

(3)

**SEZIONE PER L'IMBARCO DEI COMANDANTI E DIRETTORI
DI MACCHINA DI NAVI DA CROCIERA, DA CARICO E
TRAGHETTI PASSEGGERI/MERCI SUPERIORI A 3.000 TSL
DELL'ARMAMENTO NAZIONALE**

L'anno 2024 addì 11 del mese di luglio in Roma

- CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA)
- ASSARMATORI

e

le Organizzazioni dei lavoratori sottoelencate:

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

hanno stipulato la presente Sezione per i comandanti e direttori di macchina di navi da crociera, da carico e traghetti passeggeri/merci superiori a 3.000 tsl dell'armamento nazionale.

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 la presente Sezione che si intende sostitutiva di quella preesistente.

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 la presente Sezione che si intende sostitutiva di quella preesistente.

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto di conclusione e stipulazione del presente rinnovo e dei precedenti rinnovi, 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 difformi 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 della presente Sezione 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 della presente Sezione, 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.
- C) Il termine "DIRETTORE DI MACCHINA" usato nel testo della presente Sezione, 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.

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 della presente Sezione, in osservanza all'art. 325 del Codice della Navigazione, il contratto di arruolamento può essere stipulato:

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

2 - 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 o per più viaggi

1 - Con il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi 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, qualora il predetto limite scada nel corso del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione. Una durata massima del contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi superiore a quella sopra indicata può essere altresì determinata con accordi aziendali.

Se il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi supera il termine massimo sopra definito o quello eventualmente stabilito dalla contrattazione di secondo livello, si considera a tempo indeterminato.

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

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

6 - Il 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.

Art. 3

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. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

2 - Il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata fino a 4 (quattro) mesi. Il contratto è prorogabile anche più di una volta, d'intesa con il lavoratore, per esigenze dell'azienda, per una durata massima pari a 5 (cinque) mesi. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali. Ai sensi dell'art. 326, comma 2 e comma 3 del codice della navigazione, si conviene che in caso di intervallo pari o inferiore a 60 (sessanta) giorni tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato e/o a viaggio o per più viaggi il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo nel caso in cui, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 (sessanta) giorni, si raggiunga complessivamente l'arco temporale superiore ad un anno.

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.

Art. 4

Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

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

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

3 - Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può avere una durata fino a mesi 4 (quattro) riducibile o prorogabile da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda, fino a 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.

Art. 4 bis

Periodo di prova

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

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

3 - Entro il periodo di prova l'Armatore può risolvere il contratto di imbarco in qualunque porto nazionale, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco compreso, nonché quanto previsto all'art. 11 della presente Sezione.

4 - Il contratto di arruolamento può essere risolto durante il periodo di prova anche dal Comandante o Direttore di macchina con l'osservanza delle norme di cui all'art. 11 della presente Sezione e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso.

5 - Se il contratto di arruolamento è risolto durante il periodo di prova in un porto diverso da quello ove il contratto stesso è stato stipulato, si applicheranno le disposizioni della presente Sezione in materia di rimpatrio.

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

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

Art. 5 **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. 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 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 dell'ufficiale mancante maggiorato del 7% (sette per cento).

Art. 6 **Trattamento del personale marittimo in servizio di comandata/incarico temporaneo a terra**

1 - In relazione al periodo svolto in servizio di incarico temporaneo a terra/comandata, la cui disciplina è riportata nell'Appendice del CCNL unico dell'industria armatoriale, il Comandante o Direttore di Macchina percepirà lo stipendio mensile di cui all'art. 43 ed una indennità pari al 37 per cento del minimo contrattuale.

Maturerà la gratifica natalizia di cui all'art. 46, la gratifica pasquale di cui all'art. 47, nonché le ferie di cui all'art. 56 e l'anzianità di servizio agli effetti previsti dalla presente Sezione.

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.

2 - Il servizio prestato in località diversa dalla propria provincia di residenza verrà considerato "Missione" e regolato dalle norme di cui al successivo art. 7 fermo restando quanto previsto al comma 2 del presente articolo.

Art. 7

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. 43 ed una indennità pari al 37 per cento del minimo contrattuale.

Maturerà la gratifica natalizia di cui all'art. 46, la gratifica pasquale di cui all'art. 47, nonché le ferie di cui all'art. 56 e l'anzianità di servizio agli effetti previsti dalla presente Sezione.

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 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. 44 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 residenza fino a bordo, e allo sbarco, dal bordo fino al luogo di residenza.

PARTE SECONDA
RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Art. 8
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. 9
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; ricorrendone i requisiti, l'armatore corrisponderà al Comandante o Direttore di macchina l'eventuale trattamento economico di cui all'art. 359, ultimo comma del Codice della Navigazione.

Art. 10
**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 di arruolamento a tempo indeterminato o del contratto di 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:

- interdizione del commercio;
- disarmo per qualsiasi causa;
- alienazione del mezzo navale;

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

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

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

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

1 - La risoluzione del contratto di 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. 10 bis
Effetti sul contratto di arruolamento in caso
di atti di pirateria e rapina armata contro le navi

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

Art. 11
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. 12
Risoluzione del contratto di 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, il contratto di 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 calcolato secondo le modalità indicate al successivo art. 13.

2 - Il contratto di 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, per iscritto. 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. 7 comma 3 della presente Sezione.

Art. 13
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 della legge 29 maggio 1982, n. 297. Pertanto, la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi:

- minimo contrattuale mensile di cui all'art. 44;

- aumenti per anzianità nella qualifica di cui agli artt. 20 e 37;
- rateo della gratifica natalizia;
- rateo della gratifica pasquale;
- panatica convenzionale di cui all'art. 49.

