

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO  
***per il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio  
di rimorchio delle navi ed al soccorso delle navi***

**24 NOVEMBRE 1994**

*(Decorrenza: 1° gennaio 1995 - Scadenza: 30 dicembre 1998)*

*La parte economica scadrà il 30 dicembre 1996*

***rinnovato per la parte economica***

**12 MAGGIO 1997**

*(Decorrenza: 1° gennaio 1997 - Scadenza: 31 dicembre 1998)*

***rinnovato***

**5 AGOSTO 1999**

*(Decorrenza: 1° gennaio 1999 - Scadenza: 31 dicembre 2002)*

*La parte economica scadrà il 31 dicembre 2000*

***Parti stipulanti***

Associazione italiana armatori di rimorchiatori

Confederazione italiana armatori (Confitarma)

e

Federazione italiana lavoratori trasporti (FILT-CGIL)

Federazione italiana trasporti (FIT-CISL)

Unione italiana lavoratori trasporti - Settore marittimo (UILTRASPORTI)

*(I testi degli accordi sono riportati in calce al c.c.n.l.)*

***Testo del c.c.n.l.***

*Il presente contratto regola i rapporti di lavoro fra i proprietari o armatori ed il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio ed al soccorso delle navi.*

*Premessa al c.c.n.l. del 24 luglio 1991*

Premesso che quanto qui di seguito di comune accordo dichiarato è parte integrante ed inscindibile ad ogni effetto della disciplina contenuta nel presente contratto e non ha carattere innovativo ma serve a chiarire la comune volontà delle parti realizzata anche nei precedenti contratti, le parti dichiarano che con la

espressione "indennità fisse" esse per il passato hanno inteso, tanto a livello nazionale quanto a livello aziendale, esclusivamente riferirsi alla indennità speciale, indennità comando e indennità coperta e macchina.

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

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

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

#### *Art. 1*

##### *(Consistenza numerica del personale)*

1. Presso ogni società esercente il servizio di rimorchio nei porti sarà tenuto un elenco nominativo del personale marittimo dipendente con l'indicazione della qualifica e del grado. Detto elenco sarà affisso in un albo nella sede sociale a disposizione degli interessati e con possibilità di verifica e di controllo da parte delle Organizzazioni stipulanti.

2. L'elenco è formato:

a) dalla somma degli equipaggi dei rimorchiatori in servizio, in base alle tabelle di armamento;

b) dalle riserve atte a garantire il riposo settimanale e quelli del sesto giorno secondo le modifiche previste dall'articolo 9, le ferie e le sostituzioni per assenza dovuta a malattia, infortunio, licenze e permessi.

-----

Nota: I riposi settimanali riguardano esclusivamente il personale dei rimorchiatori in servizio portuale.

#### *Art. 2*

##### *(Tabella di armamento)*

1. Le tabelle di armamento dei rimorchiatori sprovvisti di comando centralizzato saranno di cinque persone con le seguenti qualifiche:

- Comandante;

- Direttore di macchina;

- una seconda persona di macchina (esclusi i giovanotti);

- due persone di coperta di cui almeno un marinaio.

2. La composizione numerica degli equipaggi dei rimorchiatori con comando centralizzato in servizio portuale non può essere inferiore a quattro persone con le seguenti qualifiche:

- Comandante;

- Direttore di macchina;

- due comuni (di cui almeno uno di coperta).

3. Qualora la composizione numerica degli equipaggi dei mezzi forniti di comando centralizzato fosse superiore a quanto stabilito nel punto 2, la riduzione a quattro persone avverrà dalla data del presente contratto sul 50% dei mezzi. Qualora dall'applicazione di tale percentuale risultasse una frazione di unità, questa verrà arrotondata all'unità superiore se la frazione è pari o superiore allo 0,50%.

Riduzioni ulteriori rispetto alla percentuale sopraindicata saranno ammesse per accordo tra le parti in sede aziendale.

4. Qualora la nuova composizione delle tabelle comporti degli esuberi di personale, il turn-over verrà bloccato fino al raggiungimento della consistenza necessaria per il regolare svolgimento del servizio. Tale provvedimento sarà adottato dopo che siano state riassorbite eventuali aliquote di straordinario predeterminato e sia stata realizzata la riduzione dell'orario annuale di lavoro di 40 ore in una delle forme previste.

5. Le tabelle di armamento per il servizio di rimorchio di altura sono indicate nell'art. 45, punto 8, e saranno definite a livello aziendale secondo le norme e i limiti precisati nel detto articolo.

### *Art. 3*

#### *(Assunzione)*

1. Il personale, il cui rapporto di lavoro è regolato dal presente contratto, si intende normalmente assunto dall'armatore a tempo indeterminato.

2. La relativa convenzione di imbarco sarà stipulata avanti l'Autorità marittima, ai sensi di legge, e sarà redatta in conformità al modello riportato nell'Allegato 1 al presente contratto.

3. Il personale assunto, potrà essere, a giudizio insindacabile dell'armatore, trasferito da una unità all'altra senza diritto a modifica di retribuzione o altro.

### *Art. 4*

#### *(Periodo di prova e tirocinio)*

1. All'atto dell'assunzione il personale dovrà effettuare un periodo di prova di 45 giorni, se addetto al comando o alla direzione di macchina del rimorchiatore, o di 30 giorni se addetto ad altre mansioni.

2. Il personale assunto potrà effettuare - prima di essere iscritto nell'elenco di cui all'art. 1 - dopo il periodo di prova contrattuale, un ulteriore tirocinio di 90 giorni.

