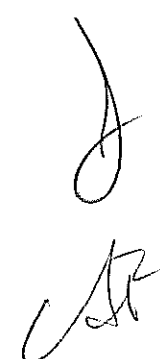
1 - La risoluzione del contratto di ~~imbarco~~ arruolamento a tempo indeterminato non costituisce di per sé motivo di automatica cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro.

Art. 25

Cause di cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)

1 - La cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro può avvenire:

- a) per volontà dell'Armatore per giusta causa, giustificato motivo soggettivo, giustificato motivo oggettivo;
- b) per dimissioni;
- c) per limiti di età pensionabile;
- d) per cessazione d'attività o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o per disarmo superiore a 3 mesi;
- e) per inibizione temporanea dell'esercizio professionale dovuta a malattia o infortunio non inferiore a 6 mesi;



- f) per dichiarazione definitiva di invalidità o inidoneità;
- g) per morte;
- h) per grave inadempienza;
- i) 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;
- l) l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'Istituto competente) anche se dovuti a più eventi morbosi;

2 - La ~~disdetta~~ risoluzione del rapporto di lavoro ~~a pena di nullità~~, deve essere notificata per iscritto e motivata, dalla parte recedente alla controparte, rispettando gli eventuali termini di preavviso di cui ai successivi articoli 26, 27, 29.

3 - È facoltà del Comandante o Direttore di Macchina di ricorrere al Collegio di conciliazione e arbitrato ~~Arbitrale~~ di cui all'art. 23 32 septies nei casi previsti alle lettere a), d), h) del presente articolo.

~~NOTA - La risoluzione di diritto del contratto di imbarco non costituisce motivo di automatica cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.).~~

Art. 26 Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per volontà dell'Armatore - Preavviso

1 - La cancellazione dal regime di C.R.L. per volontà dell'Armatore è subordinata alla osservanza dei termini di preavviso sottoindicati:

Anzianità di servizio in C.R.L.	Preavviso
Fino ad 1 anno	45 giorni
Da oltre 1 a 5 anni	70 giorni
Da oltre 5 a 10 anni	100 giorni
Oltre 10 anni	150 giorni

2 - Il preavviso deve essere notificato per iscritto.

3 - E' sempre facoltà dell'Armatore di sostituire, in tutto o in parte, il preavviso con la corresponsione di una indennità pari ad 1/30 (un trentesimo) di:

- stipendio di cui all'art. 34;
- rateo della gratifica natalizia di cui all'art. 37;
- rateo della gratifica pasquale di cui all'art. 38;
- panatica convenzionale di cui all'art. 40, per ogni giorno di preavviso non osservato.

4 - Il periodo di preavviso è conteggiato agli effetti del computo della anzianità anche se il Comandante o Direttore di Macchina viene esonerato dal servizio per il periodo stesso.

5 - Ove la Commissione di conciliazione e arbitrato riconosca che il licenziamento è ingiustificato, il Comandante o Direttore di Macchina ha diritto alla indennità supplementare stabilita all'art. . . . 23, ~~paragrafo 13.~~

6 - Il rientro del Comandante o Direttore di Macchina al luogo di residenza viene effettuata a spese dell'Armatore con le modalità previste all'art. 6 paragrafo 3.

Art. 27
**Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro
per dimissioni**

1 - Ferma restando l'osservanza degli obblighi derivanti dal contratto di arruolamento imbarco, le dimissioni devono essere presentate per iscritto, ~~o a mezzo fonogramma, telefax~~ anche in navigazione, con preavviso di 45 giorni, in osservanza delle disposizioni di legge e circolari in materia.

2 - Al Comandante o Direttore di Macchina dimissionario che non rispetta i termini di preavviso sopraindicati, saranno trattenute altrettante giornate di indennità sostitutiva, salvo il caso in cui il Comandante o Direttore di Macchina venga tenuto in disponibilità retribuita per un periodo superiore a 45 giorni.
In tale ipotesi non potrà essergli trattenuta una somma superiore a 20 giorni di disponibilità retribuita.

3 - Le spese di rientro al luogo di residenza sono a carico del dimissionario.

Art. 28
**Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)
per limiti di età - per ~~invalidità~~ e inidoneità - per morte**

- 1 - Alla cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per:
- a) limiti di età pensionabile;
 - b) ~~inibizione temporanea dell'esercizio professionale dovuta a malattia o infortunio non inferiore a 6 mesi;~~
 - c) ~~invalidità~~ e inidoneità definitiva;
 - d) morte,

al Comandante o Direttore di Macchina o agli aventi diritto sarà liquidata una indennità sostitutiva del preavviso in misura pari a quella stabilita all'art. 26 del presente contratto.

Art. 29
**Cancellazione dal regime di C.R.L. per cessazione o liquidazione
della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo**

1 - Nel caso di risoluzione del rapporto di lavoro per cessazione o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo previsto superiore a 3 mesi, i termini del preavviso ovvero dell'indennità sostitutiva saranno computati in misura pari a quelli stabiliti all'art. 26 del presente contratto.

2 - Il Comandante o Direttore di Macchina licenziato per riduzione di flotta o disarmo superiore a 3 mesi conserva per la durata di un anno dal giorno della cessazione dal servizio, il diritto di essere riassunto col proprio grado qualora la flotta sia nello stesso anno aumentata. Inoltre, nel caso che il disarmo previsto per un periodo superiore a 3 mesi abbia di fatto avuto una durata inferiore, il Comandante o il Direttore di Macchina avrà diritto al reinserimento nel regime di C.R.L. con effetto retroattivo.

3 - La risoluzione del rapporto di lavoro di cui al presente articolo sarà effettuata iniziando dai Comandanti o Direttori di Macchina con minore anzianità di servizio nella qualifica presso lo stesso Armatore.

Art. 30
**Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro
per grave inadempienza**

1 - La cancellazione dal regime di C.R.L. per grave inadempienza fra cui, per esempio, l'ingiustificata indisponibilità all'imbarco, sbarco ingiustificato e ingiustificato rifiuto di trasbordo su nave armata gestita o noleggiata dallo stesso Armatore dello stesso Gruppo armatoriale nei limiti del periodo di imbarco, ha effetto dal momento in cui ne viene data comunicazione scritta all'interessato senza l'osservanza di alcun termine di preavviso.

Art. 31
Sbarco per malattia o infortunio

- 1 - Lo sbarco per malattia o infortunio non risolve la continuità del rapporto di lavoro.
- 2 - Alla guarigione il Comandante o Direttore di Macchina invierà il certificato medico di guarigione e comunicherà all'Armatore la sua disponibilità.
- 3 - I periodi di malattia o infortunio saranno aggiunti al periodo di riposo e saranno validi agli effetti dell'anzianità di servizio.
- 4 - In caso di infortunio o grave malattia all'estero che impedisca il rimpatrio in tempi brevi, l'Armatore curerà che un familiare raggiunga l'ammalato provvedendo alle spese di viaggio, vitto ed alloggio per tutta la durata della degenza.

Art. 32
Indisponibilità per malattia o infortunio durante il periodo di riposo

1 - Il Comandante o Direttore di Macchina che durante il periodo di riposo e l'eventuale periodo a disposizione senza incarico, sia dichiarato inabile per malattia o infortunio dall'Ente competente IPSEMA o, in mancanza, da un Ufficiale Sanitario, deve comunicare la sua indisponibilità all'Armatore per iscritto a mezzo telegramma, inviando il certificato medico. Alla guarigione il Comandante o Direttore di Macchina invierà il certificato medico di guarigione e comunicherà all'Armatore la sua disponibilità.

2 - I periodi di malattia o infortunio saranno aggiunti al periodo di riposo e saranno validi agli effetti dell'anzianità di servizio.

REGOLAMENTO DEL TURNO PARTICOLARE

Art. 32/bis
Istituzione del Turno Particolare

1 - 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 CCNL applicato ai restanti componenti dell'equipaggio, ~~Contratto di Imbarco degli equipaggi~~, i quali verranno imbarcati con una delle tipologie di contratto di arruolamento previste dal Codice della Navigazione.

2 - 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 di effettiva presenza a bordo.

3 - 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.

4 - ~~Ai fini di cui sopra per Armatore si intende anche un gruppo di società e/o compagnie consorziate con un unico Ufficio Marittimo.~~ Un raggruppamento di società o compagnie consorziate può costituire un turno particolare unico.

Art. 32/ter Periodo di imbarco

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

2 - ~~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.~~ La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

3 - Al termine del periodo di imbarco il Comandante o il Direttore di Macchina in Turno Particolare verrà sbarcato per "avvicendamento" e verrà automaticamente reiscritto nel turno; conseguentemente il lavoratore sarà liquidato di tutte le competenze maturate, ivi compreso il trattamento di fine rapporto maturato, salvo non abbia aderito a forme di previdenza complementare.

Qualora il Comandante o il Direttore di macchina, iscritto al Turno Particolare, non venisse imbarcato dopo il periodo di riposo, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, ferie, sabati, e una franchigia di 30 giorni, agli stessi verrà corrisposto un compenso pari alla metà del preavviso.

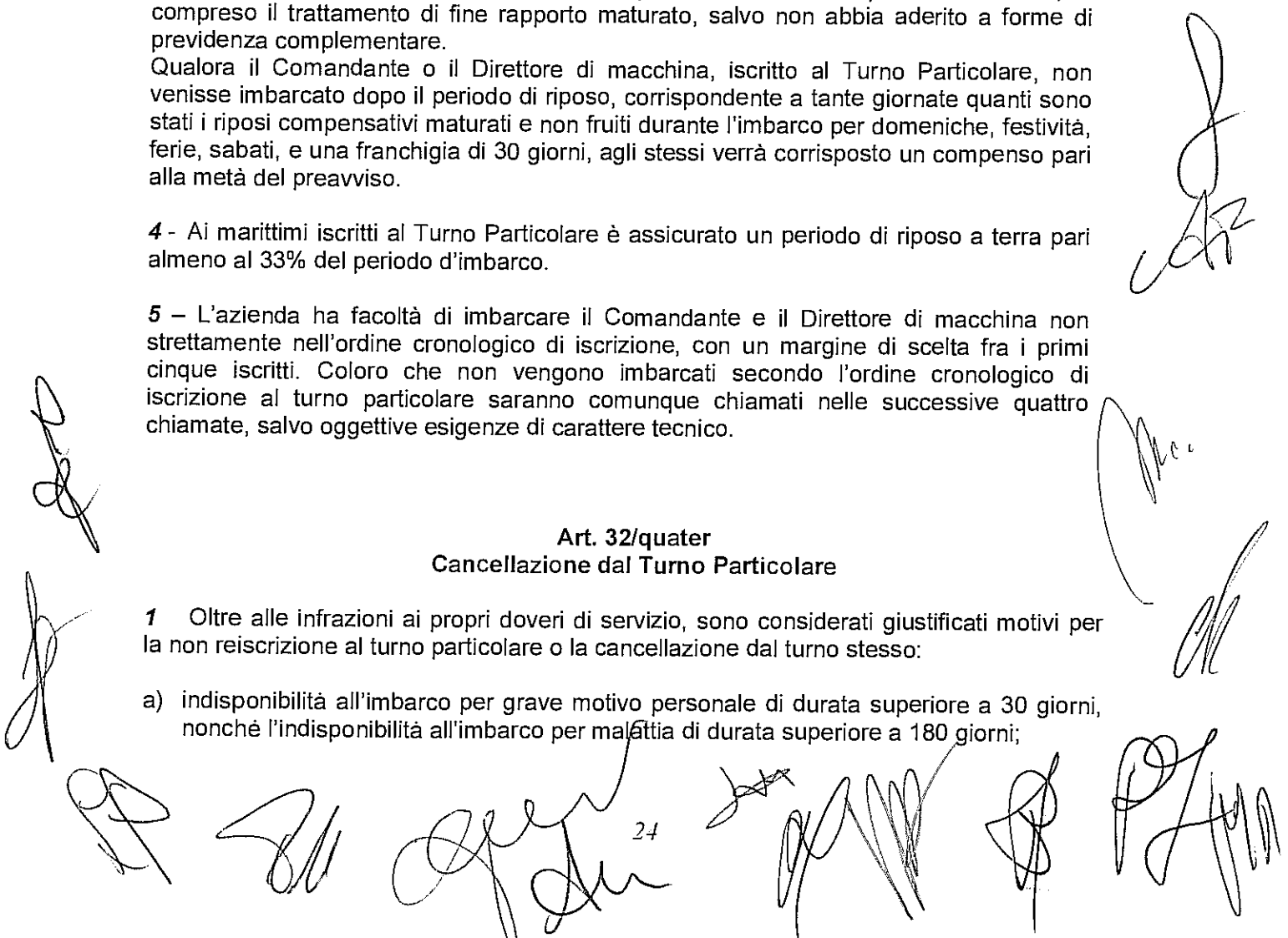
4 - Ai marittimi iscritti al Turno Particolare è assicurato un periodo di riposo a terra pari almeno al 33% del periodo d'imbarco.

5 - L'azienda ha facoltà di imbarcare il Comandante e il Direttore di macchina non strettamente nell'ordine cronologico di iscrizione, con un margine di scelta fra i primi cinque iscritti. Coloro che non vengono imbarcati secondo l'ordine cronologico di iscrizione al turno particolare saranno comunque chiamati nelle successive quattro chiamate, salvo oggettive esigenze di carattere tecnico.

Art. 32/quarter Cancellazione dal Turno Particolare

1 Oltre alle infrazioni ai propri doveri di servizio, sono considerati giustificati motivi per la non reiscrizione 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 Ente previdenziale competente) 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 reiscrizione a turno o la cancellazione dal turno sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

~~2 - La eventuale non reiscrizione, 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. La società comunicherà tempestivamente al lavoratore marittimo a mezzo di lettera raccomandata o posta elettronica certificata il provvedimento di non reiscrizione o cancellazione dal turno particolare, che deve contenere le contestuali motivazioni.~~

~~3 - Il marittimo può chiedere, entro 15 giorni dalla comunicazione della Società, i motivi che hanno determinato il provvedimento della non reiscrizione nel turno particolare o la cancellazione dallo stesso. In tale caso la Società risponderà all'interessato entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta.~~

~~4 - Le disposizioni di cui all'art. 23 sono estese ai Comandanti e Direttori di Macchina in Turno Particolare.~~

5 - 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.

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

Art. 32/quinquies Scatti di anzianità

1 - 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.