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

Art. 14 Naufragio

1 - Nel caso di risoluzione del 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. 15 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. 15 della Sezione per l'imbarco dei comandanti e i direttori di macchina di navi da crociera, da carico e traghetti passeggeri/merci superiori a 3.000 tsl dell'armamento nazionale, 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 con decorrenza dal mese di

Distinti saluti.

Firma del Comandante/Direttore di Macchina

Art. 16 Contrattazione di secondo livello

1 - Conformemente a quanto previsto in materia dai vigenti accordi interconfederali viene istituito il secondo livello di contrattazione in sede aziendale.

2 - Le aziende nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione di secondo livello o che non applicano alcun accordo sindacale di secondo livello saranno tenute ad erogare, ai marittimi imbarcati, a titolo perequativo, un elemento "retributivo di garanzia" lordo mensile pro-capite non utilizzabile ai fini del calcolo degli istituti differiti né dello straordinario, pari al 3% del minimo contrattuale. Tale importo sarà assorbito nel caso di stipula di accordo aziendale o di secondo livello.

PARTE TERZA
REGOLAMENTO DELLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 17
**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 - 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. 19 e sarà comunicata per iscritto ai Comandanti o Direttori di Macchina interessati.

Art. 18
Premio di fidelizzazione alternativo al regime di C.R.L.

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, 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 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 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 CRL e quelli che beneficiano del premio di fidelizzazione concorrono alla copertura del numero previsto all'art. 17, comma 1, della presente Sezione.

Art. 19
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 - L'Armatore è tenuto a comunicare al Comandante o Direttore di Macchina l'eventuale mancato superamento della prova ai fini dell'ammissione in C.R.L., entro il termine stabilito al comma 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.).

4 - 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 re-immesso nel grado precedente.

Art. 20

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 4, fino ad un massimo di otto bienni.

2 - Il periodo di prova di cui all'art. 19 se superato sarà considerato ai fini della determinazione degli aumenti di anzianità.

Art. 21

Periodo di imbarco in C.R.L.

1 - Il periodo contrattuale di imbarco per il Comandante o Direttore di Macchina in C.R.L. può avere una durata fino a mesi 4 che d'intesa con il marittimo, per esigenze aziendali, è prorogabile fino a giorni 30 e riducibile fino a giorni 30.

2 - La durata dell'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. 22.

Art. 22

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 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 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. 57.

5 - Il Comandante o Direttore di Macchina, che avendo usufruito del periodo di riposo di cui al comma 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 mensile di cui all'art. 44.

6 - I periodi di malattia e infortunio indennizzati, comunicati alle Società dall'Istituto competente, 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 1) al Comandante o Direttore di Macchina sarà corrisposta la retribuzione su base mensile così composta:

- minimo contrattuale;
- 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. 23.

Al Comandante o al Direttore di Macchina sbarcato per grave motivo personale non spetta la disponibilità retribuita di cui al comma 5 del presente articolo, applicandosi l'aspettativa di cui all'art. 23.

Art. 23 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. 24 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. 23 della presente Sezione.

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.

3 - L'indisponibilità dovrà essere comunicata per iscritto all'atto in cui si verifica e non al momento della chiamata per l'imbarco.

Art. 25 Risoluzione del contratto di arruolamento in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.)

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

Art. 26
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 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 risoluzione del rapporto di lavoro deve essere notificata per iscritto e motivata, dalla parte recedente alla controparte, rispettando gli eventuali termini di preavviso di cui ai successivi articoli 27, 28, 30.
- 3** - È facoltà del Comandante o Direttore di Macchina di ricorrere al Collegio di conciliazione e arbitrato di cui all'art. 40 nei casi previsti alle lettere a), d), h) del presente articolo.

Art. 27
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 - È 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. 43;
- rateo della gratifica natalizia di cui all'art. 46;
- rateo della gratifica pasquale di cui all'art. 47;
- panatica convenzionale di cui all'art. 49, 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. 39, ultimo comma.

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. 7 comma 3.

Art. 28
**Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro
per dimissioni**

1 - Ferma restando l'osservanza degli obblighi derivanti dal contratto di arruolamento, le dimissioni devono essere presentate per iscritto, 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. 29
**Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)
per limiti di età - per inidoneità - per morte**

1 - Alla cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per:
a) limiti di età pensionabile;
b) inidoneità definitiva;
c) 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. 27 della presente Sezione.

Art. 30
**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. 27 della presente Sezione.

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 nel grado di bordo presso lo stesso Armatore.

Art. 31
**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 dallo stesso Armatore 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. 32
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. 33
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, deve comunicare la sua indisponibilità all'Armatore per iscritto, 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.

PARTE QUARTA

REGOLAMENTO DEL TURNO PARTICOLARE

Art. 34

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, 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 della qualifica ricoperta 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. 18, ultimo comma, della presente Sezione.

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

Art. 35

Periodo di imbarco

1 - Il periodo contrattuale di imbarco può avere una durata fino a 4 (quattro) mesi, che, d'intesa con il marittimo, per esigenze aziendali, è prorogabile o riducibile fino a giorni 30. La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

2 - Il Comandante o il Direttore di macchina, completato il periodo di imbarco, sbarcherà per "avvicendamento".

3 - Per i Comandanti o i Direttori di macchina non in continuità di rapporto di lavoro il contratto di arruolamento cessa al compimento del periodo contrattuale di imbarco. Al marittimo saranno corrisposte tutte le competenze maturate durante il periodo di imbarco, oltre al trattamento di fine rapporto, secondo le misure e le modalità indicate all'art. 13 e fermo restando quanto previsto in materia di previdenza complementare.