3. Durante il periodo di prova ambo le parti hanno il diritto alla rescissione del rapporto di lavoro, con diritto alle indennità contrattuali, escluso il preavviso, maturate per il servizio prestato.

4. Il periodo di prova e di tirocinio seguito da conferma sarà calcolato agli effetti dell'anzianità di servizio.

*Art. 4 bis*

*(Salario d'ingresso)*

1. Al fine di incrementare l'occupazione giovanile le parti convengono di istituire un salario di ingresso per i giovani con qualifica pari o superiore al comune tra i 18 e i 25 anni di età così articolato: la paga base sarà pari al 55% e 70% di quella relativa alla qualifica di inserimento rispettivamente per il primo e secondo anno di lavoro.
2. La durata per la quale tali condizioni potranno essere applicate è di due anni e durante tale periodo non verranno maturati scatti di anzianità nè sarà applicabile la normativa in materia di promozioni. Superato tale periodo il dipendente riceverà l'intero trattamento economico e normativo della qualifica di appartenenza.
3. In caso di licenziamento durante il periodo di prova verrà corrisposta al marittimo la differenza tra quanto ha percepito come salario di ingresso e quanto avrebbe percepito se gli fosse stata corrisposta la retribuzione relativa alla qualifica di appartenenza.

*Art. 5*

*(Rapporti gerarchici e disciplinari)*

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

*Art. 6*

*(Condotta del personale)*

1. Il personale ha il dovere di mantenere condotta disciplinata, di uniformarsi alle prescrizioni delle Autorità nazionali e di quelle consolari e locali nei porti all'estero, di eseguire ogni legittimo ordine del Comandante e di ogni altro superiore per ciò che concerne il servizio e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste.
2. I rapporti tra i componenti l'equipaggio devono essere improntati a spirito di collaborazione e di comprensione.
3. Nessuna persona dell'equipaggio potrà assentarsi da bordo senza il consenso del Comandante o di chi lo rappresenta.
4. Tutto l'equipaggio ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinché non si verificano casi di furto, contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazione 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 del rimorchiatore per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.
5. L'armatore ha il diritto di risolvere il contratto senza preavviso, fermo restando il trattamento di fine rapporto, e di essere risarcito di tutti i danni che gli derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi nazionali ed estere, e particolarmente in conseguenza di furto, contrabbando, trasporto di paccottiglie, imbarco o favoreggiamento di clandestini nei confronti dei componenti l'equipaggio che risultassero responsabili sia della trasgressione sia della mancata vigilanza.

## *Art. 7*

### *(Infrazioni disciplinari e sanzioni)*

1. Le eventuali infrazioni del personale ai propri doveri di servizio saranno punite in relazione alla loro gravità ed in base alle disposizioni di legge vigenti.
2. Le punizioni inflitte dal Comandante dovranno essere annotate sul giornale di bordo e gli interessati avranno facoltà di reclamare all'armatore oltre che all'Autorità marittima.

## *Art. 8*

### *(Controversie sindacali)*

1. Le eventuali divergenze sulla interpretazione del presente contratto saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti in sede nazionale, mediante apposita commissione paritetica. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla data di denuncia della divergenza le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.
2. Ferma restando la possibilità di accordo diretto tra le parti interessate per eventuali reclami, le controversie sindacali fra aziende e lavoratori, quando riguardino l'interpretazione o l'applicazione dell'accordo integrativo, saranno esaminate fra le Organizzazioni locali dei lavoratori e degli armatori. La trattativa dovrà iniziare entro 48 ore dalla comunicazione ufficiale della o delle Organizzazioni dei lavoratori stipulanti e firmatarie.
3. In caso di mancato accordo a seguito dell'esame di cui sopra, ovvero in caso di mancata convocazione, le parti si riterranno libere di procedere secondo le consuete forme sindacali.

## *Art. 9*

### *(Orario di lavoro)*

1. L'orario normale di lavoro settimanale è di 40 ore distribuite in 5 giorni, pari a 173 ore mensili e 2.080 ore annue.
2. L'orario normale di lavoro è di 8 ore giornaliere da effettuarsi con l'interruzione di una o due ore per la consumazione del pasto.
3. Per i servizi notturni (20/6) l'orario normale di lavoro darà luogo ad una maggiorazione determinata nella misura del 30% del valore dell'ora base (paga tabellare più indennità di contingenza in vigore al 1° gennaio, il tutto diviso 173) per ciascuna ora effettivamente prestata in servizio nell'arco di tempo compreso tra le 20 e le 6.
4. Nell'ipotesi di effettuazione di un servizio a turni nell'ambito delle 40 ore settimanali distribuite in più o in meno di 5 giorni, l'azienda potrà derogare dalle 8 ore dell'orario giornaliero senza che da ciò derivi il diritto a compenso per lavoro straordinario purchè detto servizio si svolga nell'ambito delle predette 40 ore settimanali.
5. Il compenso per lavoro straordinario verrà comunque corrisposto dalla 41<sup>a</sup> ora.
6. A decorrere dal 31 maggio 1985 la prestazione lavorativa effettuata nelle seste giornate di lavoro settimanale darà diritto, in sostituzione del compenso per lavoro straordinario, ad altrettante giornate mensili di riposo compensativo differibili e/o cumulabili.

7. Resta inteso che il sabato rimane giornata feriale.

8. Ferma restando la durata dell'orario normale contrattuale di cui al punto 1 la riduzione annua delle 40 ore di lavoro sarà realizzata con accordo aziendale o attraverso un aumento delle ferie o con il riconoscimento di cinque giorni aggiuntivi di riposo compensativo o attraverso la monetizzazione della stessa.