2 - 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 o comandata.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

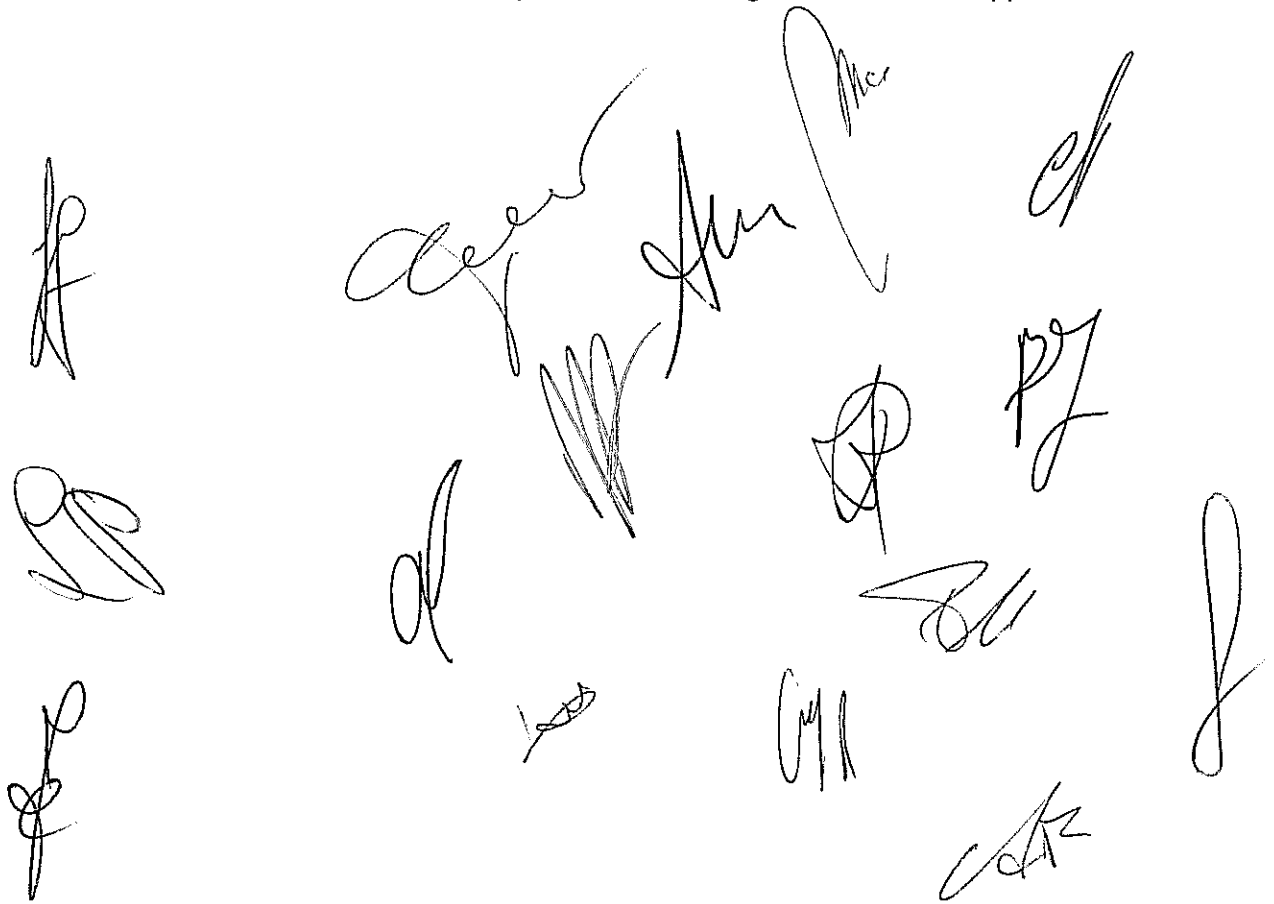
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

3 - 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.



A collection of approximately 15 handwritten signatures in various styles, including cursive and stylized forms. The signatures are scattered across the page, with some appearing in a vertical column on the left and others more dispersed in the center and right. The styles range from highly decorative and looped to more straightforward and legible cursive.

PARTE QUARTA

NORME DISCIPLINARI, COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E RECLAMI

Art. 32 sexties

Condotta del Comandante e del Direttore di Macchina.

1 - Il Comandante ed il Direttore di Macchina hanno il dovere di mantenere condotta disciplinata, di uniformarsi alle prescrizioni delle Autorità Nazionali di quelle Consolari e Locali nei porti all'estero, e in acque Internazionali seguire le disposizioni relative. Sono tenuti ad eseguire ogni legittimo ordine delle Autorità, in particolare per ciò che concerne il servizio e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste.

2 - I rapporti con gli Ufficiali e gli altri membri dell'equipaggio, conformemente alle norme del Codice della Navigazione, devono essere improntati a spirito di collaborazione nel rispetto delle gerarchie.

3 - Il Comandante e il Direttore di Macchina devono esercitare il potere a loro derivante dalle norme di legge in modo tale che sulle loro unità vengano messe in atto disposizioni per evitare casi di furto, contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazioni di merci, vendite abusive a bordo, imbarco o favoreggiamento di clandestini. Il Comandante disporrà affinché siano effettuate prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte della nave per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

4- Devono rifiutare elargizione di denaro da parte di chiunque. Sono tenuti ad osservare quanto previsto dal codice etico ai sensi della D.lgs. 231/2001. Devono indossare con cura gli abiti di lavoro o le divise aziendali con diligenza nel rispetto delle disposizioni aziendali e usare tutti i mezzi di protezione che l'azienda mette a disposizione. Devono mantenere la più assoluta segretezza sugli interessi dell'azienda e sulle informazioni riservate. Non devono trarre profitto da terzi in qualunque modo, con o senza danno dell'azienda, dai compiti inerenti la posizione assegnatagli. Fermo e salvo il diritto di opinione non devono divulgare, con qualsiasi mezzo, immagini, video e giudizi lesivi dell'immagine aziendale. Devono mantenere un comportamento civile ed educato nei confronti degli altri componenti l'equipaggio, dei passeggeri e, in generale dei terzi presenti.

Art. 32 septies

Infrazioni disciplinari e sanzioni

1 - Eventuali infrazioni del Comandante e del Direttore di Macchina, e in particolare quelle ai doveri di cui all'articolo precedente, e inadempimenti alle obbligazioni derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro saranno sanzionate in proporzione alla loro gravità in base al seguente codice disciplinare.

2 - Qualora l'armatore ritenga che il Comandante o Direttore di macchina abbia commesso una infrazione o posto in essere un inadempimento che possa dar luogo a sanzione disciplinare, l'armatore stesso o un suo procuratore provvederà alla contestazione dell'addebito consentendo poi l'esercizio del diritto di difesa nei termini di legge vigenti.

3 – Il Comandante o il Direttore di macchina, se lo richiede in sede di giustificazioni scritte, può essere sentito a sua difesa con l'assistenza di un rappresentante dell'organizzazione sindacale a cui aderisce o conferisce mandato. L'audizione deve avvenire entro cinque giorni dalla richiesta.

4 - L'armatore, valutate le giustificazioni del lavoratore, se pervenute, e, comunque, dopo dieci giorni dall'avvenuto ricevimento della lettera di contestazione, potrà adottare una delle seguenti sanzioni disciplinari, in proporzione alla gravità dei fatti contestati:

- a) rimprovero verbale;
- b) rimprovero scritto;
- c) multa fino a 4 ore di retribuzione;
- d) sospensione dal lavoro e dalla retribuzione fino a 10 giorni;
- e) licenziamento con preavviso o senza preavviso.

a) Rimprovero verbale.

Nel caso di infrazione di lieve entità il Comandante o Direttore di macchina potrà essere diffidato verbalmente e tale diffida ha rilevanza di richiamo verbale.

b) Rimprovero scritto.

Il rimprovero scritto si applica per infrazioni di gravità inferiore a quelle indicate nei punti successivi.

La recidiva infrazione per cui è previsto il provvedimento di rimprovero scritto, non prescritto, dà la facoltà all'Armatore di comminare provvedimenti che possono andare dalla multa alla sospensione di durata non superiore a 10 giorni.

c) Multa.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, vi si incorre per le seguenti infrazioni:

1. Inadeguata gestione delle misure di prevenzione degli infortuni e delle disposizioni a tale scopo emanate dall'Azienda quando non ricadono nei casi previsti dalle successive lettere d) ed e).

2. Abusi di qualsiasi genere e mancanza di diligenza nei propri compiti, quando non abbiano carattere di gravità e non abbiano arrecato danno a persone o cose.

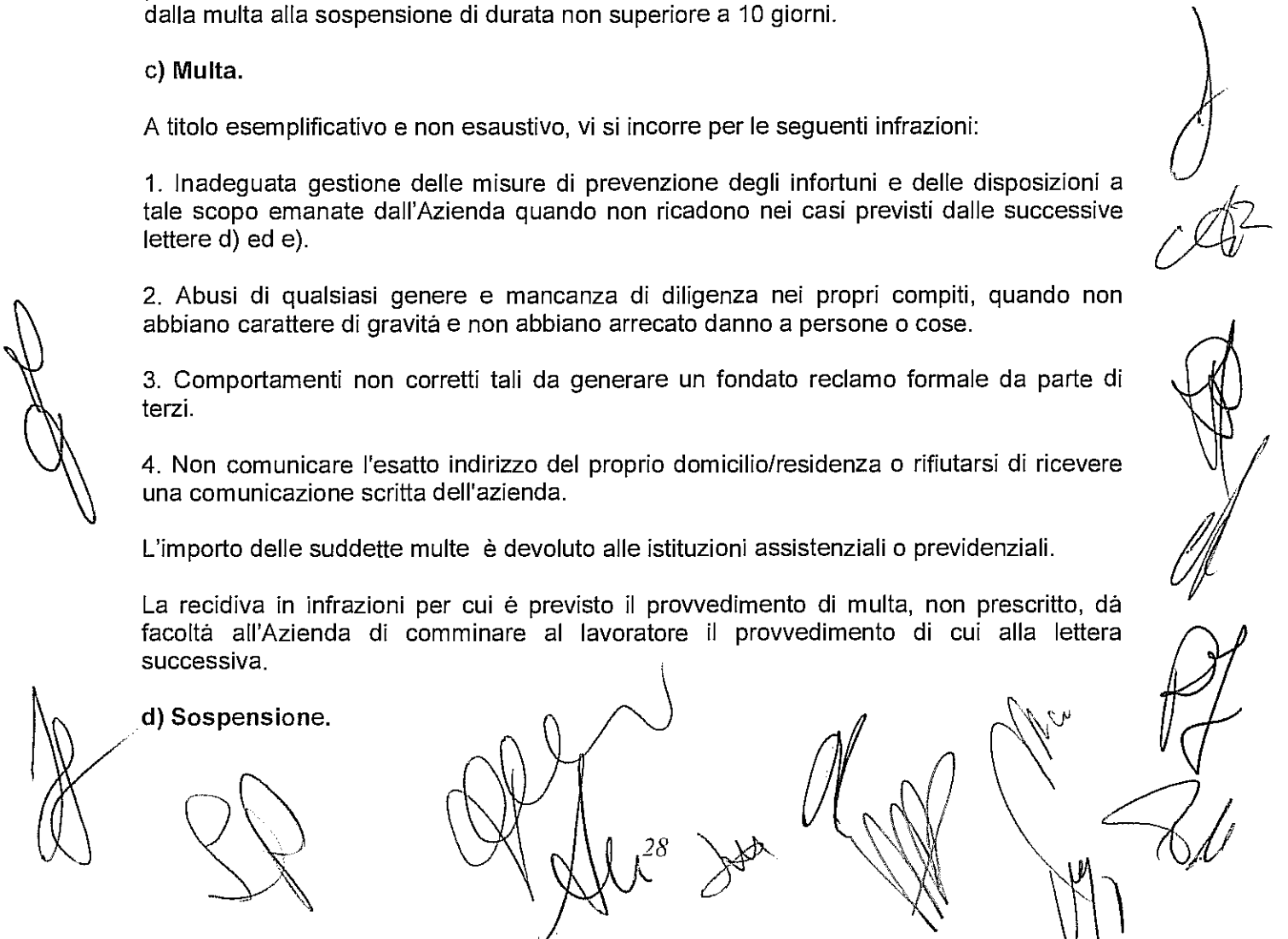
3. Comportamenti non corretti tali da generare un fondato reclamo formale da parte di terzi.

4. Non comunicare l'esatto indirizzo del proprio domicilio/residenza o rifiutarsi di ricevere una comunicazione scritta dell'azienda.

L'importo delle suddette multe è devoluto alle istituzioni assistenziali o previdenziali.

La recidiva in infrazioni per cui è previsto il provvedimento di multa, non prescritto, dà facoltà all'Azienda di comminare al lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

d) Sospensione.



A titolo esemplificativo e non esaustivo, vi si incorre per le seguenti infrazioni:

1. Inadeguata gestione delle misure di prevenzione infortuni e delle disposizioni a tale scopo emanate dall'Azienda quando la mancanza cagioni danni lievi alle cose e nessun danno alle persone.
2. Rifiuto di sottoporsi alle visite mediche previste, di partecipare a corsi di aggiornamento/formazione, di presenziare agli incontri periodici che l'azienda stabilisce in applicazione di norme o regolamenti.
3. Presentarsi in servizio in stato di manifesta ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.
4. Richiedere a bordo l'esecuzione di lavori per proprio conto senza l'utilizzo di materiale dell'Azienda.
5. Rivolgere a terzi frasi offensive, salvo che per natura, modalità e circostanze non costituisca più grave mancanza ai sensi dei paragrafi successivi.
6. Omissione o trascuratezza nell'applicazione di procedure, regolamenti, disposizioni aziendali o contrattuali che possa determinare pregiudizio all'operatività, alla disciplina, alla morale, all'igiene, all'integrità e alla sicurezza di persone e/o della nave.

Resta inteso che, in caso di sospensione, verrà attuata la procedura amministrativa di sbarco del Comandante o Direttore di macchina.

La recidiva in infrazioni per cui è previsto il provvedimento di sospensione, non prescritto, dà facoltà all'Azienda di comminare al lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

e) Licenziamento/cancellazione dalla CRL o dal TP

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

1. Inosservanza al prescritto divieto di fumare dove ciò può provocare pregiudizio all'incolumità delle persone o alla sicurezza degli impianti.
2. Trafugamento di documenti dell'Azienda che determinino una violazione della dovuta riservatezza aziendale.
3. Alterchi con vie di fatto ingiurie, disordini, risse o violenze, durante l'imbarco, sia al di fuori che all'interno della nave .
4. Furto a bordo di somme, valori, materiali od oggetti a chiunque appartenenti.
5. Richiesta di esecuzione di lavori per conto proprio o di terzi con utilizzo di materiale aziendale.
6. Abuso di potere verso propri subordinati.

7. Condanna Penale del dipendente, con sentenza passata in giudicato, per azione commessa non in connessione con lo svolgimento del rapporto di lavoro, che leda la figura morale del dipendente.