3 bis - A esclusione dei casi di diverse turnazioni fra i periodi di imbarco e quelli di riposo a terra definite da eventuali accordi sindacali di secondo livello sottoscritti dalle OO.SS. stipulanti e firmatarie della presente Sezione, in caso di mancata chiamata all'imbarco 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 per periodi di imbarco superiori a 60 giorni,

- di 18 giorni per periodi di imbarco pari o inferiori a 60 giorni,

al marittimo in Turno Particolare imbarcato con contratto di arruolamento a tempo indeterminato verrà corrisposto un importo onnicomprensivo a titolo di indennizzo - che non ha alcun riflesso diretto o indiretto su qualsiasi istituto economico contrattuale - quantificato in una misura pari al 50% dell'indennità di preavviso.

Per ogni successivo periodo di quindici giorni di mancata chiamata all'imbarco il suddetto importo verrà incrementato nella misura del 10% dell'indennità di preavviso, fino a concorrenza massima dell'80% dell'importo del preavviso.

Tale indennizzo, che verrà corrisposto unitamente alle competenze relative al primo mese di imbarco, spetterà soltanto se il marittimo:

- abbia comunicato per iscritto (secondo le modalità previste aziendalmente), prima del completamento del periodo di riposo, la propria disponibilità all'imbarco al termine del periodo predetto e

- non sia stato imbarcato, nel periodo di mancato arruolamento, con altra impresa armatoriale. L'azienda verificherà tale requisito al momento del successivo imbarco.

Ai fini del computo del periodo, superato il quale spetta il suddetto indennizzo, sono in ogni caso esclusi i giorni di malattia e infortunio, nonché quelli comunque indennizzati dagli Enti presso i quali il lavoratore è assicurato.

3 ter – Fatti salvi eventuali accordi di secondo livello siglati dalle OO.SS. stipulanti la presente Sezione, la disposizione di cui al comma precedente non si applica ai marittimi iscritti ai Turni Particolari di Riserva e/o a Liste Stagionali.

NOTA TRANSITORIA

In non poche realtà aziendali - in particolare quelle che praticano servizi con caratteristiche di stagionalità - sono stati negli anni sottoscritti accordi di secondo livello che, con specifiche finalità sociali di ampliamento della base occupazionale e/o di ottimizzazione dell'organizzazione del lavoro, hanno previsto una diversa disciplina della gestione dei Turni Particolari che potrebbe essere non coerente con la nuova formulazione dell'art. 35 commi 3, 3 bis e 3 ter.

Le parti, pertanto, per dirimere eventuali situazioni di potenziale conflittualità, concordano che la riscrittura dell'art. 35 trovi applicazione dopo 9 mesi dall'entrata in vigore della presente Sezione e che, in tale periodo, ferme restando le previgenti disposizioni contrattuali su tale materia, gli accordi citati possano essere riesaminati da apposita Commissione insediata presso l'Associazione armatoriale di riferimento stipulante la presente Sezione.

Esperito il suddetto comporta di 9 mesi, le parti ritengono esaurita in maniera compiuta la procedura sopra descritta.

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

Qualora il marittimo debba iniziare l'ultimo viaggio del suo periodo di imbarco, potrà essere sbarcato entro i venti giorni precedenti la scadenza del periodo di imbarco.

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. 36

Cancellazione dal Turno Particolare

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

- a) indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 30 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;
- b) l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'Ente 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/fax e/o anche per via telematica facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro due giorni dall'insorgere del motivo;
- d) lo sbarco per volontà del marittimo senza giustificato motivo;
- e) l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;
- f) il rifiuto di trasbordare;

- g) 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;
- j) produzione documentale mendace e/o impropria a sostegno della disponibilità all'imbarco.

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

3 - Fermo restando quanto previsto dal comma 1 del presente articolo, il marittimo che per giustificato motivo non risponde alla chiamata per l'imbarco su una determinata nave, potrà successivamente essere imbarcato sulla medesima nave o su altra dello stesso tipo adibita alla medesima linea, una volta cessati i motivi che causarono il mancato imbarco.

4 - 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.

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

Art. 37 **Scatti di anzianità**

1 - Il regime di scatti di anzianità di cui all'art. 20 della presente Sezione 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.

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.

PARTE QUINTA
NORME DISCIPLINARI, COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E RECLAMI

Art. 38

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. Il Comandante e il Direttore di macchina sono tenuti ad eseguire ogni direttiva dell'Armatore, per ciò che concerne il servizio, le procedure e i protocolli aziendali, ferme restando le prerogative previste dal Codice della Navigazione.

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. Ogni marittimo ha il diritto di lavorare, addestrarsi e vivere in un ambiente privo di molestie e bullismo di carattere sessuale, razziale o di altra specie. L'armatore considererà tali condotte gravi infrazioni disciplinari da parte del marittimo.

3 - Il Comandante e il Direttore di Macchina devono esercitare il potere a loro derivante dalle norme di legge in modo tale che sulle unità navali 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 - Il Comandante e il Direttore di Macchina devono rifiutare elargizione di denaro da parte di chiunque. Sono tenuti ad osservare quanto previsto dal codice etico aziendale che deve essere messo a disposizione del marittimo in ogni sua parte, nonché quanto previsto dai modelli di organizzazione e gestione adottati ai sensi del 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, nonché rispettoso delle comuni norme di igiene, decoro e di tutela ambientale, oltre che dell'ambiente di lavoro nel suo complesso.