#### *Art. 10*

##### *(Lavoro straordinario)*

1. Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre l'orario stabilito dall'art. 9 del presente contratto è considerato lavoro straordinario.
2. Non è considerato lavoro straordinario qualunque lavoro compiuto, ai sensi dell'art. 12, per la sicurezza della navigazione.
3. Le ore di lavoro straordinario dovranno essere contenute nel limite mensile di 90 ore.
4. Agli effetti dei compensi per lavoro straordinario, per ore notturne si intendono quelle comprese fra le ore 20 e le ore 6.

#### *Art. 11*

##### *(Compenso per il lavoro straordinario)*

1. La retribuzione da valere per la determinazione dei compensi orari per il lavoro straordinario è costituita dalla paga mensile di tabella più indennità di contingenza in vigore al 1° gennaio di ciascun anno.
2. La quota oraria risulta dalla divisione per 173 della retribuzione come sopra specificata maggiorata rispettivamente delle seguenti percentuali:

##### *Diurno feriale Notturmo feriale e diurno festivo Notturmo festivo Porti*

25% 45% 50% Genova - Livorno Napoli - Ravenna Trieste - Venezia Taranto - Augusta Savona - La Spezia Civitavecchia

20% 30% 35% Ancona - Gaeta Palermo

15% 20% 25% Tutti gli altri porti

#### *Art. 12*

##### *(Lavori per la sicurezza della navigazione)*

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

2. Per i lavori speciali per la sicurezza del rimorchiatore, delle persone imbarcate, del carico, si intendono i lavori che si rendono necessari, a giudizio del preposto al comando in coperta, per esigenze che non rientrano fra quelle del normale esercizio del rimorchiatore.

#### *Art. 13*

##### *(Lavori per la manutenzione e la pulizia del rimorchiatore)*

1. Oltre i necessari servizi di porto e di navigazione, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione, coadiuvare nelle riparazioni dei rimorchiatori sociali e mantenere i locali dei propri alloggi nella massima pulizia con diritto a compenso per lavoro straordinario qualora i detti lavori vengano eseguiti fuori dell'orario normale.

#### *Art. 14*

##### *(Mansioni del personale e mobilità)*

1. Il personale è imbarcato a bordo delle unità che svolgono l'esercizio del rimorchio delle navi e del soccorso delle navi e natanti in genere, sia in porto che in mare aperto, per prestare il servizio attinente alla sua qualifica.

2. Tuttavia i sottufficiali ed i comuni potranno essere impiegati in mansioni a terra (ad esempio: di manutenzione dei mezzi e di officina qualora questa sia destinata al servizio dei mezzi stessi) ed a bordo a seconda delle esigenze aziendali concordandone le modalità di utilizzo.

3. I sottufficiali manterranno la retribuzione loro dovuta anche se impiegati in mansioni proprie dei comuni.

4. L'utilizzo promiscuo tra mansioni di bordo e mansioni di terra non potrà comportare riduzioni rispetto a quanto percepito dal lavoratore a bordo nell'ambito dell'orario ordinario di lavoro.

5. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti 2, 3 e 4 l'armatore o il comandante, nell'interesse del servizio della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti l'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati, purchè non sia inadeguato al loro grado e qualifica. In caso di necessità per la sicurezza della nave il personale può essere adibito a qualsiasi servizio.

6. Il personale sarà tenuto a prestare la propria opera nei porti gestiti dalla stessa società fatti salvi i trattamenti concordati.

7. Il periodo di permanenza nella qualifica per i mozzi e i giovanotti di coperta non può essere superiore rispettivamente a 12 e 20 mesi. Il giovanotto di macchina dopo una permanenza di 24 mesi nella qualifica sarà promosso nella categoria dei fuochisti o ingrassatori.

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

9. Ai fuochisti e ingrassatori, in possesso del titolo di operaio meccanico o di meccanico navale, che abbiano svolto in servizio di altura mansioni di motorista o operaio meccanico per un periodo minimo di 6 mesi, sarà riconosciuto il trattamento di bordo dei sottufficiali.

*Art. 15*

*(Promozioni)*

1. La promozione da comune a sottufficiale, da sottufficiale ad ufficiale e da ufficiale a preposto al comando o alla direzione di macchina si effettua al momento in cui si rendono vacanti i posti nella qualifica superiore e tali promozioni saranno effettuate tenendo conto della idoneità congiunta all'anzianità. Alla promozione saranno ammessi i marittimi in servizio che abbiano i requisiti richiesti.
2. In particolare, i comuni in possesso del prescritto titolo professionale, maturano il diritto al passaggio:
  - ad ufficiali, per il servizio di altura, dopo 9 mesi di funzionamento in tale qualifica e mansione;
  - a comandante o direttore di macchina dopo 8 mesi di funzionamento in tale qualifica e mansione per gli ufficiali e dopo 18 mesi per i comuni.
3. Quanto sopra compatibilmente con la disponibilità di posti nell'azienda e la riconosciuta idoneità e preparazione tecnica del marittimo.

-----

Nota: Coloro che maturano il diritto al passaggio a Comandante e Direttore di macchina avranno titolo preferenziale all'assunzione del comando o direzione di macchina, in caso di vacanza, nei confronti del personale esterno.

*Art. 16*

*(Oggetti in consegna)*

1. Il personale che ha ricevuto in regolare consegna oggetti di dotazione e corredo, è tenuto alla restituzione degli oggetti stessi ovvero al pagamento per la eventuale mancanza.

*Art. 17*

*(Paghe)*

1. Al personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio delle navi ed al soccorso delle navi si applicano gli importi mensili di paga base indicati nella tabella dell'Allegato 2.