8. è trovato in stato di manifesta ubriachezza o in stato di manifesta assunzione di sostanze stupefacenti e psicotrope;

9. Divulgazione, con ogni mezzo, di immagini e/o video e/o contenuti gravemente lesivi dell'immagine aziendale.

10. Molestie sessuali o atti di violenza fisica o morale nei confronti di subordinati o terzi (clienti, fornitori, consulenti, passeggeri ecc.).

11. Rilascio all'azienda e/o terzi di documenti o certificati falsi.

12. Atti qualificati dalla legge come reati tali da far venir meno la fiducia dell'Azienda nei confronti del dipendente e del suo operato.

13. Inadeguata gestione delle misure di prevenzione infortuni e delle disposizioni a tale scopo emanate dall'Azienda quando la mancanza cagioni danni alle persone.

14. Recidiva in qualsiasi mancanza che abbia dato luogo a due Sospensioni nei ventiquattro mesi antecedenti.

Il caso di licenziamento per giusta causa, ai sensi della presente lettera e) numeri 2, 3, 4, 8, 9, 10, 13 esclude la liquidazione dell'indennità sostitutiva del preavviso.

In tutti i casi in cui, nel presente contratto, si parla di "prescrizione" delle sanzioni disciplinari, si intende un periodo a ritroso di due anni dalla data di notifica della contestazione disciplinare.

I provvedimenti disciplinari durante il periodo di imbarco potranno essere adottati dall'Armatore o da un suo procuratore. Potrà essere altresì disposto lo sbarco immediato nei casi di particolare gravità indicati nell'elenco di cui sopra. In tal caso l'Armatore potrà disporre la sospensione cautelare con erogazione del trattamento retributivo pari al 50% del minimo contrattuale mensile.

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

Art. ...
Collegio di conciliazione

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

2 - La Commissione di Conciliazione è composta:
- per le imprese armatoriali da un rappresentante di Confitarma;

- per il lavoratore da un rappresentante della Organizzazione Sindacale firmataria del presente Contratto Collettivo cui il lavoratore è iscritto o abbia conferito mandato.

3 - La parte interessata a promuovere il tentativo di conciliazione deve inviare alla Commissione Sindacale e alla controparte una richiesta contenente:

- indicazione delle parti (in caso di persona giuridica la denominazione e la sede);
- indicazione della Organizzazione Sindacale dei lavoratori o dei datori di lavoro firmatarie del presente Contratto che rappresenta l'istante;
- succinta esposizione dei fatti e le ragioni a fondamento delle pretese.

Ricevuta la comunicazione di adesione delle Parti, la Commissione Sindacale provvederà entro i 20 giorni successivi alla convocazione delle parti fissando giorno, ora e luogo.

Alla conciliazione dinanzi alla Commissione adeguatamente costituita secondo le modalità del comma 2, devono comparire le parti personalmente o adeguatamente rappresentate.

Nel caso in cui una delle parti aderenti non si presenti, la Commissione di Conciliazione redige un verbale di mancata comparizione, da consegnare alle parti.

Qualora una parte non possa presenziare adducendo un giustificato motivo, o le parti concordino sulla necessità di un rinvio al fine di valutare la possibilità di addivenire ad una composizione bonaria della controversia, la Commissione fisserà un nuovo incontro, entro il termine di 10 giorni.

Il tentativo di conciliazione deve comunque essere espletato entro il termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della richiesta alla controparte.

Se la conciliazione si perfeziona, la sottoscrizione del verbale da parte della Commissione di Conciliazione e delle parti, rende inoppugnabile la conciliazione. Se la conciliazione si perfeziona solo parzialmente, se ne dà atto nell'apposito verbale.

Se la conciliazione non si perfeziona, le parti sono tenute a riportare nell'apposito verbale le rispettive ragioni circa il mancato accordo e possono procedere secondo quanto previsto dall'articolo 412 c.p.c.

All'esito del procedimento di conciliazione, il processo verbale viene depositato a cura della Commissione di Conciliazione presso la Direzione Territoriale del lavoro e deve contenere:

- esito della conciliazione;
- presenza e firma dei Rappresentanti Sindacali di cui al comma 2 e le cui firme risultino essere depositate presso la Direzione Territoriale del lavoro;
- presenza e firma delle parti o dei loro rappresentanti.

Art. . . .

Procedure dei reclami da parte dei Comandanti e Direttori di macchina

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

PARTE QUARTA QUINTA

TRATTAMENTO ECONOMICO

Art. 33
Retribuzione

1 - La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dal presente contratto. La paga base giornaliera è ragguagliata a 1/30mo del minimo contrattuale, salvo quanto disposto dal successivo art. 49.

Art. 34
Stipendio

1 - Lo stipendio del Comandante o Direttore di Macchina è costituito da:

- a) minimo contrattuale ~~conglobato~~ mensile di cui all'art. 35;
- b) aumenti per anzianità aziendale nella qualifica, di cui all'art. 18 per coloro che sono in regime di C.R.L. e all'art. 32/quinquies per coloro che sono iscritti nel Turno Particolare.

Art. 35
Minimo contrattuale ~~conglobato~~ mensile (AGGIORNARE LE PAGHE, NDR)

Il minimo contrattuale mensile viene fissato, con decorrenza:

- dal 1° giugno 2007

- Comandante	€ 2.887,23
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 2.540,26
- Direttore di Macchina	€ 2.733,55
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 2.540,26

- dal 1° gennaio 2008

- Comandante	€ 2.954,57
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 2.599,51
- Direttore di Macchina	€ 2.797,31
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 2.599,51

Art. 36
Indennità di rappresentanza

1 - Viene istituita una "indennità di rappresentanza" di € ~~33,57~~ 35,00 lorde mensili, che verrà corrisposta ai Comandanti e Direttori di Macchina per qualunque tipo di navigazione. Tale indennità verrà elevata a € ~~136,86~~ 140,00 lorde mensili per tratte di navigazione che superano le due ore tra porto e porto.

Tale indennità non avrà nessun riflesso su altri istituti contrattuali e verrà corrisposta soltanto durante il periodo di imbarco.

Art. 37
Gratifica natalizia

1 - Nel mese di dicembre l'Armatore corrisponderà in occasione del Natale, una gratifica costituita da una mensilità di stipendio di cui all'art. 34 e panatica convenzionale di cui all'art. 40.

Il Comandante o il Direttore di Macchina entrato in servizio o che cessi dal servizio nel corso dell'anno, riceverà la gratifica natalizia in ragione di tanti dodicesimi quanti saranno stati i mesi di servizio.

Per la frazione di mese gli verranno corrisposti i ratei giornalieri.

Art. 38
Gratifica pasquale

1 - Nel mese di aprile l'Armatore corrisponderà al Comandante o al Direttore di Macchina, in occasione della ricorrenza pasquale, una gratifica costituita da una mensilità di stipendio di cui all'art. 34 e panatica convenzionale di cui all'art. 40.

Il Comandante o il Direttore di Macchina entrato in servizio nel corso dell'anno o che cessi dal servizio nel corso dell'anno, riceverà la gratifica pasquale in ragione di tanti dodicesimi quanti saranno stati i mesi di servizio. Per le frazioni di mese gli verranno corrisposti ratei giornalieri.

Art. 39
Indennità di navigazione

1 - Allo scopo specifico ed esclusivo di tenere conto dell'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e di qualsivoglia disagio, è istituita, per ogni giorno di effettivo imbarco, una indennità di navigazione corrispondente alle misure mensili qui di seguito indicate (la quota giornaliera è pari a un trentesimo della misura mensile):

NAVI DA CARICO

Dal 1° giugno 2007

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

NAVI TRAGHETTO
Merci/Passeggeri

Dal 1° giugno 2007

Fino a 1.500 t.s.l.	€ 888,57
Da oltre 1.500 a 7.000 t.s.l.	€ 917,23
Da oltre 7.000 a 20.000 t.s.l.	€ 951,63
Oltre 20.000 t.s.l.	€ 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 € 1.043,40

Comandante in 2ª € 1.036,53

Direttore di Macchina € 1.043,40

Direttore di Macchina in 2ª € 1.036,53

2- a) In aggiunta alla indennità di navigazione di cui al punto 1, spetteranno ai Comandanti e ai Direttori di Macchina imbarcati su nave cisterna o gasiera ~~e Ore Oil ed Obo~~ adibita al trasporto di materie infiammabili per ogni giorno d'imbarco le seguenti quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione:

- Comandante € 16,00

- Direttore di Macchina € 15,00

b) Quando la nave cisterna o gasiera ~~e Ore Oil ed Obo~~ soste in un porto per lavori per un periodo superiore a 15 giorni e sia riconosciuta libera da gas, le quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lettera a) del presente punto 2 non sono dovute per l'ulteriore durata della sosta, e dopo la partenza finché permarrà in tale stato.

~~Per le navi Obo e Ore Oil, la corresponsione delle quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lettera a) del presente punto 2, cessa comunque quando, in possesso di certificato GAS FREE, la nave è destinata a carico diverso da prodotti petroliferi.~~

3- a) Quando la nave non cisterna o nave cisterna per la quale non sia corrisposta l'indennità di navigazione integrativa di cui al punto 2, lettera a) fosse adibita al trasporto di materie infiammabili ed il carico lordo di tali materie raggiunga almeno il 25% del tonnellaggio di portata (t.d.w.), della nave, oppure quando la nave sia adibita al trasporto di esplosivo ed il carico netto di tale materiale raggiunga almeno una tonnellata, verranno corrisposte ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina, in aggiunta all'indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione:

- Comandante € 13,00

- Direttore di Macchina € 12,00

~~4- a) Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero del Comandante o Direttore di Macchina per oltre 120 giorni a contare dall'ora della partenza della nave dall'ultimo porto nazionale, verranno corrisposte al Comandante o Direttore di Macchina, con decorrenza dall'ultimo porto nazionale e fino all'arrivo al primo porto nazionale, in aggiunta alla indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione:~~

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

- Comandante € 7,00

- Direttore di Macchina

€ 6,00

b) Agli effetti del presente articolo il periodo di navigazione si considera continuativo all'estero, anche nel caso che la nave approdi in porto nazionale con sosta di durata inferiore a 60 ore. Si considerano non interrutive anche le soste in più porti nazionali che siano complessivamente di durata inferiore a 60 ore.

5- a) Qualora la nave dovesse navigare o sostare in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra o di pirateria, riconoscendo come tali quelle che, nel tempo, vengono individuate attraverso le intese internazionali in sede IBF (Warlike operations Area, High Risk Area), riconosciuto come tale quello per il quale le Società assicuratrici corpo navi richiedono un soprappremio di almeno 0,25 per cento, verranno corrisposte al Comandante o al Direttore di Macchina, in aggiunta all'indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti:

- Comandante	€ 77,00
- Direttore di Macchina	€ 72,00

b) Nel caso di permanenza della nave in zona o porto anzidetti per un periodo di tempo complessivo inferiore a 24 ore, l'indennità di cui alla lettera a) del presente punto 5 sarà corrisposta per una giornata intera.

~~c) La decorrenza e la cessazione delle quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lettera a) del presente punto 5, coinciderà con l'inizio e la cessazione dell'applicazione del citato soprappremio assicurativo.~~

6- a) Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattie epidemiche con ordinanza dell'Autorità italiana competente, per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo (ma non oltre i 15 giorni dalla partenza dal porto infetto), verranno corrisposte ai Comandanti e Direttori di Macchina, in aggiunta alla indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative della indennità di navigazione:

- Comandante	€ 7,00
- Direttore di Macchina	€ 6,00

b) Le quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lettera a) del presente punto 6 sono dovute pure nell'ipotesi che l'ordinanza 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.

c) Le quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lettera a) del presente punto 6 sono dovute pure nell'ipotesi che la spedizione a Ruolo Equipaggio rechi l'annotazione dell'esistenza di uno stato epidemico di colera o peste, o vaiolo o tifo petecchiale, o febbre gialla, ma occorre che nell'annotazione ricorra testuale l'espressione "epidemia" o "stato epidemico".

d) Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, sono dovute le stesse quote giornaliere integrative di cui alla lettera a) del presente punto 6 dal momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma in ogni caso con decorrenza da non oltre 15 giorni prima della constatazione della malattia, fino al giorno dell'ammissione della nave a libera pratica.

7- Ad ogni effetto le parti stabiliscono che le quote di indennità di navigazione previste nei punti 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo non possono essere calcolate nella retribuzione, né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo.

Tale esclusione è dovuta al fatto che l'ammontare di detta indennità è stato pattiziamente determinato tenendo già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai Comandanti e ai Direttori di Macchina.

8- Fermo restando quanto sopra convenuto le parti per quanto possa occorrere precisano che le quote di indennità di navigazione previste nei punti 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo non possono essere considerate nel calcolo dei riposi compensativi (sabati, domeniche, festività nazionali e infrasettimanali, festività cadenti di domenica, semifestività) e delle relative indennità sostitutive, delle ferie e delle indennità sostitutive delle stesse, della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, dell'indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

Art. 40

Valore convenzionale della panatica quale coefficiente della retribuzione

1- In tutti i casi in cui occorra computare la panatica quale coefficiente della retribuzione o considerarla come coefficiente di calcolo per la liquidazione di indennità (ad esempio: indennità sostitutiva del preavviso; trattamento di fine rapporto; indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi; indennità giornaliera in caso di malattia o infortunio; gratifica natalizia; gratifica pasquale, ecc.) il valore convenzionale della panatica spettante al Comandante o Direttore di Macchina si intende stabilito nella misura di € 15,49 mensili.

Art. 41

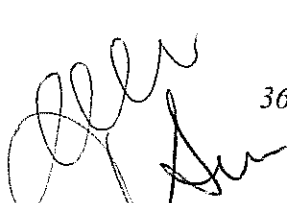
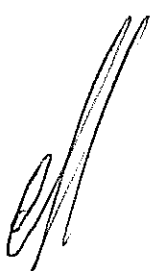
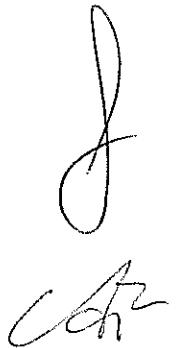
Indennità per perdita di corredo personale o di strumenti professionali

1- In caso di perdita degli effetti personali e/o strumenti professionali per fatto di guerra, avarie o altro sinistro, il Comandante o il Direttore di Macchina avrà diritto all'indennità, da parte dell'Armatore, del danno subito, entro il limite massimo di € 2.000,00.