Art. 39

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. La convocazione per l'audizione deve essere comunicata 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 un massimo di 10 giorni;
- e) sospensione dal turno particolare per un periodo massimo di 2 mesi;
- f) risoluzione del contratto di arruolamento e/o cancellazione dal turno particolare;
- g) risoluzione del contratto di arruolamento e/o cancellazione dall'elenco del personale in CRL.

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 adotta 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 adottare nei confronti del lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

d) ed e) 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. Richiedere a bordo l'esecuzione di lavori per proprio conto senza l'utilizzo di materiale dell'Azienda.

4. Rivolgere a terzi frasi offensive, salvo che per natura, modalità e circostanze non costituisca più grave mancanza ai sensi dei paragrafi successivi.

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 adottare nei confronti del lavoratore il provvedimento di cui alla lettera successiva.

f) e g) Risoluzione del contratto di arruolamento e/o 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 contratto di arruolamento, dando luogo alla cancellazione dalla CRL o dal TP, ed in particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, per:

1. Inosservanza al prescritto divieto di fumare dove è vietato e in ogni caso 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. Commette furto o reati contro il patrimonio (ad esempio truffa, contrabbando, trafugamento) o trasporta paccottiglie, imbarca o si rende responsabile di favoreggiamento di clandestini.

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.

8bis. Commette qualsiasi mancanza che porti pregiudizio alla sicurezza del mezzo navale e/o della navigazione;

8ter. Commette azioni od omissioni con dolo o colpa grave da cui possa derivare pregiudizio all'incolumità delle persone o alla sicurezza delle persone e dei beni;

8quater. 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'immagine e al decoro, all'integrità e alla sicurezza di persone e/o della nave.

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

10. Commette atti di molestie o bullismo o atti di violenza fisica e/o psicologica e/o verbale o morale nei confronti di colleghi/e e/o soggetti 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 o comportamenti pericolo di danno alle persone.
14. Recidiva in qualsiasi mancanza che abbia dato luogo all'adozione di due sospensioni nei ventiquattro mesi antecedenti.

Il caso di cancellazione dalla CRL e dall'elenco del TP per giusta causa, ai sensi delle lettere f) e g) numeri 2, 3, 4, 8, 8bis, 8ter, 8quater, 9, 10, 13, esclude la liquidazione dell'indennità sostitutiva del preavviso.

In tutti i casi in cui, nella presente Sezione, si parla di "prescrizione" delle sanzioni disciplinari, si intende un periodo a ritroso di due anni dalla data di notifica del provvedimento 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 di cui alle lettere f) e g). 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.

In caso di cancellazione dalla CRL o dall'elenco del TP, ove il Collegio di conciliazione, 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. o T.P.
- 60 e 120 giorni fino a 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in C.R.L. o T.P.
- 75 e 150 giorni oltre 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in C.R.L. o T.P.

Art. 40 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 la presente Sezione e secondo le procedure e modalità di cui ai seguenti commi, da esperirsi presso la Commissione Sindacale di conciliazione.

2 - La Commissione di Conciliazione è composta:

- per le imprese armatoriali da un rappresentante dell'Associazione datoriale stipulante la presente Sezione a cui l'armatore aderisce;
- per il lavoratore da un rappresentante della Organizzazione Sindacale firmataria della presente Sezione 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 della presente Sezione che rappresenta l'istante;

- succinta esposizione dei fatti e le ragioni a fondamento delle pretese.

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

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

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

Qualora una parte non possa presenziare adducendo un giustificato motivo, o le parti concordino sulla necessità di un rinvio al fine di valutare la possibilità di addivenire ad una composizione bonaria della controversia, la Commissione fisserà un nuovo incontro, entro il termine di 10 giorni. Il tentativo di conciliazione deve comunque essere espletato entro il termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della richiesta alla controparte.

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

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

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

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

Art. 41

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 SESTA TRATTAMENTO ECONOMICO

Art. 42 Retribuzione

1 - La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dalla presente Sezione. La paga base giornaliera è ragguagliata a 1/30^{mo} del minimo contrattuale, salvo quanto disposto dal successivo art. 57.

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

3 - A decorrere dal 1° luglio 2024 le parti hanno concordato di istituire un elemento aggiuntivo della retribuzione (EAR) per 14 mensilità secondo l'Allegato 5, dandosi atto che l'ammontare complessivo dell'EAR è stato concordemente determinato come omnicomprensivo di ogni sua incidenza economica su tutti gli istituti diretti, indiretti e differiti del presente CCNL e comunque sul globale trattamento erogato ai lavoratori, con l'eccezione del solo TFR.

Tenuto conto, fra l'altro, di quanto stabilito dall'art. 325, ultimo comma cod. nav., le parti, a ogni effetto, stabiliscono che il suddetto EAR non può essere considerato direttamente o indirettamente nel calcolo della retribuzione, né di ogni altro istituto del presente CCNL che, direttamente o indirettamente, implichi la retribuzione come base di calcolo, con l'eccezione del solo TFR.

NOTA A VERBALE (18 aprile 2002)

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

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

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

Art. 43 Stipendio

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

- a) minimo contrattuale mensile di cui all'art. 44;
- b) aumenti per anzianità aziendale nella qualifica, di cui all'art. 20 per coloro che sono in regime di C.R.L. e all'art. 37 per coloro che sono iscritti nel Turno Particolare.