*Art. 18*

*(Aumenti periodici di anzianità)*

1. Ai marittimi che alla data del 31 dicembre 1980 abbiano maturato, con il precedente regime, un certo numero di scatti, l'importo corrispondente verrà rivalutato del 50%.
2. Per l'anzianità maturata dalla data dell'ultimo scatto al 31 dicembre 1980 verrà corrisposto un importo pro-rata del 2% della paga tabellare al 31 dicembre 1980 rivalutato del 50%.
3. L'importo complessivo degli scatti incluso i pro-rata sarà congelato in cifra fissa "ad personam" non assorbibile e costituirà parte integrante della paga ai soli effetti delle gratifiche natalizia e pasquale, della indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi, della indennità sostitutiva del preavviso e del trattamento di fine rapporto.

4. I marittimi avranno diritto, per l'anzianità di servizio maturata dal 1° gennaio 1981 presso la stessa azienda, ad un aumento per ogni biennio di anzianità del 5% della paga tabellare, fino a raggiungere la percentuale massima complessiva del 25% da considerare coefficiente della retribuzione come al comma precedente.

#### *Art. 19*

##### *(Indennità di contingenza)*

1. Oltre la paga, al personale è corrisposta l'indennità di contingenza con le modalità stabilite per i lavoratori dell'industria.

2. L'indennità di contingenza giornaliera è ragguagliata ad un trentesimo della indennità di contingenza mensile agli effetti della determinazione delle indennità e dei compensi da calcolarsi per i giorni correnti (ferie, preavviso, ecc.); è ragguagliata ad un ventiseiesimo della indennità di contingenza mensile agli effetti della determinazione delle singole indennità e dei compensi da calcolarsi per i giorni lavorativi (riposi compensativi).

#### *Art. 20*

##### *(Indennità di turno) (\*)*

###### *A) Porti maggiori*

1. L'indennità di turno, per le aziende che la corrispondono e nelle misure concordate costituisce elemento della retribuzione valido esclusivamente ai fini del calcolo dei seguenti istituti:

- tredicesima e quattordicesima mensilità;
- ferie;
- riposi compensativi inerenti alle domeniche ed ai riposi compensativi di cui al 6° e 7° comma dell'art. 9 e alle festività infrasettimanali e nazionali lavorate;
- trattamento di fine rapporto;
- indennità sostitutiva del preavviso;
- permessi retribuiti;
- indennità di malattia a carico dell'IPSEMA (ex casse marittime).

2. Detta indennità spetta esclusivamente ai marittimi impegnati nelle turnistiche portuali.

3. L'indennità di turno è frazionabile in quote orarie.

-----

(\*) Vedasi Allegato 3.

###### *B) Porti minori*

4. Con riferimento ai piccoli porti ed alle particolarità anche temporali dei servizi in essi svolti, intendendo per tali quei porti dove il servizio di rimorchio è gestito con tre o meno di tre rimorchiatori e dove lo straordinario predeterminato era corrisposto sia a fronte di un'effettiva prestazione che senza di essa, in aggiunta alla retribuzione ordinaria, sarà riconosciuta una indennità di turno che è formata dal valore dei compensi del suddetto straordinario predeterminato e dal relativo monte ore, entrambi riferiti alla data del 31 dicembre 1980. Tale cifra sarà maggiorata della sola differenza tra il valore delle vecchie ore del sabato e quello delle ore del sesto giorno e corrisposta quale indennità mensile nella misura dell'85% del suo effettivo ammontare (vedasi Allegato 3).

5. Le indennità di turno di cui alle lettere A) e B) del presente articolo non verranno corrisposte durante il periodo di prova ai nuovi assunti. Superato il periodo di prova l'indennità di turno sarà corrisposta senza alcun diritto agli arretrati.

Le indennità di turno mensili già esistenti verranno incrementate dalle seguenti misure:

a) aziende che, in data antecedente al 6 marzo 1992, avessero stipulato assicurazioni a favore del proprio personale marittimo con benefici pari o superiori a quelli di cui all'art. 32, lettera C):

- dal 1° aprile 1992

Mozzo 7.950

Giovanotto 8.990

Comuni 13.800

Sottufficiali  $15.473 + 16.280(*) = 31.753$

2° Ufficiale 17.250

1° Ufficiale 18.505

Comandanti e D.M. 23.941

- dal 1° agosto 1993 ulteriori

Mozzo 7.950

Giovanotto 8.990

Comuni 13.800

Sottufficiali 15.473

2° Ufficiale 17.250

1° Ufficiale 18.505

Comandanti e D.M. 23.941

b) aziende che non avessero stipulato assicurazioni a favore del proprio personale marittimo, con benefici pari o superiori a quelli di cui all'art. 32, lettera C):

- dal 1° aprile 1992

Mozzo 3.160

Giovanotto 4.200

Comuni 4.223

Sottufficiali 5.896 + 16.280 (\*) = 22.176

2° Ufficiale 7.673

1° Ufficiale 8.928

Comandanti e D.M. 14.364

- dal 1° agosto 1993 ulteriori

Mozzo 3.160

Giovanotto 4.200

Comuni 13.800

Sottufficiali 15.473

2° Ufficiale 17.250

1° Ufficiale 18.505

Comandanti e D.M. 23.941

c) qualora in singoli porti non venissero corrisposte indennità di turno queste verranno costituite per somme pari agli importi di cui alla lettera a), se in presenza di assicurazioni, e alla lettera b) in mancanza delle stesse.

-----

(\*) Tale importo, determinato dall'accordo del 6 marzo 1992, è stato aggiunto a questa qualifica quale correttivo di somme precedentemente corrisposte in altro istituto contrattuale.