Art. 42

Assegni per il nucleo familiare

1- Per gli assegni familiari l'Armatore provvederà a norma delle relative leggi. In particolare, ai sensi delle disposizioni di legge vigenti della Legge 17 ottobre 1961, n. 4038, gli assegni spettano anche per il periodo di prova, per il periodo di ferie fruito e per



36



quello di preavviso, anche se l'Armatore si sia avvalso della facoltà di sostituire ad esso la relativa indennità.

Gen. No.
Am.

CA

J

ef

Q

W

SP

AM

W

of

W

PZ
AM

Art. 43
Alloggio e vitto – Panatica

1 - In conformità a quanto previsto dalla Maritime Labour Convention 2006, l'alloggio del Comandante o Direttore di Macchina deve essere decoroso e corredato di tutte le dotazioni che ne rendano confortevole la abitabilità.

Il cambio dei corredi di biancheria deve avvenire almeno settimanalmente.

In conformità a quanto previsto dalla Maritime Labour Convention 2006, il vitto deve essere somministrato a cura dell'Armatore, preparato confezionato e consumato a bordo, ed i generi alimentari devono essere di buona qualità.

Nei casi speciali in cui non possa essere somministrato il vitto a bordo, l'Armatore deve corrispondere il rimborso a piè di lista delle spese sostenute e documentate, ovvero una indennità sostitutiva da concordarsi aziendaliemente con le Organizzazioni sindacali.

Il servizio di mensa e cabina per il Comandante o Direttore di Macchina comunque assicurato deve essere effettuato da un cameriere, se esistente.

Art. 44
Delega per il pagamento di parte dello stipendio

~~1 - Il Comandante o Direttore di Macchina ha facoltà di delegare una o più persone a riscuotere parte delle sue competenze fino all'80 per cento.~~

~~Per avvalersi di tale facoltà deve presentare all'Armatore apposita domanda, con la designazione della persona o delle persone delegate alla riscossione.~~

~~Il pagamento delle somme cedute verrà fatto mensilmente a cura dell'Armatore, alla persona o alle persone designate dal Comandante o Direttore di Macchina, entro il decimo giorno del mese successivo a quello cui si riferisce lo stipendio.~~

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



PARTE QUINTA

SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 45
Giorni festivi

- 1 - Sono considerati giorni festivi:
- a) tutte le domeniche;
 - b) le festività nazionali (25 aprile - 1° maggio - 2 giugno);
 - c) le seguenti ulteriori festività:
 - 1° gennaio (Capodanno);
 - 6 gennaio (Epifania);
 - lunedì di Pasqua;
 - 15 agosto (Assunzione);
 - 1° novembre (Ognissanti);
 - 8 dicembre (Immacolata Concezione);
 - 25 dicembre (Natale);
 - 26 dicembre (Santo Stefano).

2 - Sono considerate semifestive, e cioè festive nelle sole ore pomeridiane, la vigilia di Pasqua il Venerdì Santo e la vigilia di Natale.

Art. 46
Giorni festivi e sabati durante l'imbarco

1 - Al Comandante o Direttore di Macchina per i giorni festivi di cui all'art. 45 e per i sabati saranno riconosciuti altrettanti giorni di riposo compensativo. Per la vigilia di Natale e per il Venerdì Santo sarà riconosciuta mezza giornata di riposo compensativo.

2 - Per il Comandante o Direttore di Macchina non in C.R.L. i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco saranno indennizzati all'atto dello sbarco mediante il pagamento dell'indennità sostitutiva di cui al successivo art. 49.

Art. 47
Festività nazionali od altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica

1 - Qualora una delle festività nazionali od una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica è dovuta, oltre al trattamento spettante ai sensi del precedente art. 46, una ulteriore giornata di riposo compensativo.

Art. 48
Ferie annuali

1 - Il Comandante o Direttore di Macchina avrà diritto ad un periodo di ferie retribuite di 37 giorni feriali (sabati inclusi) per ogni anno di servizio o pro-rata.

2 - Per il Comandante o Direttore di Macchina non in C.R.L. le ferie maturate ed eventualmente non fruite saranno indennizzate all'atto dello sbarco mediante il pagamento della indennità sostitutiva di cui al successivo art. 49.

3 - Le festività soppresse dalla Legge 5 marzo 1977, n. 54 sono considerate giorni lavorativi a tutti gli effetti in quanto altrettante giornate sono state aggiunte alle ferie.

Art. 49
Indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi

1 - Ai Comandanti o Direttori di Macchina in C.R.L. che risolvono il rapporto di lavoro per qualsiasi causa, le ferie ed i riposi compensativi maturati e non fruiti saranno liquidati mediante il pagamento di una indennità sostitutiva pari ad 1/26 (un ventiseiesimo) dello stipendio di cui all'art. 34, della panatica convenzionale di cui all'art. 40, nonché dei ratei della gratifica natalizia di cui all'art. 37 e della gratifica pasquale di cui all'art. 38 per ogni giorno di ferie o riposo compensativo.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto di conclusione e stipulazione dell'accordo sindacale istitutivo della normativa in materia di "mensilizzazione" per i Comandanti e Direttori di Macchina in C.R.L. di cui all'art. 20 punto 7 del C.C.N.L., i ratei delle gratifiche natalizia e pasquale sono esclusi dal computo dell'indennità sostitutiva dei riposi compensativi per festività e ferie limitatamente a tale personale. Resta inteso che in caso di cessazione del rapporto di lavoro, per qualunque causa, ai Comandanti e Direttori di Macchina in C.R.L. dovranno essere liquidati i riposi compensativi per festività e ferie secondo i criteri di calcolo indicati nell'art. 49.

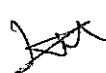
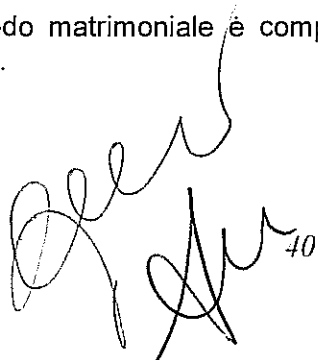
Art. 50
Congedo Matrimoniale

1 - Al Comandante o Direttore di Macchina che contragga matrimonio sarà concesso un congedo straordinario retribuito di giorni quindici.

2 - Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con preavviso di 30 giorni.

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

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



PARTE SESTA

ASSICURAZIONI SOCIALI

Art. 51

Assicurazioni infortuni

Il Comandante o Direttore di Macchina sarà assicurato contro gli infortuni e le malattie ai sensi di legge; 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:

un'indennità pari alla differenza rispettivamente tra cinque e sei annualità di retribuzione (proporzionalmente ridotte in caso di invalidità permanente parziale) ed il valore capitale della rendita di legge calcolata secondo la norma dell'art. 39 del D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124, e successive modificazioni. In ogni caso tale indennità non potrà essere inferiore a 12 mensilità di retribuzione in caso di morte, né a 18 mensilità di retribuzione in caso di invalidità permanente, eventualmente proporzionabile in rapporto al grado di invalidità;

2 - per il caso di morte o invalidità permanente conseguente ad infortunio determinato da rischio di guerra o da mine:

a) un'indennità in capitale corrispondente al 50 per cento del capitale di copertura della rendita di legge;

b) un'ulteriore indennità di capitale di € 516,46.

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

Art. 52

Assicurazione malattie

Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge, l'Armatore assicurerà le seguenti indennità:

1 - In caso di morte per malattia avvenuta entro 12 mesi dalla data dello sbarco o dipendente da malattia contratta durante l'arruolamento:

a) Se il Comandante o Direttore di Macchina lascia soltanto la vedova:

€ 2.582,28.

b) Se il Comandante o Direttore di Macchina lascia la vedova ed un figlio minorenni od un solo figlio minorenni:

€ 3.873,43 più una quota di € 103,29 per ogni ulteriore figlio minorenni.

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

- 2 - In caso di invalidità permanente assoluta, verificatasi entro 12 mesi dallo sbarco quale conseguenza di malattia contratta per causa di servizio:
- una indennità in capitale di € 516,46.

Nel caso di inabilità parziale, tale indennità sarà proporzionalmente ridotta al grado di inabilità riconosciuta ai sensi di legge.

NOTA - L'Armatore garantirà al Comandante e Direttore di Macchina una ulteriore copertura assicurativa alle condizioni generali indicate nell'accordo del 26 gennaio 1989 riportato nell'allegato 5 del presente contratto.

Art. 53

Assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera a favore dei beneficiari della legge 16 ottobre 1962, n. 1486

1 - ~~Al Capitano di lungo corso al comando o Capitano di Macchina alla direzione di macchina temporaneamente inidoneo alla navigazione,~~ Al Comandante e al Direttore di macchina che gode del trattamento previsto dalla legge 16 ottobre 1962 n. 1486 (legge Focaccia), sarà erogata anche l'assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera.

Art. 54

Assistenza economica per le malattie insorte dopo il 28° giorno dalla data dello sbarco

1 - L'Armatore assicurerà presso l'Ente competente il Comandante o Direttore di Macchina cui si applicano le norme in C.R.L. in aggiunta alle provvidenze già in atto per legge o regolamento ai fini della corresponsione 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 ed accertati dal medico di fiducia dell'IPSEMA e Ente competente.

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 dell'Ente competente.

3 - La indennità giornaliera sarà corrisposta nella misura di un trentesimo del minimo contrattuale ~~conglobato~~, con esclusione di ogni altro elemento retributivo. La indennità giornaliera sarà corrisposta in base agli accertamenti e alle prescrizioni dei medici fiduciari dell'Ente competente in conformità alle disposizioni vigenti, a partire dal 4° giorno successivo a quello della denuncia della malattia debitamente accertata fino alla guarigione clinica del Comandante o Direttore di Macchina e per la durata massima di 180 giorni dall'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo.

4 - La indennità giornaliera non sarà corrisposta:

- a) ~~Ai Capitani al Comando o Capitani di Macchina~~ Ai Comandanti e Direttori di macchina che percepiscono dall'Ente competente le prestazioni economiche previste dalla legge 16 ottobre 1962, n. 1486, per i casi di temporanea inidoneità fisica ai servizi della navigazione, giudicati dalle competenti Commissioni mediche.

- b) ~~Ai Capitani al Comando e Capitani di Macchina~~ Ai Comandanti e Direttori di macchina che abbiano maturato il diritto alle prestazioni dell'assicurazione di malattia "fondamentale" e "complementare" in seguito ai lavori eseguiti in servizio, a seguito di incarichi temporanei a terra o missione.
- c) Al Capitano al Comando o Capitano di Macchina cui si applica il presente contratto che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

Mc. J. ed

Paolo

Am

Arz

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

PARTE SETTIMA

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 55

Aggiornamento professionale

1 - Allo scopo di promuovere un aggiornamento professionale del Comandante o del Direttore di Macchina consono alle sue funzioni, l'Armatore adotterà le misure organizzative idonee a favorire la sua partecipazione a corsi, seminari od altre iniziative formative.

2 - Durante il periodo di tempo in cui il Comandante o Direttore di Macchina sarà impegnato in tale attività sarà riconosciuto il trattamento per incarico temporaneo a terra di cui all'art. 5, punto 2, con esclusione dell'indennità pari al 37% del minimo contrattuale conglobato.

3 - La materia sarà oggetto di confronto nell'ambito della contrattazione di secondo livello.

Art. 56

Responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione

1 - Ogni responsabilità civile verso terzi per fatti commessi dal Comandante o dal Direttore di Macchina nell'esercizio delle sue funzioni è a carico dell'Armatore.

2 - Ove si apra procedimento penale nei confronti del Comandante o Direttore di Macchina per fatti che siano direttamente connessi all'esercizio delle sue funzioni, ogni spesa per tutti i gradi di giudizio è a carico dell'Armatore. Qualora il Comandante o il Direttore di Macchina decidesse di stipulare in forma privata una qualsiasi forma di assicurazione per la tutela dei rischi legali, l'azienda coprirà i costi dell'assicurazione sottoscritta fino ad un massimo 240 euro.

3 - È facoltà del Comandante o Direttore di Macchina di farsi assistere da un legale di fiducia dell'Armatore scelto dal Comandante o Direttore di Macchina fra due nominativi indicati dall'Armatore, con onere a carico di quest'ultimo.

4 - Il rinvio a giudizio per fatti direttamente attinenti all'esercizio delle sue funzioni può costituire giustificato motivo di cessazione della continuità del rapporto di lavoro, nel caso in cui la gravità dell'evento possa influire sul rapporto fiduciario.

5 - Le garanzie e le tutele di cui al paragrafo 2) del presente articolo si applicano anche successivamente alla estinzione del rapporto di lavoro, sempreché si tratti di fatti accaduti nel corso del rapporto stesso.

6 - Le garanzie e le tutele di cui ai paragrafi precedenti sono escluse nei casi di dolo o colpa grave, accertati con sentenza.

7 - La materia sarà oggetto di confronto nell'ambito della contrattazione di secondo livello.

Art. 57
Richiamo alle armi

1 - In caso di richiamo alle armi al Comandante o Direttore di Macchina sarà riconosciuto il trattamento previsto dalle vigenti disposizioni in materia.

Art. 58
Condizioni di miglior favore

1 - Le condizioni economiche di miglior favore in atto si intendono mantenute, salva la facoltà di effettuare in sede di applicazione del contratto eventuali assorbimenti della parte relativa ai miglioramenti economici conseguiti col presente rinnovo contrattuale, al 100 per cento per integrazioni aziendali generalizzate e al 50 per cento per quelle riconosciute individualmente a titolo di merito.

Art. 59
Divergenze di interpretazione

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 richiesta di una delle parti le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.

Art. 60
Decorrenza e durata

1 - Il presente contratto decorre dal . . . e sarà in vigore, sia per la parte normativa sia per la parte economica, fino al 31 dicembre 2017.

2 - Le disposizioni di carattere normativo ed economico avranno vigore secondo le specifiche decorrenze indicate nel presente contratto.

NOTA A VERBALE

1 - Nelle assunzioni del personale negli uffici operativi le aziende amatoriali terranno in evidenza i Comandanti e i Direttori di Macchina loro dipendenti, in special modo se dichiarati inidonei alla navigazione.

2 - Le aziende o gruppi armatoriali intendendosi per gruppi armatoriali un raggruppamento di società e/o compagnie consorziate con turno particolare unico, metteranno a disposizione dell'USCLAC e rispettivamente dell'U.N.C.Di.M. per ciascun anno di validità del contratto n. 28 ore calcolate sulla base del minimo contrattuale ~~e globale~~ mensile e massima anzianità aziendale a titolo di permessi sindacali retribuiti

stipendio (art. 34) con massima anzianità (art. 18) x 28

240

MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
«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 dal Signor
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 Marittimo di e il Signor
Capitano di lungo corso dichiara di imbarcarsi come Comandante della suddetta nave ai
patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 5 giugno 2007
Capitani di lungo corso al comando delle navi dell'armamento libero.
Il presente contratto è stipulato per un viaggio da per
Data lettura delle norme del detto contratto collettivo, che, ad ogni effetto si intendono
come testualmente riprodotte nel presente contratto e data altresì lettura di quest'ultimo,
le parti l'hanno pienamente confermato, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti
all'atto.