Art. 44 Minimo contrattuale mensile

1 - Il minimo contrattuale mensile viene fissato, con decorrenza:

- dal 1° luglio 2024	
- Comandante	€ 3.593,44
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 3.161,61
- Direttore di Macchina	€ 3.402,17
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 3.161,61
- dal 1° luglio 2025	
- Comandante	€ 3.680,62
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 3.238,31
- Direttore di Macchina	€ 3.484,71
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 3.238,31
- dal 1° luglio 2026	
- Comandante	€ 3.767,80
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 3.315,01
- Direttore di Macchina	€ 3.567,25
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 3.315,01

Art. 45 **Indennità di rappresentanza**

1 - Viene istituita una "indennità di rappresentanza" di € 35,00 lorde mensili, che verrà corrisposta ai Comandanti e Direttori di Macchina per qualunque tipo di navigazione. Tale indennità verrà elevata a € 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. 46 **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. 43 e panatica convenzionale di cui all'art. 49. 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. 47 **Gratifica pasquale**

1 - 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. 43 e panatica convenzionale di cui all'art. 49.

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. 48 **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 2 ^a	€ 1.036,53
Direttore di Macchina	€ 1.043,40
Direttore di Macchina in 2 ^a	€ 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 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 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.

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 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 interruttrive 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), 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.

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 contrattuale 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 pattizamente 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. 49
**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. 50
**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. 51
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 e consumato a bordo, ed i generi alimentari devono essere di buona qualità. Le forniture di vitto, nell'ambito del servizio mensa, dovranno essere gratuite e in linea con gli standard nazionali, internazionali ILO per quanto riguarda quantità, valore nutrizionale, qualità, e varietà, saranno bilanciate e terranno in considerazione la durata e la natura del viaggio nonché il numero di marittimi presenti a bordo. Sarà, inoltre, sempre garantito l'accesso gratuito all'acqua potabile.

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 aziendalimente 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. 52
Delega per il pagamento di parte dello 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.

NOTA A VERBALE

Con riferimento al comparto crocieristico, la contrattazione aziendale potrà prevedere diverse modalità di corresponsione dei vari istituti economici di cui alla presente Sezione.

PARTE SETTIMA
SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 53
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, il Venerdì Santo e la Vigilia di Natale.

Art. 54
Giorni festivi e sabati durante l'imbarco

- 1** - Al Comandante o Direttore di Macchina per i giorni festivi di cui all'art. 53 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. 57.

NOTA A VERBALE

Trattamento del 7° giorno

Considerato che sono sorte talune incertezze in ordine al trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi, le parti ad ogni effetto precisano che la regola contrattuale del settore per quanto attiene al corrispettivo giornaliero è quella del divisore 30, e pertanto precisano che la regola contrattuale circa la suddivisione per il divisore 26 costituisce eccezione e clausola di miglior favore anche per quanto attiene al suddetto trattamento del lavoro domenicale a bordo delle navi.

Le parti confermano altresì che l'indennità di navigazione costituisce un emolumento globale e di ulteriore trattamento di miglior favore, volto specificatamente a compensare e risarcire ogni possibile circostanza di disagio e penosità causata dal vincolo di permanenza a bordo.

Tutto ciò considerato, le parti si danno reciprocamente atto che il complessivo regime contrattuale vigente, anche con riferimento all'ulteriore riposo compensativo per la giornata del sabato, costituisce corrispettivo per ogni e qualsiasi titolo previsto da leggi e da ogni altra fonte, e pertanto riconoscono che tale volontà, come qui chiarita, regolerà anche per il futuro ogni maggiorazione dovuta per 1 giorno domenicale.

Roma, 23 luglio 1997

Art. 55
Festività nazionali o altre festività normalmente infrasettimanali
cadenti di domenica

1 - Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica è dovuta, oltre al trattamento spettante ai sensi del precedente art. 54, una ulteriore giornata di riposo compensativo.

Art. 56
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. 57.

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. 57
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. 43, della panatica convenzionale di cui all'art. 49, nonché dei ratei della gratifica natalizia di cui all'art. 46 e della gratifica pasquale di cui all'art. 47 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. 22 punto 7 della presente Sezione, 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. 57.

Art. 58
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 OTTAVA
ASSICURAZIONI SOCIALI**

Art. 59

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

1 - 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. 60

**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'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, 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 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 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 la presente Sezione che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

PARTE NONA DISPOSIZIONI FINALI

Art. 61

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.

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

Art. 62

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 un procedimento penale nei confronti del Comandante o del Direttore di Macchina per fatti che siano direttamente connessi all'esercizio delle sue funzioni, ogni spesa per tutti i gradi di giudizio è a carico dell'Armatore. Tale obbligo può essere assolto anche mediante una copertura assicurativa per la tutela dei rischi legali, del cui premio annuo si farà carico l'azienda fino a un massimo di 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 di cui al comma 2 sarà oggetto di confronto nell'ambito della contrattazione di secondo livello.

Art. 63

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. 64
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. 65
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. 66
Decorrenza e durata

1 - La presente Sezione decorre dal 1° luglio 2024 ed avrà validità fino al 31 dicembre 2026. Essa si intenderà tacitamente prorogata di anno in anno qualora non venga disdettata da una delle parti, con lettera raccomandata, almeno sei mesi prima della scadenza. In ogni caso essa resterà in vigore fino a quando non sarà sostituita da un successivo accordo dello stesso livello.

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

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 mensile e massima anzianità aziendale a titolo di permessi sindacali retribuiti

stipendio (art. 43) con massima anzianità (art. 20) x 28

240

CONDIZIONI GENERALI DI POLIZZA ASSICURATIVA CONTRO GLI INFORTUNI

Le parti convengono di fissare le condizioni generali assicurative qui di seguito elencate, che dovranno essere inserite nella polizza per la copertura dei rischi 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.

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 € 61.974,83 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 65° 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 65 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
da 55 a 60 anni non compiuti	€ 6.000,00
da 60 a 65 anni non compiuti	€ 3.000,00

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 euro.

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

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

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 (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.