## *Art. 21*

### *(Gratifica natalizia e gratifica pasquale)*

#### *A) Gratifica natalizia*

1. In occasione del Natale sarà corrisposta al personale che abbia compiuto un anno di imbarco, una gratifica natalizia costituita da una mensilità dei seguenti elementi:

a) paga tabellare;

b) aumenti periodici per anzianità;

c) indennità di contingenza;

- d) E.d.r. (protocollo 31 luglio 1992);
- e) valore convenzionale della panatica;
- f) indennità di turno;
- g) indennità speciale (\*\*).

*B) Gratifica pasquale*

2. In occasione della Pasqua sarà corrisposta al personale che abbia compiuto un anno di imbarco, una gratifica pasquale nella misura del 100% (cento per cento) degli elementi presi a base per la corresponsione della gratifica natalizia, con esclusione dell'E.d.r.

3. Al personale entrato in servizio nel corso dell'anno o che cessi il servizio nel corso dell'anno, la gratifica natalizia e quella pasquale saranno corrisposte in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di imbarco compiuti, calcolando come mese intero la frazione eguale o superiore a 15 giorni e non computando quella inferiore.

4. Nel caso di cessazione del rapporto di lavoro, in occasione della liquidazione di altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parti della gratifica natalizia e pasquale.

-----

(\*\*) Residua, v. accordi integrativi.

*Art. 22*

*(Assegno per nucleo familiare)*

1. L'assegno per nucleo familiare è corrisposto al marittimo nella misura e con le modalità stabilite per i lavoratori dell'industria dalle apposite disposizioni di legge.

-----

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

*Art. 23*

*(Indennità di navigazione per il servizio di rimorchio in altura)*

1. Durante il servizio di rimorchio in altura saranno corrisposti per ogni giorno di altura i seguenti compensi giornalieri:

Comandanti e D.M. 72.800

1° Ufficiale 64.000

2° Ufficiale 63.500

Sottufficiali 58.800

Comuni 57.000

Giovanotti 47.000

Mozzi 46.000

2. Qualora il servizio di altura sia di durata pari o inferiore a 5 giorni, i compensi giornalieri per ogni giorno di altura saranno:

Comandanti e D.M. 68.800

1° Ufficiale 60.700

2° Ufficiale 60.100

Sottufficiali 56.400

Comuni 54.600

Giovanotti 46.500

Mozzi 45.700

3. Ai suddetti compensi di cui ai punti 1 e 2 va aggiunta l'integrazione della indennità sostitutiva della panatica in ragione di L. 1.000 al giorno pro-capite.

Si precisa che per i servizi di altura che superino i 5 giorni spettano gli importi di cui al punto 1.

Al superamento del quinto giorno il trattamento diverrà quello della normale altura fin dal primo giorno.

Tali indennità hanno lo scopo specifico di compensare l'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione in altura, nonché i servizi svolti anche fuori dell'orario ordinario di lavoro.

Questi compensi non saranno corrisposti durante il periodo di godimento dei riposi compensativi maturati in altura, nè potranno essere calcolati nella retribuzione o in ogni altro istituto che direttamente e/o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo, ai sensi e agli effetti dell'art. 325 cod. nav. e dell'art. 4, 1° e 2° comma, della legge 29 maggio 1982, n. 297.

4. Le indennità per il servizio di rimorchio d'altura non competono ai marittimi dei rimorchiatori che per esigenze di servizio aziendale si trasferiscano da porto a porto.

5. La condizione necessaria perchè ricorrano gli estremi del servizio di altura è che la durata sia superiore a 24 ore.

6. In servizio di altura, il sabato trascorso a bordo, darà luogo alla maturazione di un riposo compensativo, alla stregua della domenica, da godersi al rientro del rimorchiatore nel porto di armamento, salvo eccezionali esigenze di servizio. Resta inteso che il sabato, pur dando luogo al riposo compensativo rimane una giornata feriale.

#### *Dichiarazione a verbale*

Le parti si danno reciprocamente atto che restano in vigore, salvi successivi accordi aziendali, i trattamenti economici in atto alla stipula del presente contratto, migliorativi rispetto a quanto previsto dal precedente art. 23 del c.c.n.l. 14 gennaio 1981.

*(Indennità rischi epidemici)*

1. Quando un rimorchiatore approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con ordinanza del Ministero competente, verrà corrisposta a tutto l'equipaggio una indennità pari al 10% (dieci per cento) della paga tabellare per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo ma non oltre 15 giorni dalla partenza dal porto infetto.
2. L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che l'ordinanza del Ministero sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave nel porto infetto, ma con riferimento al tempo dell'approdo e/o della permanenza della nave in detto porto.

*Art. 25*

*(Indennità sostitutiva della panatica)*

1. Il compenso in denaro a titolo di panatica per tutte le aziende che non abbiano una mensa o un equivalente servizio è stabilito nella misura non frazionabile di L. 2.500 giornaliera.
2. Restano fermi i migliori eventuali trattamenti aziendali o personali, vigenti alla data di stipulazione del presente contratto.

*Art. 26*

*(Valore della panatica quale coefficiente della retribuzione)*

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

- Comandanti, D.M. e Ufficiali 13.500 mensili
- Sottufficiali 11.400 mensili
- Comuni 9.600 mensili

*Art. 27*

*(Termini e modalità di corresponsione delle paghe*

*e altre competenze dei marittimi - Libretto paghe)*

1. Paga e indennità di contingenza sono corrisposte alla fine di ogni mese o alla fine di ogni viaggio quando la durata del viaggio superi un mese ed entro tre giorni (esclusi i festivi) in porto nazionale.
2. Gli altri compensi saranno corrisposti non oltre 15 giorni dalla fine del mese.
3. Durante il viaggio il Comandante corrisponderà acconti all'equipaggio sulla disponibilità per competenze maturate liquidabili, fino alla concorrenza dell'80%.