.....
L'ARMATORE IL COMANDANTE

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

The page contains several handwritten signatures in black ink. On the right side, there are three distinct signatures, likely corresponding to the 'IL COMANDANTE' and 'TESTIMONE' roles. On the left and bottom, there are numerous other signatures, some appearing to be in pairs, likely representing the 'L'ARMATORE' and 'TESTIMONE' roles. The signatures vary in style, from simple and legible to more stylized and cursive.

**MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
"A TEMPO DETERMINATO"**

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 Signor
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 Marittimo di e il Signor
Capitano di lungo corso dichiara di imbarcarsi come Comandante della suddetta nave ai
patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro
.....
Il presente contratto è stipulato a tempo determinato con decorrenza dal
al

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

.....
L'ARMATORE IL COMANDANTE

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

A collection of handwritten signatures in black ink, scattered across the bottom half of the page. Some signatures are large and bold, while others are smaller and more delicate. They appear to be the signatures of the Captain, the shipowner, the witnesses, and the port official mentioned in the text above.

**MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
"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 Signor
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
Marittimo di e il Signor Capitano di lungo corso
dichiara di imbarcarsi come Comandante della suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti
dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 5 giugno 2007 Capitani di lungo corso al
comando delle navi dell'armamento libero.

Il presente contratto è stipulato a tempo indeterminato, con decorrenza
dal

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

.....
L'ARMATORE IL COMANDANTE

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

A collection of approximately 15 handwritten signatures in black ink, scattered across the bottom half of the page. Some signatures are large and bold, while others are smaller and more cursive. They appear to be the signatures of the shipowner, the captain, the port official, and the witnesses mentioned in the text above.

**MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
"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 dal Signor
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
Marittimo di e il Signor Capitano di Macchina il
quale dichiara di imbarcarsi come Direttore di Macchina della suddetta nave ai patti e
condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 5 giugno 2007 dei
Capitani di Macchina alla direzione di macchina delle navi dell'armamento libero.
Il presente contratto è stipulato per un viaggio da per
.....

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

.....
L'ARMATORE IL DIRETTORE DI MACCHINA

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

The page contains numerous handwritten signatures in black ink. There are approximately 15-20 distinct signatures scattered across the lower half of the page, corresponding to the roles mentioned in the text above (Armatore, Direttore di Macchina, Testimoni, Ufficiale di Porto).

**MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
"A TEMPO DETERMINATO"**

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 Signor
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
Marittimo di e il Signor Capitano di Macchina il
quale dichiara di imbarcarsi come Direttore di Macchina della suddetta nave ai patti e
condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 5 giugno 2007 dei
Capitani di Macchina alla direzione di macchina delle navi dell'armamento libero.
Il presente contratto è stipulato a tempo determinato, con decorrenza dal al
.....

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

.....
L'ARMATORE IL DIRETTORE DI MACCHINA

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

The page contains numerous handwritten signatures in black ink. On the right side, there are three distinct signatures, likely corresponding to the 'L'UFFICIALE DI PORTO' and the two 'TESTIMONE' roles. Below these, there are several more signatures, some appearing to be initials or names. At the bottom center, there is a small number '50'.

**MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO
"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 Signor
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 Marittimo di e il Signor
Capitano di Macchina il quale dichiara di imbarcarsi come Direttore di Macchina della
suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 5
giugno 2007 dei Capitani di Macchina alla direzione di macchina delle navi
dell'armamento libero.

Il presente contratto è stipulato a tempo indeterminato, con decorrenza
dal

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

.....
L'ARMATORE IL DIRETTORE DI MACCHINA

.....
TESTIMONE TESTIMONE

.....
L'UFFICIALE DI PORTO

The page contains several handwritten signatures in black ink. There are approximately 15-20 distinct signatures scattered across the lower half of the page, corresponding to the roles of the shipowner, the engine room director, witnesses, and the port official.

CONDIZIONI GENERALI DI POLIZZA ASSICURATIVA

Addi 26 del mese di gennaio 1989 presso la sede della Confitarma in Roma si è svolta una riunione tra

la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

e

l'USCLAC e l'U.N.C.Di.M.

al termine della quale è stato raggiunto il seguente accordo:

PREMESSO che in data 11 ottobre 1988 è stata istituita, con l'accordo di rinnovo del C.C.N.L. 3 febbraio 1986 per i Capitani di lungo corso al Comando e per i Capitani di Macchina alla direzione di macchina, una assicurazione contro il rischio di morte a seguito di infortunio a bordo nonché contro il rischio del ritiro definitivo del libretto di navigazione a seguito di infortunio a bordo o di malattia;

CONSIDERATO che la decorrenza dell'obbligo assicurativo fissata inizialmente per il 1° gennaio 1989 è stata in data 28 dicembre 1988 concordemente prorogata al 1° febbraio 1989 allo scopo di consentire alle parti una migliore definizione delle condizioni assicurative.

Tutto ciò premesso e considerato le parti sopra indicate convengono di fissare le condizioni generali assicurative qui di seguito elencate, che dovranno essere inserite nella polizza per la copertura dei rischi sopra riportati.

1 - L'Assicurazione garantirà le seguenti prestazioni a favore di ciascun Comandante e Direttore di Macchina:

a) In caso di morte derivante da infortunio verificatosi a bordo: una indennità pari a € 61.974,83.

A maggior chiarimento si precisa che dal concetto di morte derivante da infortunio sono escluse tutte le morti improvvise derivanti da cause non violente in occasione di lavoro.

b) In caso di invalidità permanente da infortunio verificatosi a bordo che comporti il ritiro definitivo del libretto di navigazione: una indennità con un massimale pari a € 61.974,83.

c) In caso di invalidità permanente derivante da malattia insorta successivamente alla data della stipula del contratto di assicurazione che comporti il ritiro definitivo del libretto di navigazione: una indennità con un massimale pari a € 61.974,83. Per i Comandanti e i Direttori di Macchina non in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.) tale assicurazione coprirà le sole malattie insorte durante il periodo di imbarco ovvero entro 28 giorni dallo sbarco.

2 - Le garanzie di cui al punto 1) lettere a) e b) si intendono estese anche al periodo compreso tra l'ingaggio e l'imbarco nonché tra lo sbarco e l'arrivo al Comune di residenza.

3 - La tabella delle percentuali di invalidità permanente di cui alla lettera b) del punto 1 sarà quella prevista nel D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124.

4 - Nel corso di ciascuna annualità assicurativa potrà essere risarcito, un numero massimo di:

2 eventi di cui alla lettera a) del punto 1) qualora l'assicurazione copra non più di 23 assicurati assunti in C.R.L. o comunque non più di 11 navi;

3 eventi di cui alla lettera a) del punto 1) qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. compreso tra 24 e 31 unità o comunque un numero di navi compreso tra 12 e 15 unità;

4 eventi di cui alla lettera a) del punto 1) qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. superiore a 31 unità o comunque un numero di navi superiore a 15 unità.

5 - Nel corso di ciascuna annualità assicurativa potrà essere risarcito per gli eventi di cui al punto 1) lettere b) e c) un numero massimo di:

1 evento qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. non superiore a 15 unità o comunque un numero di navi non superiore a 7 unità;

2 eventi qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. compreso tra 16 e 23 unità o comunque un numero di navi compreso tra 8 e 11 unità;

3 eventi qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. compreso tra 24 e 31 unità o comunque un numero di navi compreso tra 12 e 15 unità;

4 eventi qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in C.R.L. superiore a 31 unità o comunque un numero di navi superiore a 15 unità.

6 - Con riferimento all'evento di cui alla lettera b) del punto 1) la Compagnia di Assicurazione provvederà alla valutazione dell'invalidità permanente in base alla tabella delle percentuali di invalidità prevista all'allegato 1 del D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124. A tale valutazione verrà rapportato l'indennizzo che dovrà essere comunque pari alla somma totale assicurata € 61.974,83 quando la percentuale di invalidità risulta superiore al 40%, mentre se l'invalidità risulta pari o inferiore al 40% sarà calcolata in base ai seguenti criteri:

a) Quando il grado di invalidità risulta pari o inferiore ai 20% l'indennizzo sarà corrispondente ad una percentuale del massimale equivalente alla percentuale dell'invalidità accertata maggiorato del 50% per assicurati di età fino ai 35 anni e del 25% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni.

b) Quando il grado di invalidità è superiore al 20% ma non supera il 40% l'indennizzo sarà pari ad una percentuale del massimale equivalente alla percentuale dell'invalidità accertata maggiorato del 100% per assicurati di età fino ai 35 anni compiuti, del 50% per assicurati di età compresa tra i 35 e 50 anni e del 25% per assicurati di età superiore ai 50 anni.

7 - Con riferimento all'evento di cui alla lettera c) del punto 1) la compagnia di assicurazione provvederà alla valutazione del grado di invalidità in base alle tabelle dalla stessa applicate per polizze analoghe ed opererà la liquidazione dell'indennizzo in base ai seguenti criteri:

- a) Qualora la percentuale di invalidità, accertata non superi il 35%, verrà liquidato un indennizzo, calcolato sul massimale di € 1.974,83 pari al 40% per assicurati di età fino ai 35 anni, al 30% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 15%, per assicurati di età superiore ai 50 anni.
- b) Qualora la percentuale di invalidità accertata sia compresa tra il 36% e il 45% verrà liquidato un indennizzo calcolato sul massimale di € 61.974,83 pari al 50% per assicurati di età fino a 35 anni, al 40% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 25% per assicurati di età superiore ai 50 anni.
- c) Qualora la percentuale di invalidità accertata sia compresa tra il 45% e il 60% verrà liquidato un indennizzo calcolato sul massimale di € 61.974,83 pari al 60% per assicurati di età fino a 35 anni, al 50% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 40% per assicurati di età superiore ai 50 anni.
- d) Qualora la percentuale di invalidità accertata sia superiore al 60% verrà sempre liquidato un indennizzo pari al 100% del massimale qualunque sia l'età dell'assicurato.

La presente garanzia è prestata fino al 55° anno di età.

8 - 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	€ 31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00

9 - Con decorrenza 1° luglio 2007, la tutela assicurativa per la copertura del caso morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa viene estesa anche ai Comandanti e ai Direttori di Macchina imbarcati su navi superiori a 3.000 t.s.l.

In particolare verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00.

Per la copertura assicurativa varranno comunque le condizioni generali e/o particolari delle polizze assicurative all'uopo sottoscritte; tali coperture saranno operative dopo l'avvenuto pagamento di quanto dovuto da parte delle Aziende.

**TABELLA ESEMPLIFICATIVA
PER ASSICURAZIONE CONTRO INFORTUNI**

Percentuale di invalidità	Età	Maggiorazione		In valore assoluto	Importo totale liquidato
		Importo liquidabile	in %		
18%	fino a 35	€ 11.155,47	50%	€ 5.577,73	€ 16.733,20
18%	da 35 a 50	€ 11.155,47	25%	€ 2.788,87	€ 13.944,37
18%	da 50 in su	€ 11.155,47			
30%	fino a 35	€ 18.592,45	100%	€ 18.592,45	€ 37.184,90
30%	da 35 a 50	€ 18.592,45	50%	€ 9.296,22	€ 27.888,67
30%	da 50 in su	€ 18.592,45	25%	€ 4.648,11	€ 23.240,56

ADDENDUM ACCORDO SINDACALE 26 GENNAIO 1989

All'ultimo periodo del paragrafo 7, sostituire "55° anno di età" con "65° anno di età".

The page contains approximately 15 handwritten signatures in black ink, scattered across the lower half of the document. Some signatures are more legible, such as 'M.' and 'P.F.', while others are highly stylized or scribbled.

VERBALE DI ACCORDO PER LA PREVIDENZA COMPLEMENTARE

L'anno 2007, addì 30 del mese di maggio, in Roma si sono incontrate la CONFITARMA, la FEDARLINEA e le Segreterie nazionali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, USCLAC e UNCDIM.

Visti

- l'accordo 11 giugno 2003 di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per i capitani di lungo corso al comando e capitani di macchina alla direzione di macchina nel quale, fra l'altro, le parti sopra citate concordarono circa l'opportunità di dare corso alla previdenza complementare di settore attraverso l'individuazione di un fondo contrattuale di riferimento fra quelli già attivi sul mercato;
- il decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124 di disciplina delle forme pensionistiche complementari;
- la legge 8 agosto 1995, n. 335 di riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare;
- il decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 47 di disciplina fiscale della previdenza complementare, come modificato ed integrato dal decreto legislativo 12 aprile 2001, n. 168.
- il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252 di riforma della disciplina delle forme pensionistiche complementari;
- la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che, modificando il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, prevede, fra l'altro, l'anticipazione dell'entrata in vigore della riforma della previdenza complementare al 1° gennaio 2007;

atteso che

- le forme pensionistiche complementari si distinguono in collettive, vale a dire le forme di cui agli articoli 3, comma 1, lettere da a) a h), e 12 del decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, e individuali, vale a dire le forme di cui all'articolo 13 del citato decreto legislativo;
- la ridotta consistenza occupazionale del settore marittimo non consente la costituzione di un fondo di categoria di dimensioni finanziarie tali da garantire ai lavoratori aderenti adeguati livelli di remuneratività e, pertanto, si conferma l'opportunità di individuare un fondo pensione contrattuale del comparto trasporti, verso cui i lavoratori potranno far confluire le risorse che decideranno di destinare alla previdenza complementare;

le parti convengono che

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

Pertanto, il predetto Fondo PRIAMO è stato individuato quale fondo pensione contrattuale di categoria per i lavoratori dipendenti a cui è applicato il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro sottoscritto dalle Organizzazioni datoriali e sindacali stipulanti il presente accordo.