* * * * *

ACCORDO 3 FEBBRAIO 2009 – PREVIDENZA COMPLEMENTARE

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

* * * * *

ACCORDO 11 LUGLIO 2024 – PREVIDENZA COMPLEMENTARE

Con riferimento all'accordo 30 maggio 2007 e ss.mm.ii. sulla previdenza complementare, le parti concordano che a decorrere dal mese di luglio 2024, l'aliquota relativa al contributo mensile al Fondo Priamo a carico dell'azienda verrà elevata al 2,5%, ferma restando quella a carico del lavoratore pari all'1%.

POLIZZA ASSICURATIVA SANITARIA

**VERBALE DI ACCORDO
22 dicembre 1993**

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;

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.

**VERBALE DI ACCORDO
18 gennaio 1996**

Premesso

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.

VERBALE DI ACCORDO
13 dicembre 1996

Le Parti,

premesso

- 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 97/98/99 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:

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

5 - 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 ricompenderli 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.

Allegato al verbale di accordo del 13 dicembre 1996

ASSICURAZIONE SANITARIA PER COMANDANTI E DIRETTORI DI MACCHINA E NUCLEI FAMILIARI

Principali garanzie prestate dal CAS.CO.DI. indirettamente per anno e per nucleo – **Decorrenza 1° luglio 2024**

- Rimborso spese per visite specialistiche e accertamenti diagnostici: **€ 5.500,00** con uno scoperto del 20%.
- Ricoveri in strutture private
 - Massimale per nucleo e per annuo assicurato a seguito ricovero con o senza intervento chirurgico **€ 206.583,00 – € 400.000,00** nel caso di grande intervento chirurgico con uno scoperto del 20%.
 - Anticipo indennizzo del 50% per preventivo superiore a **€ 7.747,00**.
 - Rimborso spese per accertamenti diagnostici effettuati nei 90 giorni pre e post ricovero.
 - Rimborso spese per esami, acquisto farmaci e trattamenti fisioterapici effettuate nei 90 giorni post intervento/ricovero.
 - Rimborso spese accompagnatore fino ad un massimo giornaliero di **€ 105,00** e fino ad un massimo di 90 giorni all'anno • Rimborso spese viaggio assicurato dal proprio domicilio all'istituto di cura e viceversa con un massimale di **€ 800,00** a sinistro.
- Ricoveri in strutture pubbliche
 - Diaria giornaliera per ogni giorno di ricovero di **€ 150,00** fino ad un massimo di 90 giorni.
 - Rimborso spese per accertamenti diagnostici effettuati nei 90 giorni pre e post ricovero.
 - Rimborso spese per esami, acquisto farmaci e trattamenti fisioterapici effettuate nei 90 giorni post intervento/ricovero.
 - Rimborso spese accompagnatore fino ad un massimo giornaliero di **€ 105,00** e fino ad un massimo di 90 giorni all'anno.
 - Rimborso spese viaggio assicurato dal proprio domicilio all'istituto di cura e viceversa con un massimale di **€ 800,00** a sinistro.
- Infortunio senza ricovero in Istituto di cura: rimborso delle relative spese con un massimale di **€ 10.330,00**.
- Parto in struttura privata rimborso spese fino alla concorrenza massima:
 - parto cesareo: **€ 6.000,00**
 - parto non cesareo: **€ 4.000,00**
- Pacchetto prevenzione donna: una mammografia, una ecografia pelvica e un pap-test per anno con un sottolimito di **€ 200,00**.

- Lenti correttive per occhiali o a contatto: rimborso con un massimale di **€ 450,00** per nucleo familiare all'anno.
- Trattamenti Fisioterapici Riabilitativi
 - Rimborso spese per trattamenti fisioterapici a seguito malattia o infortunio esclusivamente a fini riabilitativi con un sottolimito di **€ 5.000,00**.
- Infiltrazioni
 - Rimborso spese per somministrazione mediante infiltrazioni a solo scopo terapeutico con un sottolimito di **€ 500,00**.
- Odontoiatria
 - Rimborso spese per ablazione del tartaro con eventuale visita di controllo con un sottolimito di **€ 50,00** per anno assicurativo e per nucleo familiare.
 - Rimborso spese per l'esecuzione di una radiografia ortopantomica entro il limite di **€ 60,00**. La prestazione può essere eseguita solo una volta per anno assicurativo.

Fondo CAS.CO.DI. per finalità socio-assistenziali

Il Fondo CAS.CO.DI., compatibilmente con le risorse disponibili e a discrezione esclusiva della Dirigenza, provvede annualmente al rimborso diretto di alcune spese sanitarie non coperte dalla polizza assicurativa, tra cui:

- interventi di assistenza e/o terapia specialistica per figli di associati affetti da patologie psicofisiche;
- acquisto o noleggio di tutori e/o ausili destinati al recupero della salute per soggetti temporaneamente inabili a causa di malattia o infortunio;
- spese di trasporto sostenute per visite mediche o accertamenti diagnostici in caso di gravi difficoltà di deambulazione o patologie gravi.

**VERBALE DI INTESA
8 gennaio 1997**

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

⁽¹⁾ Elevato a € 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, la somma a carico dell'armatore sarà considerata al netto del contributo di solidarietà versato all'INPS.

FONDO - FANIMAR

Assicurazione Sanitaria per Comandanti e Direttori di Macchina e loro Nuclei Familiari (Fascia Superiore)

PRINCIPALI GARANZIE PRESTATE INDIRETTAMENTE (per anno assicurativo e per nucleo) – Decorrenza 1° luglio 2024

1) Ricoveri in strutture private

- € 206.000,00 massimale per nucleo e per anno assicurativo a seguito di ricovero con o senza intervento chirurgico (scoperto a carico dell'assicurato 15%).
- € 3.000,00 massimale per day hospital.
- € 1.550,00 massimale per parto naturale.