4. Gli acconti in valuta estera saranno corrisposti nelle misure concesse dal competente Ministero e saranno raggugliati al cambio ufficiale del giorno del pagamento.

L'ammontare del controvalore in lire al cambio ufficiale degli acconti corrisposti in valuta non potrà superare il saldo spettante al marittimo per le competenze maturate a suo favore al momento della corresponsione dell'acconto.

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

#### *Art. 28*

##### *(Giorni festivi)*

1. Sono considerati giorni festivi:

a) tutte le domeniche;

b) la festa della Repubblica (2 giugno), l'anniversario della Liberazione (25 aprile), la festa del lavoro (1° maggio), il giorno dell'unità nazionale (4 novembre) (1);

c) le seguenti ulteriori festività:

- Capodanno (1° gennaio);

- Epifania (6 gennaio) (2);

- Lunedì di Pasqua;

- Assunzione (15 agosto);

- Ognissanti (1° novembre);

- Immacolata Concezione (8 dicembre);

- Natale (25 dicembre);

- S. Stefano (26 dicembre);

- Santo patrono della città.

2. Sono considerate semifestive, e cioè festive solo nelle ore pomeridiane, la Vigilia di Natale e la Vigilia di Pasqua.

3. Al personale che sia tenuto a prestare la propria opera a bordo o sia tenuto a disposizione dell'armatore per esigenze di servizio in giorno di domenica o di festività nazionale o di altra festività infrasettimanale, spetta, oltre il riposo compensativo, un compenso pari al 15% di 1/26 della retribuzione mensile (paga tabellare, contingenza, indennità speciale) nel caso la prestazione festiva sia di durata inferiore a quattro ore ed al 30% quando la prestazione medesima superi le quattro ore. Detto compenso non sarà corrisposto quando il lavoro festivo venga pagato come straordinario. Nel periodo di effettivo godimento dei riposi compensativi sarà corrisposta l'indennità sostitutiva della panatica di cui all'art. 25.

4. Il riposo compensativo inerente alle domeniche lavorate dovrà essere goduto nell'arco della settimana successiva. Nel caso in cui esigenze di servizio particolari od eccezionali non permettessero la concessione

del riposo compensativo, per le festività nazionali ed infrasettimanali non fruitive, l'armatore corrisponderà al marittimo, oltre al trattamento economico di cui sopra, un importo pari a 1/26 della retribuzione mensile (paga tabellare, indennità di contingenza, indennità di turno, valore convenzionale della panatica, indennità speciale residua) da liquidarsi entro il trimestre cui si riferiscono i riposi compensativi stessi.

5. Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica è dovuto al personale, in più del trattamento di cui sopra, un importo pari a 1/26 della retribuzione mensile (paga tabellare, indennità di contingenza, indennità di turno e indennità speciale residua). E' in facoltà dell'armatore di concedere in sostituzione di tale importo, una giornata di riposo compensativo.

#### *Dichiarazione a verbale*

A chiarimento di quanto previsto ai punti 3 e 4 dell'art. 28 le parti precisano che il riposo compensativo riconosciuto per le domeniche lavorate in turnistica portuale non si somma con il riposo settimanale, dando origine a due giorni di riposo, ma con esso coincide.

-----

(1) Le festività del 2 giugno e del 4 novembre avranno il trattamento previsto dal contratto per le festività nazionali cadenti di domenica così come stabilito dal verbale d'intesa 12 luglio 1977.

(2) Nel caso di concessione a livello aziendale di un periodo di ferie superiore a quello stabilito all'art. 29, il ripristino della festività del 6 gennaio sarà assorbito nel trattamento aziendale di miglior favore esistente in materia di ferie.

#### *Art. 29*

##### *(Ferie)*

1. A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale retribuito (paga base tabellare, indennità di contingenza, indennità speciale residua, indennità di turno, eventuali aumenti periodici di anzianità di cui all'art. 18, indennità sostitutiva della panatica di cui all'art. 25) di 31 giorni di calendario per ogni anno di servizio o pro-rata per i comuni e di 33 giorni di calendario per il personale preposto al comando e alla direzione di macchina. Detti periodi sono rispettivamente aumentati a 33 e 35 giorni di calendario per il personale avente anzianità di servizio di almeno 10 anni.

2. L'inizio di ogni periodo feriale sarà comunicato agli interessati almeno 10 giorni prima.

3. Il personale avrà normalmente diritto di fruire del periodo feriale senza interromperlo, salvo impedimento che derivi da esigenze di servizio, nel quale caso sarà consentito all'armatore di frazionarlo in due periodi.

Il periodo feriale deve essere usufruito nell'anno di maturazione.

4. Nel fissare l'epoca sarà tenuto conto da parte della società, compatibilmente con le esigenze di servizio, degli eventuali desideri degli interessati.

5. Durante il periodo di godimento delle ferie non maturano i riposi inerenti alle domeniche e ai sesti giorni, cadenti nel periodo stesso.

-----

Nota: Le ferie sono state aumentate nei rinnovi contrattuali del 22 agosto 1978 e del 4 gennaio 1981 di 6 giorni a fronte delle cinque festività religiose soppresse (Epifania, S. Giuseppe, Ascensione, Corpus Domini, SS. Pietro e Paolo) più una giornata di ferie.