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

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

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

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

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

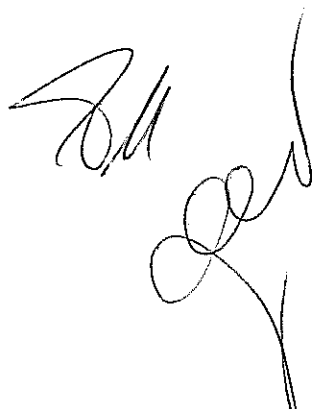
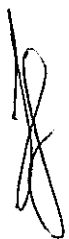
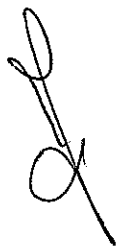
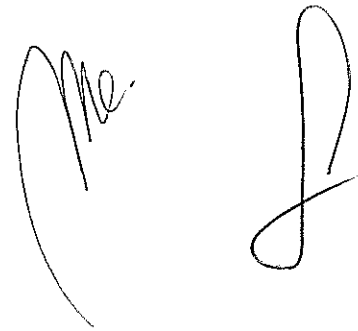
L'obbligo contributivo a carico del datore di lavoro, di cui al punto precedente, è assunto esclusivamente nei confronti dei lavoratori che aderiscono al Fondo PRIAMO. Pertanto, tale contributo non sarà dovuto, né si convertirà in alcun trattamento sostitutivo anche di diversa natura, sia collettivo che individuale, a favore dei lavoratori che, a causa della mancata adesione, non conseguano la qualifica di Socio del Fondo in parola, ovvero la perdano successivamente.

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

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

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

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



INTESA SU ETA' PENSIONABILE

~~Intesa su età pensionabile per Capitani di lungo corso al comando di navi dell'armamento privato superiore a 3.000 tsl da carico. Legge 413/84.~~

~~Le parti, nel ribadire quanto già contenuto nella premessa al contratto nazionale di categoria del 26 novembre 1991, intendono congiuntamente sottolineare come anche le mansioni svolte dal Comandante, per la particolarità del mezzo nautico e dell'ambiente in cui si opera, risultano di particolare onerosità fisica e psichica, tanto da rendere necessario un abbassamento dell'età pensionabile a 55 anni, così come previsto per i Direttori di Macchina dall'art. 5 comma 2 del DL n. 503 del 30/12/1992. Ribadiscono che, anche per le qualifiche sopra menzionate, strumento di regolazione dei rapporti pensionistici è la legge 413/84 in quanto corrispondente alle peculiarità del rapporto di lavoro nautico.~~

~~Le parti si attiveranno sia congiuntamente che separatamente nelle sedi opportune per il raggiungimento dello scopo sopra indicato.~~

~~Roma, 29 maggio 1995~~

Me

CT

59

VERBALE DI ACCORDO

Addì 22 dicembre 1993 si sono incontrate:

la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA) rappresentata dal Dott. Eraldo Valle assistito dal Dott. Roberto Aglieta;

la UNIONE SINDACALE NAZIONALE CAPITANI DI LUNGO CORSO AL COMANDO (U.S.C.L.A.C.) rappresentata dal Presidente Luigi Cigolini;

la UNIONE NAZIONALE CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA (U.N.C.Di.M.) rappresentata dal Presidente Vinicio Rocco.

Scopo della riunione è dare attuazione all'allegato 6 del C.C.N.L. 26 novembre 1991 per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero.

Dopo ampia discussione, le Parti

premesso

- che la polizza assicurativa sanitaria sarà accesa direttamente da U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M. con la SASA Assicurazioni, fermo l'obbligo dei datori di lavoro di versare al contraente le quote a loro carico nonché in via di anticipazione e con i limiti di cui infra, le quote a carico dei Comandanti e D.M. alle loro dipendenze;
- che detto rapporto assicurativo in esame è strettamente legato alla sussistenza di un rapporto di lavoro ed alla decorrenza della retribuzione;
- che è pertanto necessario disciplinare (v. paragrafi 2 e 3 del presente verbale) le varie ipotesi possibili, distinguendo tra i rapporti di lavoro in continuità e quelli non in continuità;
- che l'assicurazione previdenziale integrativa viene sospesa, in attesa delle previste norme legislative in materia con le conseguenze di cui al paragrafo 7 del presente verbale;

concordano quanto segue:

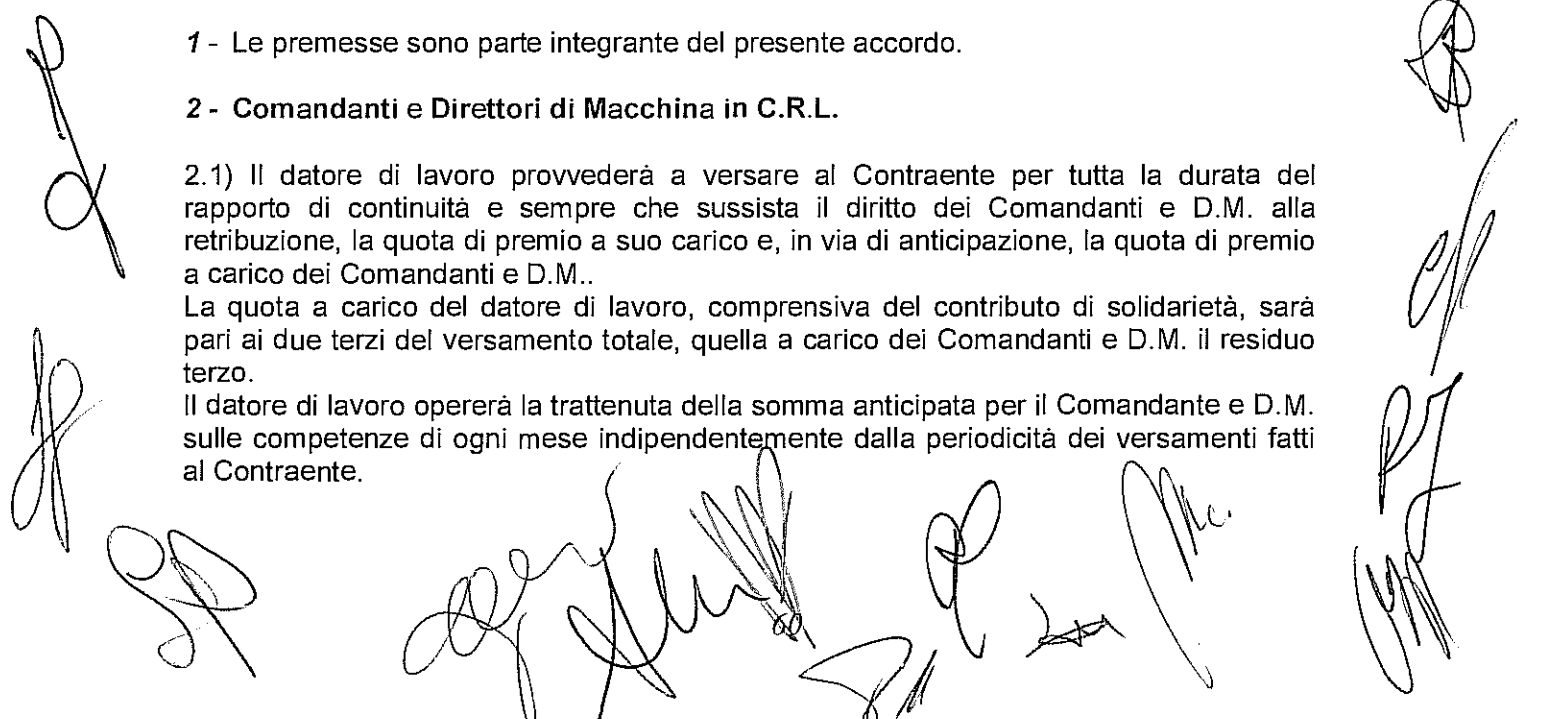
1 - Le premesse sono parte integrante del presente accordo.

2 - **Comandanti e Direttori di Macchina in C.R.L.**

2.1) Il datore di lavoro provvederà a versare al Contraente per tutta la durata del rapporto di continuità e sempre che sussista il diritto dei Comandanti e D.M. alla retribuzione, la quota di premio a suo carico e, in via di anticipazione, la quota di premio a carico dei Comandanti e D.M..

La quota a carico del datore di lavoro, comprensiva del contributo di solidarietà, sarà pari ai due terzi del versamento totale, quella a carico dei Comandanti e D.M. il residuo terzo.

Il datore di lavoro opererà la trattenuta della somma anticipata per il Comandante e D.M. sulle competenze di ogni mese indipendentemente dalla periodicità dei versamenti fatti al Contraente.



2.2) Qualora il Comandante o il D.M. venga preso in carico dalla Cassa Marittima a seguito di malattia o infortunio, con relativa temporanea caducazione di ogni obbligo retributivo a carico del datore di lavoro, quest'ultimo proseguirà per il periodo in questione, in funzione meramente anticipatoria, i versamenti delle quote assicurative.

Al reimbarco del Comandante e D.M. il datore di lavoro recupererà per l'intero periodo di malattia o infortunio (il cui inizio convenzionalmente decorre dal primo giorno del mese successivo a quello di sbarco) l'intero versamento da lui effettuato mediante trattenuta sulla retribuzione.

2.3) Alla risoluzione del rapporto di lavoro in continuità verranno meno tutti gli obblighi contrattuali relativi alla copertura assicurativa sanitaria.

Il lavoratore avrà, tuttavia, la facoltà di proseguire il rapporto assicurativo, assumendosene direttamente l'intero onere secondo le modalità e le scadenze indicate nella polizza.

3 - Comandanti e Direttori di Macchina non in C.R.L.

3.1) Il diritto alla copertura assicurativa sorgerà all'atto dell'imbarco del Comandante e del D.M. e perdurerà fino al momento dello sbarco.

3.2) Al fine di evitare doppi versamenti si procederà come in appresso:

a) nel mese in cui avviene l'imbarco, qualora il Comandante ed il D.M. siano privi di copertura assicurativa, il datore di lavoro provvederà alla copertura dal primo giorno del mese d'imbarco; qualora siano già coperti di assicurazione la copertura inizierà dal mese successivo a quello d'imbarco.

b) nel mese in cui avviene lo sbarco, per qualsiasi motivo esso avvenga, la copertura verrà mantenuta per l'intero mese.

Il datore di lavoro opererà la trattenuta della quota di pertinenza del Comandante e D.M. sulle competenze di ogni mese indipendentemente dalla periodicità dei versamenti fatti al Contraente sulla base della polizza di assicurazione.

Successivamente allo sbarco il Comandante e il D.M. potranno mantenere la copertura assicurativa assumendosene, in toto e direttamente, l'onere.

3.3) Gli sbarchi per malattia o infortunio, risolvendo il contratto di imbarco, faranno venire altresì meno la copertura assicurativa, fermo quanto previsto sub 3.1. In tale evenienza, il Comandante e D.M. avranno la facoltà di proseguire il rapporto assicurativo, assumendosene direttamente l'intero onere.

4 - Qualora - per impedimento del Comandante o del Direttore di Macchina o per sua sostituzione ovvero per qualsiasi diversa legittima causa altro ufficiale, anche se all'uopo imbarcato, assumesse il comando o la direzione di macchina per un periodo inferiore a 30 giorni, non si darà corso alla copertura assicurativa di cui al presente accordo.

Superato il periodo di 30 giorni suindicato, la copertura assicurativa dovrà essere attuata con decorrenza dalla nomina nei modi e nei termini indicati nei precedenti paragrafi 2 e 3.

5 - Modalità di pagamento quote

La copertura assicurativa ha valenza per anno solare e le modalità di pagamento sono come in appresso indicato:

- a) per i Comandanti e D.M. in C.R.L. il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno sia le quote annuali a suo carico che quelle annuali a carico del Comandante e D.M.;
- b) per i Comandanti e D.M. non in C.R.L. e presenti a bordo il primo giorno di ogni anno il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno un dodicesimo del premio annuale sia per la parte a suo carico che per quella a carico del Comandante e D.M.;
- c) il saldo e le regolamentazioni premio avverranno per bilanciamento a fine anno solare per i movimenti avvenuti durante il corso dell'anno stesso.

6 - La Confitarma prende atto che l'U.S.C.L.A.C. e l'U.N.C.Di.M. stipuleranno analoga polizza sanitaria anche a favore di Comandanti e Direttori di Macchina pensionati, polizza che resterà in ogni caso separata e con gestione autonoma rispetto a quella disciplinata dal presente verbale di accordo.

U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M. provvederanno a trasmettere copia della polizza di assicurazione a Confitarma.

Letto confermato e sottoscritto in Genova oggi 22 dicembre 1993.

CONFITARMA U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M.

62

VERBALE DI ACCORDO

tra CONFITARMA e U.S.C.L.A.C.-U.N.C.Di.M.

Addì 18 gennaio 1996 le parti si sono incontrate per concordare quanto segue:

Con riferimento all'allegato 6 del vigente C.C.N.L. e relativo Verbale di Accordo 22 dicembre 1993

premessò

che l'U.S.C.L.A.C e l'U.N.C.Di.M. in data 15 gennaio 1996 hanno costituito la "CASSA DI ASSISTENZA DEI COMANDANTI E DEI DIRETTORI DI MACCHINA - CAS.CO.DI." con sede in Via Cesarea, 2/44 - 16121 GENOVA (in ristrutturazione).

Concordano

di far confluire in detta CASSA la polizza assicurativa sanitaria contratta con la SASA ASSICURAZIONI.

Dal 1° gennaio 1996, pertanto, la polizza in argomento beneficerà dello sgravio fiscale di cui all'art. 48 del Testo Unico delle imposte sui redditi (D.P.R. 22.12.86 n. 917).

Dall'anno 1996 il premio dovrà essere versato sul conto corrente n° 1999 intestato a CAS.CO.DI. presso la BANCA POPOLARE DI NOVARA - Sede di Genova - Via Cinque Dicembre, 3 - 16121 Genova (ABI 5608.5 CAB 1400.1)

In attesa della ristrutturazione della sede della CASSA le Società di Navigazione sono pregate di comunicare con cortese sollecitudine tutti gli indirizzi dei Comandanti e Direttori di Macchina alle loro dipendenze, anche se non in C.R.L., alla U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M. - Polizza Sanitaria - Via Cesarea, 2/23 - 16121 Genova.

Letto, confermato e sottoscritto.

CONFITARMA U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M.

The page contains numerous handwritten signatures in black ink, scattered across the lower half of the document. Some signatures are large and stylized, while others are smaller and more compact. The signatures appear to be from various individuals representing the organizations mentioned in the text.

VERBALE DI ACCORDO

Addi 13 Dicembre 1996 si sono incontrate:

la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA) rappresentata dal Dott. Eraldo Valle assistito dal Dott. Roberto Aglieta

la UNIONE SINDACALE NAZIONALE CAPITANI DI LUNGO CORSO AL COMANDO (U.S.C.L.A.C.) rappresentata dal Presidente Com.te Antonino Nobile

la UNIONE NAZIONALE CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA (U.N.C.Di.M.) rappresentata dal Presidente C.D.M. Vinicio Rocco.

Scopo della riunione è dare attuazione all'allegato 6 del C.C.N.L. del 26 Novembre 1991 e successivo rinnovo per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di Macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero.