2) Ricoveri in strutture pubbliche (diaria)

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

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 € 359,00 e franchigia di € 36,00.

4) Polizza vita “temporanea caso morte”

- Da febbraio 2024, per tutti i Comandanti e Direttori di Macchina iscritti alla Sanitaria Fanimar fino a 68 anni di età Polizza gratuita “temporanea vita caso morte sul posto di lavoro”: capitale fisso € 46.000,00.

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

Nota: per tutte le garanzie prestate prevarranno comunque sempre le condizioni particolari e generali assicurative.

5) Elargizioni socioassistenziali che verranno erogate direttamente nei limiti delle risorse disponibili di anno in anno e alle condizioni previste dallo Statuto e dal Regolamento del Fanimar e/o all'insindacabile giudizio del Comitato di Presidenza. Il tutto valido sempre per nucleo e per anno.

- Terapie fisiche, fino ad un massimale di € 850,00.
- Degenza, fino ad un massimale di € 50,00 per ogni giorno di ricovero in strutture pubbliche.
- Cure e/o protesi dentarie, fino ad un massimale di € 700,00.
- Nascita di un figlio del Socio, fino ad un massimale di € 2.000,00 all'anno.
- Decesso del Socio effettivo iscritto alla Sanitaria Fanimar € 10.000,00.

ADDENDUM ACCORDO DI RINNOVO 5 GIUGNO 2007

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.

NOTA A VERBALE

Si precisa che i nominativi delle compagnie assicurative e le coordinate bancarie indicate nel presente Allegato sono state nel tempo aggiornate e modificate.
Pertanto, ai fini dell'adempimento di quanto previsto nel presente Allegato, sarà necessario far riferimento alle informazioni fornite dalle OO.SS. stipulanti la presente Sezione.

A decorrere dal 1/7/2024, in caso di ricovero in struttura pubblica, il rimborso per ogni giorno di ricovero viene elevato da € 130,00 a € 140,00 complessivi.

AUMENTI PER ANZIANITÀ IN C.R.L.

In vigore dal 01/07/2024

	COMANDANTE	DIR. MACCHINA	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 60,04	€ 56,37	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 120,08	€ 112,74	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 180,12	€ 169,11	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 240,16	€ 225,48	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 300,20	€ 281,85	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 360,24	€ 338,22	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 420,28	€ 394,59	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 480,32	€ 450,96	0,16

In vigore dal 01/07/2025

	COMANDANTE	DIR. MACCHINA	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 61,78	€ 58,02	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 123,56	€ 116,04	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 185,34	€ 174,06	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 247,12	€ 232,08	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 308,90	€ 290,10	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 370,68	€ 348,12	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 432,46	€ 406,14	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 494,24	€ 464,16	0,16

In vigore dal 01/07/2026

	COMANDANTE	DIR. MACCHINA	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 63,53	€ 59,67	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 127,06	€ 119,34	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 190,59	€ 179,01	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 254,12	€ 238,68	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 317,65	€ 298,35	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 381,18	€ 358,02	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 444,71	€ 417,69	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 508,24	€ 477,36	0,16

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

segue ALLEGATO 4

In vigore dal 01/07/2024

	COMANDANTE IN 2 ^a	DIR. MACCHINA IN 2 ^a	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 51,66	€ 51,66	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 103,32	€ 103,32	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 154,98	€ 154,98	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 206,64	€ 206,64	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 258,30	€ 258,30	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 309,96	€ 309,96	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 361,62	€ 361,62	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 413,28	€ 413,28	0,16

In vigore dal 01/07/2025

	COMANDANTE IN 2 ^a	DIR. MACCHINA IN 2 ^a	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 53,19	€ 53,19	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 106,38	€ 106,38	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 159,57	€ 159,57	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 212,76	€ 212,76	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 265,95	€ 265,95	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 319,14	€ 319,14	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 372,33	€ 372,33	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 425,52	€ 425,52	0,16

In vigore dal 01/07/2026

	COMANDANTE IN 2 ^a	DIR. MACCHINA IN 2 ^a	COEFF. DI RIVAL.
Durante il 2° e 3° anno	€ 54,72	€ 54,72	0,02
Durante il 4° e 5° anno	€ 109,44	€ 109,44	0,04
Durante il 6° e 7° anno	€ 164,16	€ 164,16	0,06
Durante l'8° e 9° anno	€ 218,88	€ 218,88	0,08
Durante il 10° e 11° anno	€ 273,60	€ 273,60	0,10
Durante il 12° e 13° anno	€ 328,32	€ 328,32	0,12
Durante il 14° e 15° anno	€ 383,04	€ 383,04	0,14
Durante il 16° e oltre	€ 437,76	€ 437,76	0,16

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

ELEMENTO AGGIUNTIVO DELLA RETRIBUZIONE (EAR)

- dal 1° luglio 2024

- Comandante	€ 53,91
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 47,43
- Direttore di Macchina	€ 51,04
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 47,43

- dal 1° luglio 2025

- Comandante	€ 94,34
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 83,00
- Direttore di Macchina	€ 89,32
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 83,00

- dal 1° luglio 2026

- Comandante	€ 134,77
- Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 118,58
- Direttore di Macchina	€ 127,60
- Direttore di Macchina in 2 ^a (crociere)	€ 118,58