#### *Art. 30*

*(Marconisti)*

1. Ai fini del servizio di radiotelegrafia, le Società confermano la stretta osservanza delle vigenti leggi in materia di navigazione.

*Art. 31*

*(Previdenze)*

1. Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati per l'invalidità e vecchiaia, tubercolosi e disoccupazione involontaria secondo le apposite disposizioni di legge e di regolamento presso gli Istituti di previdenza competenti.

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

3. Ai marittimi temporaneamente inidonei alla navigazione che godono del trattamento previsto dalla legge 16 ottobre 1962, n. 1486, sarà erogata dagli Enti previsti dalla legge l'assistenza sanitaria farmaceutica ed ospedaliera.

*Art. 32*

*(Assicurazione malattia)*

1. Oltre le assicurazioni obbligatorie per legge il personale dei rimorchiatori viene assicurato contro i seguenti rischi con relative indennità:

*A) Assicurazioni in caso di morte per malattia*

In caso di morte avvenuta entro 12 mesi dalla data dello sbarco e dipendente da malattia contratta durante l'imbarco, l'armatore assicurerà le seguenti indennità:

a) se il marittimo lascia soltanto la vedova:

- Ufficiali L. 500.000

- Sottufficiali L. 450.000

- Comuni L. 400.000

b) se il marittimo lascia la vedova, un figlio minorenni o solo un figlio minorenni:

- Ufficiali L. 750.000

- Sottufficiali L. 650.000

- Comuni L. 600.000

Più una quota di lire 100.000 per ogni ulteriore figlio minorenni.

Se il marittimo non lascia nè vedova nè orfani minorenni, ma il padre in età di oltre 65 anni o assolutamente inabile al lavoro o la madre cinquantenne o inabile al lavoro, quando essa sia vedova o separata dal marito, senza altri figli maggiorenni o risulti che il marittimo era l'unico o il principale necessario sostegno di

entrambi, spetta ad essi una indennità uguale a quella che sarebbe spettata qualora il marittimo avesse lasciato la sola vedova.

*B) Assicurazione in caso di invalidità permanente*

In caso di invalidità permanente assoluta, verificatasi entro 12 mesi dallo sbarco, quale conseguenza di malattia contratta per cause di servizio, saranno assicurate le seguenti indennità:

- Ufficiali L. 500.000
- Sottufficiali L. 450.000
- Comuni L. 400.000

C) Le aziende provvederanno a stipulare apposita polizza assicurativa per i marittimi alle proprie dipendenze contro il rischio di ritiro del libretto di navigazione per infortunio e malattia, sia professionale che extraprofessionale, per una somma di 50.000.000

Il ritiro dovrà essere disposto dalle competenti commissioni mediche di secondo grado o da un collegio arbitrale così come disciplinato nell'Allegato 4.

Eventuali trattamenti di miglior favore presenti a livello aziendale verranno mantenuti.

*Art. 33*

*(Assicurazione infortuni)*

1. Oltre l'assicurazione obbligatoria per legge l'armatore assicurerà le seguenti indennità:

1) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente a infortunio determinato da rischio ordinario, a tutto il personale imbarcato:

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

2) per il caso di morte o invalidità permanente conseguente a infortunio determinato da rischio di guerra o da mine, a tutti i marittimi:

a) una indennità in capitale corrispondente al 50% del capitale di copertura della rendita di legge;

b) una ulteriore indennità in capitale di lire 500.000 se trattasi di ufficiale e di lire 360.000 se trattasi di sottufficiale e comuni.

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

*Art. 34*

*(Norme per la prevenzione degli infortuni)*

1. Per la prevenzione degli infortuni saranno osservate le norme contenute in appendice.

*Art. 35*

*(Indennità perdita corredo)*

1. In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i seguenti limiti massimi:

- personale preposto al comando in coperta e alla direzione di macchina: lire 288.000;
- restante personale: lire 216.000.

2. Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionali a quelle indicate sopra. L'indennità relativa alla perdita di strumenti scientifici od utensili non sarà dovuta quando risulta che gli arruolati non ne fossero provvisti o li avessero avuti in dotazione dall'armatore.

*Art. 36*

*(Anzianità di servizio)*

1. Il periodo di assenza per malattia od infortunio fino ad un massimo di 360 giorni e il periodo di servizio militare per chiamata o richiamo alle armi non sospendono l'anzianità di servizio e durante tale periodo non verrà corrisposta alcuna retribuzione.

2. L'anzianità di servizio non verrà, altresì, interrotta nel caso di eventuali promozioni.

*Art. 37*

*(Congedo matrimoniale)*

*A) Preposti al comando*

1. Ai preposti al comando e alla direzione di macchina ed agli ufficiali che contraggono matrimonio sarà concesso dall'armatore un congedo straordinario retribuito di 15 giorni.

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

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

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

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

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

7. La celebrazione del matrimonio dovrà essere documentata entro 90 giorni dalla data del matrimonio.

*B) Sottufficiali e comuni*

8. Ai sottufficiali e comuni che contraggono matrimonio sarà concesso un congedo straordinario di 8 giorni consecutivi.

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

10. Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con un preavviso di almeno 6 giorni salvo casi eccezionali.

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

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

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

14. Gli assegni per congedo matrimoniale sono corrisposti ai marittimi dall'armatore per conto dell'INPS.

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

#### *Art. 37 bis*

*(Periodo di conservazione del posto per il conseguimento*

*dei titoli professionali)*

1. Al marittimo non preposto al comando o alla direzione di macchina, che abbia un'anzianità non inferiore a 5 anni, l'azienda potrà concedere un periodo di conservazione del posto nella misura massima di 6 mesi, per il conseguimento di titoli professionali che richiedano un periodo di servizio di altura, il tutto da documentare.