Dopo ampia discussione, le Parti

premessò

- che in data 15 gennaio 1996 l'U.S.C.L.A.C. e l'U.N.C.Di.M. hanno costituito la "Cassa di Assistenza dei Comandanti e Direttori di Macchina - CAS.CO.DI." con sede in Via Cesarea, n. 2/23 - 16121 Genova - Cassa garantita da AXA ASSICURAZIONI;
- che le parti hanno concordato, in data 18/1/1996, di far confluire in detta Cassa la polizza assicurativa sanitaria già contratta con SASA ASSICURAZIONI;
- che per il triennio 97198199 non vi saranno aumenti del precedente premio pur migliorandosi alcune prestazioni come da allegato;
- che il premio dovrà essere versato sui conto corrente n. 1999 intestato a CAS.CO.DI. presso Banca Popolare di Novara - sede di Genova - Via Cinque Dicembre n. 3 - 16121 Genova (ABI 5608.5 CAB 1400.1);
- che i datori di lavoro verseranno alla CAS.CO.DI. le quote a loro carico nonché, in via di anticipazioni e con i limiti di cui infra le quote a carico dei Comandanti e Direttori di Macchina alle loro dipendenze purché l'interessato non indichi formalmente altro Fondo o Cassa cui indirizzare i versamenti;
- che detto rapporto assicurativo in esame è strettamente legato alla sussistenza di un rapporto di lavoro ed alla decorrenza della retribuzione;
- che è pertanto necessario disciplinare (v. paragrafi 2 e 3 del presente verbale) le varie ipotesi possibili distinguendo tra i rapporti di lavoro in continuità e quelli non in continuità;
- che l'assicurazione previdenziale integrativa viene sospesa, in attesa delle previste norme legislative in materia con le conseguenze di cui al paragrafo 7 del presente verbale;

concordano quanto segue:

64

1 - Le premesse sono parte integrante del presente accordo.

2 - Comandanti e Direttori di Macchina in C.R.L.

2.1) Il datore di lavoro provvederà a versare alla CAS.CO.DI. per tutta la durata del rapporto di continuità e sempre che sussista il diritto dei Comandanti e D.M alla retribuzione, la quota di premio a suo carico e, in via di anticipazione, la quota di premio a carico dei Comandanti e D. M. La quota a carico del datore di lavoro, comprensiva del contributo di solidarietà, sarà pari a due terzi del versamento totale, quella a carico dei Comandanti e D.M. il residuo terzo.

Il datore di lavoro opererà la trattenuta della somma anticipata per il Comandante e D.M. sulle competenze di ogni mese indipendentemente dalla periodicità dei versamenti fatti alla CAS.CO.DI..

2.2) Qualora il Comandante o il D.M. venga preso in carico dalla I.P.SE.MA. a seguito di malattia o infortunio con relativa temporanea caducazione di ogni obbligo retributivo a carico del datore di lavoro, quest'ultimo proseguirà per il periodo in questione, in funzione meramente anticipatoria, i versamenti delle quote assicurative.

Al reimbarco del Comandante e D.M. il datore di lavoro recupererà per l'intero periodo di malattia o infortunio (il cui inizio convenzionalmente decorre dal primo giorno del mese successivo a quello di sbarco) l'intero versamento da lui effettuato mediante trattenuta sulla retribuzione.

2.3) Alla risoluzione del rapporto di lavoro in continuità verranno meno tutti gli obblighi contrattuali relativi alla copertura assicurativa sanitaria.

Il lavoratore avrà, tuttavia, la facoltà di proseguire il rapporto assicurativo assumendone direttamente l'intero onere secondo le modalità e le scadenze indicate da CAS.CO.DI.

3 - Comandanti e Direttori di Macchina non in C.R.L.

3.1) Il diritto alla copertura assicurativa sorgerà all'atto dell'imbarco del Comandante e D.M. e perdurerà fino al momento dello sbarco.

3.2) Al fine di evitare doppi versamenti si procederà come in appresso:

a) nel mese in cui avviene l'imbarco, qualora il Comandante e il D.M. siano privi di copertura assicurativa, il datore di lavoro provvederà alla copertura dal primo giorno del mese di imbarco; qualora siano già coperti di assicurazione la copertura inizierà dal mese successivo a quello di imbarco;

b) nel mese in cui avviene lo sbarco, per qualsiasi motivo esso avvenga, la copertura verrà mantenuta per l'intero mese.

Il datore di lavoro opererà la trattenuta della quota di pertinenza del Comandante e D.M. sulle competenze di ogni mese indipendentemente dalla periodicità dei versamenti fatti alla CAS.CO.DI. sulla base della polizza di assicurazione.

Successivamente allo sbarco il Comandante e D.M. potranno mantenere la copertura assicurativa assumendosene, in toto e direttamente, l'onere.

3.3) Gli sbarchi per malattia o infortunio, risolvendo il contratto di imbarco, faranno venire altresì meno la copertura assicurativa, fermo quanto previsto sub 3.1.

In tale evenienza, il Comandante e il D.M. avranno la facoltà di proseguire il rapporto assicurativo assumendosene direttamente l'intero onere.

4 - Qualora - per impedimento del Comandante o del D.M. o per sua sostituzione ovvero per qualsiasi diversa legittima causa - altro ufficiale, anche se all'uopo imbarcato, assumesse il comando o la direzione di macchina per un periodo inferiore a 30 giorni, non si darà corso alla copertura assicurativa di cui al presente accordo.

Superato il periodo di 30 giorni suindicato, la copertura assicurativa dovrà essere attuata con decorrenza dalla nomina nei modi e nei termini indicati nei precedenti paragrafi 2 e 3.

Modalità di pagamento quote

La copertura assicurativa ha la valenza per un anno solare e le modalità di pagamento sono come in appresso indicato:

- a) per i Comandanti e D.M. in C.R.L. il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno sia le quote annuali a suo carico che quelle annuali a carico del Comandante e D.M.
- b) per i Comandanti e D.M. non in C.R.L. e presenti a bordo il primo giorno di ogni anno il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno un dodicesimo del premio annuale sia per la parte a suo carico che per quella a carico del Comandante e D.M.
- c) Il saldo e le regolamentazioni premio avverranno per bilanciamento a fine anno solare per i movimenti avvenuti durante il corso dell'anno stesso.

6 - La Confitarma prende atto che i Comandanti e D.M. pensionati ed i loro nuclei familiari potranno fruire delle prestazioni assicurative e sanitarie di CAS.CO.DI.

7 - L'assicurazione previdenziale integrativa prevista dall'allegato 6 del C.C.N.L. 26 Novembre 1991 e successivo rinnovo per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di Macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero si intende sospesa. Le parti in attesa della prevista regolamentazione legislativa in materia di previdenza integrativa, per il solo anno 1997 e con intesa di successivi incontri finalizzati al riesame della materia concordano quanto segue.

Quale contropartita della sospensione di cui sopra i datori di lavoro corrisponderanno dal 1° gennaio al 31 dicembre 1997 ai Comandanti e ai D.M. alle proprie dipendenze la somma mensile convenzionalmente stabilita in lorde € 46,48.

La somma suindicata sarà corrisposta per 12 mensilità, mediante inclusione nella retribuzione dei 12 mesi solari (o pro rata intendendosi come mese intero la frazione superiore a 15 giorni).

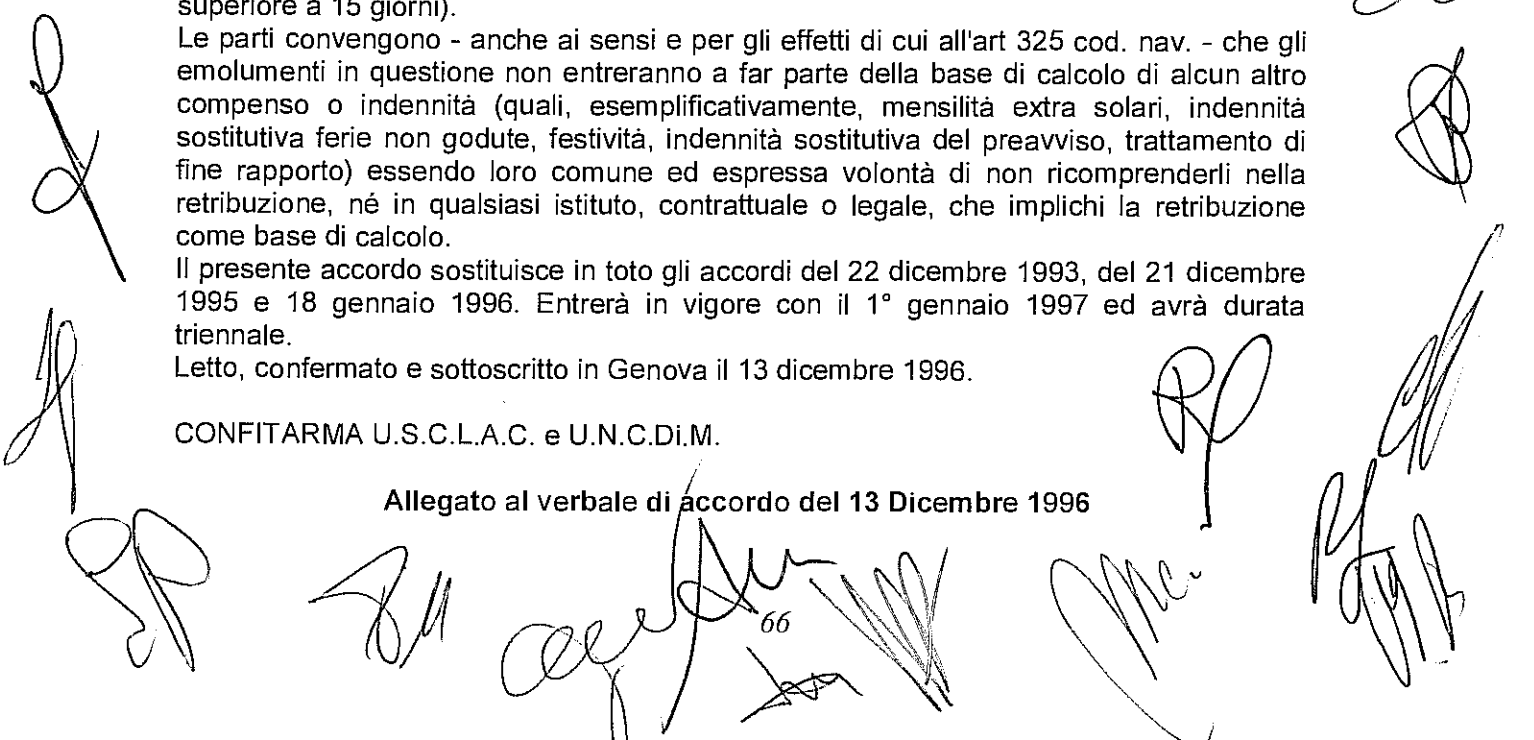
Le parti convengono - anche ai sensi e per gli effetti di cui all'art 325 cod. nav. - che gli emolumenti in questione non entreranno a far parte della base di calcolo di alcun altro compenso o indennità (quali, esemplificativamente, mensilità extra solari, indennità sostitutiva ferie non godute, festività, indennità sostitutiva del preavviso, trattamento di fine rapporto) essendo loro comune ed espressa volontà di non ricomprenderli nella retribuzione, né in qualsiasi istituto, contrattuale o legale, che implichi la retribuzione come base di calcolo.

Il presente accordo sostituisce in toto gli accordi del 22 dicembre 1993, del 21 dicembre 1995 e 18 gennaio 1996. Entrerà in vigore con il 1° gennaio 1997 ed avrà durata triennale.

Letto, confermato e sottoscritto in Genova il 13 dicembre 1996.

CONFITARMA U.S.C.L.A.C. e U.N.C.DI.M.

Allegato al verbale di accordo del 13 Dicembre 1996



**ASSICURAZIONE SANITARIA PER COMANDANTI E DIRETTORI
DI MACCHINA E NUCLEI FAMILIARI**

PRINCIPALI GARANZIE PRESTATE

Massimale assicurato Euro 206.582,76.

- Rimborso spese per visite specialistiche ed accertamenti diagnostici Euro 3.600,00 per nucleo e per anno.
- Anticipo indennizzi ricovero per un preventivo documentato superiore a Euro 7.746,85.
- Termini di liquidazione: 45 giorni lavorativi dalla data di presentazione della pratica completa degli originali, delle relative notule, distinte e ricevute, debitamente quietanze, oppure delle relative copie conformi all'originale, corredate dalla richiesta del medico di base.
- le spese per il trasporto dell'Assicurato all'Istituto di cura per il ricovero e/o l'intervento e dal luogo di cura al suo domicilio verranno rimborsate fino ad un massimo di Euro 800,00 per sinistro nei seguenti termini:
 1. se effettuate con mezzi pubblici rimborso totale dietro presentazione dei biglietti originali;
 2. se effettuate con mezzi propri rimborso chilometrico (Euro 0,25 al KM) solamente se l'Istituto di cura si trova fuori comune di residenza o domicilio;
- In caso di infortunio che non comporti ricovero in Istituto di cura Euro 10.329,14.
- In caso di parto non cesareo comportante ricovero in Istituto di cura (pubblico o privato) Euro 4.000,00.
- In caso di parto cesareo comportante ricovero in Istituto di cura (pubblico o privato) Euro 6.000,00.
- Indennità giornaliera Euro 77,47 in caso di ricovero in Istituto Pubblico.
- Retta dell'accompagnatore Euro 103,29 giornaliera.
- Spese fisioterapiche con il sottolimito di Euro 774,69 per nucleo e per anno assicurato.
- Spese per: mammografia, pap-test, ecografia pelvica con il sottolimito di Euro 200,00 per nucleo e per anno assicurativo.

Più specificatamente:

a) IN CASO DI RICOVERO IN ISTITUTO DI CURA:

Le spese per:

- onorari del chirurgo, dell'aiuto, dell'assistente, dell'anestesista;
- diritti di sala operatoria;
- il materiale di intervento;
- assistenza medica;
- cure;
- medicinali;
- esami;
- retta di degenza;
- garanzia estesa ai 90 giorni pre e post-ricovero;
- spese di viaggio.

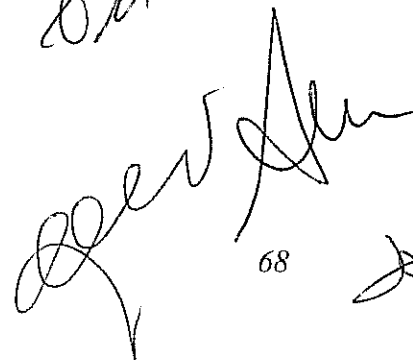
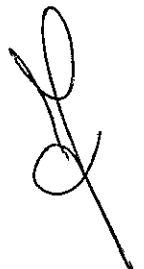

b) IN CASO DI VISITE SPECIALISTICHE ED ACCERTAMENTI DIAGNOSTICI:

Le spese per:

- onorari medici per visite specialistiche (escluse quelle odontoiatriche ed ortodontiche);
- analisi ed esami diagnostici di laboratorio.