INDICE

PREMESSA	2
DEFINIZIONI	2
 PARTE PRIMA - ISTITUZIONE DEL RAPPORTO	
Art. 1 - Tipi di contratto di arruolamento	3
Art. 2 - Contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi	3
Art. 3 - Contratto di arruolamento a tempo determinato	4
Art. 4 - Contratto di arruolamento a tempo indeterminato	4
Art. 4 bis - Periodo di prova	4
Art. 5 - Orario di lavoro	5
Art. 6 - Trattamento del personale marittimo in servizio di comandata/incarico temporaneo a terra	5
Art. 7 - Missioni e viaggi di servizio – Ingaggio	6
 PARTE SECONDA - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO	
Art. 8 - Risoluzione di diritto	7
Art. 9 - Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio o a tempo determinato	7
Art. 10 - Risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato	7
Art. 10 bis - Effetti sul contratto di arruolamento in caso di atti di pirateria e rapina armata contro le navi	9
Art. 11 - Preavviso	9
Art. 12 - Risoluzione del contratto di arruolamento per i Comandanti o Direttori di Macchina in periodo di prova	9
Art. 13 - Trattamento di fine rapporto	9
Art. 14 - Naufragio	10
Art. 15 - Contributi sindacali	10
Art. 16 - Contrattazione di secondo livello	10
 PARTE TERZA - REGOLAMENTO DELLA CONTINUITÀ DEL RAPPORTO DI LAVORO	
Art. 17 - Applicabilità delle norme sulla continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)	11
Art. 18 - Premio di fidelizzazione alternativo al regime di C.R.L.	11
Art. 19 - Periodo di prova ai fini dell'ammissione in C.R.L.	11
Art. 20 - Aumenti per anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.) presso lo stesso Armatore	12
Art. 21 - Periodo di imbarco in C.R.L.	12
Art. 22 - Periodo di riposo in C.R.L.	12
Art. 23 - Aspettativa	13
Art. 24 - Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale	13
Art. 25 - Risoluzione del contratto di arruolamento in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.)	13
Art. 26 - Cause di cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.)	14
Art. 27 - Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per volontà dell'Armatore – Preavviso	14
Art. 28 - Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per dimissioni	15
Art. 29 - Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (C.R.L.) per limiti di età – per inidoneità – per morte	15
Art. 30 - Cancellazione dal regime di C.R.L. per cessazione o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo	15
Art. 31 - Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per grave inadempienza	15
Art. 32 - Sbarco per malattia o infortunio	16
Art. 33 - Indisponibilità per malattia o infortunio durante il periodo di riposo	16
 PARTE QUARTA - REGOLAMENTO DEL TURNO PARTICOLARE	
Art. 34 - Istituzione del Turno Particolare	17

Art. 35 - Periodo di imbarco	17
Art. 36 - Cancellazione dal Turno Particolare	18
Art. 37 - Scatti di anzianità	19

PARTE QUINTA - NORME DISCIPLINARI, COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E RECLAMI

Art. 38 - Condotta del Comandante e del Direttore di Macchina	20
Art. 39 - Infrazioni disciplinari e sanzioni	20
Art. 40 - Collegio di conciliazione	23
Art. 41 - Procedure dei reclami da parte dei Comandanti e Direttori di macchina	24

PARTE SESTA - TRATTAMENTO ECONOMICO

Art. 42 - Retribuzione	25
Art. 43 - Stipendio	25
Art. 44 - Minimo contrattuale mensile	25
Art. 45 - Indennità di rappresentanza	26
Art. 46 - Gratifica natalizia	26
Art. 47 - Gratifica pasquale	26
Art. 48 - Indennità di navigazione	26
Art. 49 - Valore convenzionale della panatica quale coefficiente della retribuzione	29
Art. 50 - Indennità per perdita di corredo personale o di strumenti professionali	29
Art. 51 - Alloggio e vitto - Panatica	29
Art. 52 - Delega per il pagamento di parte dello stipendio	29

PARTE SETTIMA - SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 53 - Giorni festivi	30
Art. 54 - Giorni festivi e sabati durante l'imbarco	30
Art. 55 - Festività nazionali o altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica	31
Art. 56 - Ferie annuali	31
Art. 57 - Indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi	31
Art. 58 - Congedo matrimoniale	31

PARTE OTTAVA - ASSICURAZIONI SOCIALI

Art. 59 - Assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera a favore dei beneficiari della Legge 16 ottobre 1962, n. 1486	32
Art. 60 - Assistenza economica per le malattie insorte dopo il 28° giorno dalla data dello sbarco	32

PARTE NONA - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 61 - Aggiornamento professionale	33
Art. 62 - Responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione	33
Art. 63 - Richiamo alle armi	33
Art. 64 - Condizioni di miglior favore	34
Art. 65 - Divergenze di interpretazione	34
Art. 66 - Decorrenza e durata	34

ALLEGATI

Allegato 1 - Condizioni generali di polizza assicurativa contro gli infortuni	35
Allegato 2 - Verbale di accordo per la previdenza complementare 30 maggio 2007 e ss.mm.ii.	38
- Accordo 3 febbraio 2009 – Previdenza complementare	39
- Accordo 11 luglio 2024 – Previdenza complementare	39
Allegato 3 - Polizza assicurativa sanitaria Verbale di accordo 22 dicembre 1993	40
- Verbale di accordo 18 gennaio 1996	42
- Verbale di accordo 13 dicembre 1996	43

- Verbale di intesa 8 gennaio 1997	47
- Fondo Fanimar	48
- Addendum accordo di rinnovo 5 giugno 2007	49
Allegato 4 - Aumenti per anzianità in C.R.L.	50
Allegato 5 - Elemento Aggiuntivo della Retribuzione (EAR)	52