PERSONE ASSICURATE:

- Per nucleo familiare si intende convenzionalmente, oltre al Comandante o Direttore di Macchina indicato in elenco, il coniuge, i figli fino alla scadenza del periodo assicurativo annuale al compimento del 26° anno di età, nonché i genitori a carico e conviventi;
- È possibile per i Comandanti e D.M. estendere la copertura assicurativa per i figli con età superiore a 26 anni con la relativa spesa a proprio carico;
- È possibile per i pensionati e loro nuclei familiari usufruire delle prestazioni assicurative sanitarie versando alla CAS.CO.DI. la somma annua di Euro 780,00.



VERBALE DI INTESA

In riferimento all'Integrativa Sanitaria Comandanti e Direttori di Macchina imbarcati su navi di bandiera nazionale, le parti concordano che per gli iscritti FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, il versamento contrattuale previsto in € 1.032,91 annui⁽¹⁾ sarà effettuato al fondo "FANIMAR"; mentre per coloro che sono associati ad USCLAC-UNCDiM al fondo istituito dalle suddette organizzazioni salvo diversa indicazione espressa dall'interessato.

Il personale non iscritto ad alcun sindacato dovrà essere messo in condizioni di effettuare una libera scelta tra i due fondi.

Eventuali versamenti annuali già effettuati anteriormente alla data del presente accordo restano in vigore sino alla scadenza.

Roma, 8 gennaio 1997

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

FEDARLINEA

UILTRASPORTI

⁽¹⁾ Elevato a € 1.442,79 con decorrenza 1° gennaio 2004 1503,00 con decorrenza 1° gennaio 2010. Resta inteso che tale somma sarà ripartita per 2/3 a carico dell'Armatore, comprensiva del contributo di solidarietà versato all'INPS, e per 1/3 a carico del Comandante/Direttore di Macchina.

Con decorrenza 1° gennaio 2016, il contributo di solidarietà versato all'INPS non sarà più sottratto dalla quota a carico dell'Armatore.

A collection of approximately 15 handwritten signatures in black ink, scattered across the lower half of the page. The signatures vary in style, from simple initials to more complex, cursive names. Some signatures appear to be in blue ink. The signatures are positioned around the text, likely representing the signatories to the agreement.

FONDO-FANIMAR

Assicurazione Sanitaria per Comandanti e Direttori di Macchina e Nuclei Familiari (Fascia A Super)

PRINCIPALI GARANZIE PRESTATE - Decorrenza 1° gennaio 2008

1) Ricoveri in strutture private

- € 52.000,00 massimale per nucleo e per anno assicurativo a seguito di ricovero con o senza intervento chirurgico.
- € 104.000,00 massimale per nucleo e per anno assicurativo a seguito di grandi interventi chirurgici.
- € 1.550,00 massimale per parto naturale.

2) Ricoveri in strutture pubbliche

- € 130,00 per ogni giorno di ricovero (2 gg. di franchigia) per un massimo di 90 gg.

A partire dall'1/7/2007 in caso di ricovero in istituti o cliniche private, i rimborsi previsti attraverso la polizza sanitaria stipulata tramite i fondi all'uopo preposti prevedono, a carico dell'assicurato, uno scoperto pari al 15% delle spese sostenute.

3) Rimborso spese

- Visite specialistiche, accertamenti diagnostici, esami di laboratorio, massimale € 2.325,00 con scoperto a carico del richiedente del 20% e franchigia minima di € 36,00.
- Protesi oculistiche, massimale € 259,00 e franchigia di € 36,00.
- Terapie fisiche, massimale € 430,00 e franchigia minima di € 25,00.
- Cure e/o protesi dentarie, massimale € 300,00 e franchigia di € 50,00.

Le prestazioni sono assicurate al Comandante/Direttore di Macchina e al proprio nucleo familiare (come da stato di famiglia, compresi i figli oltre i 26 anni).

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom half of the page, including a large signature on the right side and several smaller ones below.

ADDENDUM ACCORDO 5 GIUGNO 2007

Il giorno 5 luglio 2007, presso la Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, la Fedarlinea e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti e Usclac-Unctdim.

Scopo dell'incontro è quello di meglio chiarire alcune questioni riguardanti le tutele sanitarie, le condizioni generali di polizza assicurativa e la previdenza complementare definite in occasione del recente rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per i Capitani di lungo corso al comando e Capitani di Macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle società del Gruppo Tirrenia non in regolamento organico.

A tale riguardo, le parti hanno convenuto quanto segue:

Polizza sanitaria

A partire dall'1/7/2007 in caso di ricovero in istituti o cliniche private, i rimborsi previsti attraverso la polizza sanitaria stipulata tramite i fondi all'uopo preposti prevedono, a carico dell'assicurato, uno scoperto pari al 15% delle spese sostenute.

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

A collection of approximately 15 handwritten signatures in black ink, arranged in a loose grid pattern across the lower half of the page. The signatures vary in style, with some being highly stylized and others more legible. Some signatures include initials or names, such as 'M', 'P', 'S', 'L', 'G', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

AUMENTI PER ANZIANITA' IN C.R.L.

In vigore dal 01/06/2007

	COMANDANTE	DIR. MACCHINA	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 45,91	€ 42,99	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 91,82	€ 85,98	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 137,73	€ 128,97	0,06
Durante il 8° e 9° anno	€ 183,64	€ 171,96	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 229,55	€ 214,95	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 275,46	€ 257,94	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 321,37	€ 300,93	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 367,28	€ 343,92	0,16

NOTA: Gli importi sopra indicati saranno incrementati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale ~~eenglobate~~, di una cifra pari al prodotto tra l'aumento ed i coefficienti di rivalutazione.

In vigore dal 01/01/2008

	COMANDANTE	DIR. MACCHINA	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 47,26	€ 44,27	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 94,52	€ 88,54	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 141,78	€ 132,81	0,06
Durante il 8° e 9° anno	€ 189,04	€ 177,08	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 236,30	€ 221,35	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 283,56	€ 265,62	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 330,82	€ 309,89	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 378,08	€ 354,16	0,16

NOTA: Gli importi sopra indicati saranno incrementati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale ~~eenglobate~~, di una cifra pari al prodotto tra l'aumento ed i coefficienti di rivalutazione.

In vigore dal 01/06/2007

	COMANDANTE IN 2 ^a	DIR. MACCHINA IN 2 ^a	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 39,23	€ 39,23	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 78,46	€ 78,46	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 117,69	€ 117,69	0,06
Durante il 8° e 9° anno	€ 156,92	€ 156,92	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 196,15	€ 196,15	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 235,38	€ 235,38	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 274,61	€ 274,61	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 313,84	€ 313,84	0,16

NOTA: Gli importi sopra indicati saranno incrementati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale eenglobate, di una cifra pari al prodotto tra l'aumento ed i coefficienti di rivalutazione.

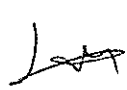
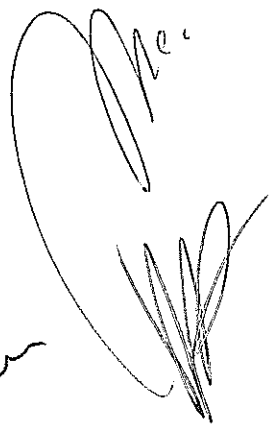
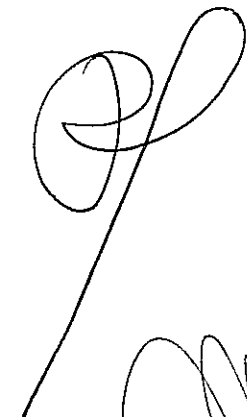
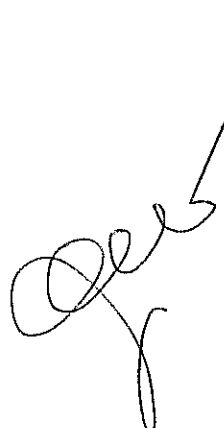
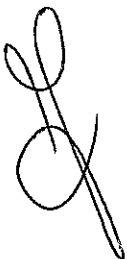
In vigore dal 01/01/2008

	COMANDANTE IN 2 ^a	DIR. MACCHINA IN 2 ^a	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 40,41	€ 40,41	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 80,82	€ 80,82	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 121,23	€ 121,23	0,06
Durante il 8° e 9° anno	€ 161,64	€ 161,64	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 202,05	€ 202,05	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 242,46	€ 242,46	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 282,87	€ 282,87	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 323,28	€ 323,28	0,16

NOTA: Gli importi sopra indicati saranno incrementati, in occasione di ogni aumento del minimo contrattuale eenglobate, di una cifra pari al prodotto tra l'aumento ed i coefficienti di rivalutazione.

Handwritten signatures and initials are present throughout the bottom half of the page, including a large signature in the center and several smaller ones on the left and right sides.

INDICE
(DA REVISIONARE NDR)



INDICE

Premessa 4

Definizioni 5

PARTE PRIMA

Istituzione del rapporto

Art. 1 – Tipi di contratto di imbarco 6

Art. 2 – Contratto di imbarco a viaggio 6

Art. 2/bis – Contratto d'imbarco a tempo determinato..... 7

Art. 3 – Contratto a tempo indeterminato 7

Art. 4 – Orario di lavoro 8

Art. 5 – Incarico temporaneo a terra 8

Art. 6 – Missioni e viaggi di servizio – Ingaggio 8

PARTE SECONDA

Risoluzione del contratto d'imbarco

Art. 7 – Risoluzione di diritto del contratto di imbarco 10

Art. 8 – Risoluzione del contratto di imbarco a viaggio 10

Art. 9 – Risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato 11

Art. 10 – Risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato per i
Comandanti o Direttori di Macchina in periodo di prova 13

Art. 11 – Risoluzione per grave motivo personale 14

Art. 12 – Trattamento di fine rapporto 14

Art. 13 – Naufragio 14

Art. 14 – Contributi sindacali 15

Art. 15 – Contrattazione di secondo livello 15

PARTE TERZA

Continuità del rapporto di lavoro

Art. 16 – Applicabilità delle norme sulla continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) 16

Art. 16/bis – Premio di fidelizzazione alternativo al regime di continuità (C.R.L.) 16

Art. 17 – Periodo di prova ai fini dell'ammissione in C.R.L. 17

Art. 18 – Aumenti per anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro
(C.R.L.) presso lo stesso Armatore 17

Art. 19 – Periodo di imbarco in C.R.L. 18

Art. 20 – Periodo di riposo in C.R.L. 18

Art. 21 – Aspettativa 19

Art. 22 – Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale 19

Art. 23 – Collegio arbitrale 20

Art. 24 – Risoluzione del contratto di imbarco in continuità di rapporto di lavoro
(C.R.L.) 21

Art. 25 – Cause di cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro
(C.R.L.) 21

Art. 26 – Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)
per volontà dell'Armatore – Preavviso 22

Art. 27 – Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per dimissioni	23
Art. 28 – Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per limiti di età – per invalidità o inidoneità – per morte	23
Art. 29 – Cancellazione dal regime di C.R.L. per cessazione o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo.....	23
Art. 30 – Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per grave inadempienza	24
Art. 31 – Sbarco per malattia o infortunio	24
Art. 32 – Indisponibilità per malattia o infortunio durante il periodo di riposo	24

Turno Particolare

Art. 32/bis – Istituzione del Turno Particolare	24
Art. 32/ter – Periodo di imbarco	25
Art. 32/quater – Cancellazione dal Turno Particolare	25
Art. 32/quinqies – Scatti di anzianità	26

PARTE QUARTA

Trattamento economico

Art. 33 – Retribuzione	27
Art. 34 – Stipendio	27
Art. 35 – Minimo contrattuale conglobato mensile	27
Art. 36 – Indennità di rappresentanza	27
Art. 37 – Gratifica natalizia	28
Art. 38 – Gratifica pasquale.....	28
Art. 39 – Indennità di navigazione	28
Art. 40 – Valore convenzionale della panatica quale coefficiente della retribuzione	31
Art. 41 – Indennità per perdita di corredo personale o di strumenti professionali	31
Art. 42 – Assegni per il nucleo familiare	31
Art. 43 – Alloggio e vitto - Panatica	32
Art. 44 – Delega per il pagamento di parte dello stipendio	32

PARTE QUINTA

Svolgimento del rapporto di lavoro

Art. 45 – Giorni festivi	33
Art. 46 – Giorni festivi e sabati durante l'imbarco	33
Art. 47 – Festività nazionali od altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica	33
Art. 48 – Ferie annuali retribuite	34
Art. 49 – Indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi	34
Art. 50 – Congedo Matrimoniale	34

PARTE SESTA

Assicurazioni sociali

Art. 51 – Assicurazioni infortuni	35
Art. 52 – Assicurazione malattie	35

Art. 53 – Assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera a favore dei beneficiari della Legge 16 ottobre 1962, n. 1486	36
Art. 54 – Assistenza economica per le malattie insorte dopo il 28° giorno dalla data dello sbarco	36

PARTE SETTIMA
Disposizioni finali

Art. 55 – Aggiornamento professionale	38
Art. 56 – Responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione	38
Art. 57 – Richiamo alle armi	38
Art. 58 – Condizioni di miglior favore	39
Art. 59 – Divergenze di interpretazione	39
Art. 60 – Decorrenza e durata	39

ALLEGATI

All. 1 – Modello di contratto di imbarco "a viaggio"	40
All. 1/bis – Modello di contratto di imbarco "a tempo determinato"	41
All. 2 – Modello di contratto di imbarco "a tempo indeterminato"	42
All. 3 – Modello di contratto di imbarco "a viaggio"	43
All. 3/bis – Modello di contratto di imbarco "a tempo determinato"	44
All. 4 – Modello di contratto di imbarco "a tempo indeterminato"	45
All. 5 – Condizioni generali di polizza assicurativa	46
All. 6 – Verbale di accordo per la previdenza complementare	50
All. 7 – Intesa su età pensionabile	53
All. 8 – Verbale di accordo 22 dicembre 1993.....	54
All. 9 – Verbale di accordo 18 gennaio 1996.....	57
All. 10 – Verbale di accordo 13 dicembre 1996.....	58
All. 11 – Verbale di intesa 8 gennaio 1997.....	63
All. 12 – Addendum accordo 5 giugno 2007	65
All. 13 – Aumenti per anzianità in C.R.L.	66