L'anzidetto periodo di conservazione del posto non comporta retribuzione nè maturazione ad alcun effetto contrattuale nè acquisizione, in tale periodo, di anzianità neppure agli effetti del trattamento di fine rapporto, e degli aumenti periodici di anzianità e potrà essere concesso compatibilmente con le esigenze di servizio.

Il personale eventualmente chiamato a sostituirlo viene assunto a tempo determinato per il periodo di sostituzione.

L'acquisizione del titolo professionale non dà diritto alcuno al passaggio di categoria.

#### *Art. 38*

*(Assistenza sanitaria ai familiari)*

1. Ai familiari dei marittimi, il cui rapporto di lavoro è regolato dal presente contratto, si applicano le norme sull'assistenza sanitaria in atto per i familiari dei marittimi delle navi mercantili.

### *Art. 39*

#### *(Risoluzione del contratto di imbarco)*

1. Il contratto di imbarco si risolve di diritto ai sensi dell'art. 343 del codice della navigazione, in quanto applicabile.

2. Si considerano giustificati motivi per la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 e la risoluzione del rapporto di lavoro:

a) lo sbarco per colpa del marittimo ai sensi del comma 13 del presente articolo;

b) lo sbarco per volontà del marittimo;

c) il rifiuto del marittimo di trasbordare da un rimorchiatore in servizio portuale ad un rimorchiatore in servizio di altura, nella rotazione stabilita, e senza giustificato motivo;

d) la inibizione dall'esercizio professionale;

e) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme;

f) la riduzione della flotta sociale, la riduzione del traffico, il disarmo di durata superiore a 60 giorni. In questi casi la cancellazione dall'elenco e la risoluzione del rapporto saranno effettuate, qualifica per qualifica, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

#### *Risoluzione per volontà del marittimo*

3. Il rapporto di lavoro potrà essere risolto dal personale con un preavviso di 48 ore.

4. L'armatore corrisponderà al marittimo il solo trattamento di fine rapporto proporzionale alla durata del servizio prestato in conformità all'art. 41 del presente contratto.

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

#### *Risoluzione per volontà dell'armatore*

6. Il contratto di imbarco può essere risolto dall'armatore in qualunque tempo e luogo (salvo l'obbligo del rimpatrio).

#### *Risoluzione per forza maggiore o giusta causa*

7. Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno dei casi sottoelencati il marittimo di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto al trattamento di fine rapporto e a metà del preavviso con un minimo di 15 giorni complessivi di indennità:

- forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;

- morte, infortunio, malattia del marittimo (1);

- disarmo del rimorchiatore per difetto di traffico per un periodo superiore a 30 giorni;

- disarmo del rimorchiatore per riclassifica o riparazione di durata superiore a 30 giorni;
- naufragio o altro sinistro marittimo;
- chiamata o richiamo alle armi;
- interdizione dal commercio.

-----  
(1) Cfr. comma 8.

8. Al personale sbarcato per infortunio o malattia, sarà conservato il posto, senza diritto ad alcuna retribuzione, ma con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, fino al massimo di 360 giorni (vedi art. 36).

9. Nel caso di disarmo del rimorchiatore per riclassifica o riparazione di durata superiore ai 30 giorni, il marittimo avrà, al riarmo, la precedenza nelle assunzioni del personale sbarcato.

10. Nel caso di disarmo ai sensi del presente articolo e della immissione in servizio di altro rimorchiatore, il personale sbarcato dal rimorchiatore disarmato sarà imbarcato immediatamente sul nuovo rimorchiatore.

11. Nel caso di disarmo del rimorchiatore per difetto di traffico, il periodo oltre il quale il disarmo è considerato causa risolutiva del rapporto di lavoro è di 30 giorni.

#### *Risoluzione per colpa del marittimo*

12. Se la risoluzione del contratto d'imbarco è dovuta a colpa del marittimo, l'armatore è tenuto a corrispondere il trattamento di fine rapporto, proporzionale alla durata del servizio prestato e, ove ne ricorrano gli estremi di diritto, il marittimo è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'armatore.

13. Sono considerate colpe gravi, fra l'altro, l'insubordinazione, la frequente ubriachezza a bordo e la recidiva disobbedienza.

14. Il marittimo ha facoltà di contestare la legittimità del provvedimento presso l'Autorità marittima o consolare e, qualora il suo reclamo sia riconosciuto fondato, ha diritto all'indennità sostitutiva del preavviso nella misura prevista dall'art. 40.

15. Il marittimo ha, altresì, facoltà di contestare la legittimità del provvedimento presso l'Autorità giudiziaria e qualora il giudice emani sentenza a lui favorevole ha diritto alla reintegrazione nel posto con conseguente reinscrizione nell'elenco.

#### *Art. 40*

##### *(Preavviso)*

Il contratto d'imbarco qualora sia risolto dall'armatore, comporta l'osservanza dei seguenti termini di preavviso:

- 18 giorni, per il personale preposto al comando di coperta e alla direzione di macchina;
- 12 giorni, per il restante personale.

#### *Art. 41*

*(Trattamento di fine rapporto)*

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

- paga tabellare;
- indennità di contingenza, nella misura e con le modalità indicate dalla legge 29 maggio 1982, n. 297;
- E.d.r. (protocollo 31 luglio 1992);
- indennità speciale residua;
- indennità di turno;
- valore convenzionale della panatica;
- ratei della gratifica natalizia e pasquale;
- aumenti periodici di anzianità.

2. L'anzianità di servizio si determina sommando i periodi di effettivo servizio prestato dal marittimo presso lo stesso armatore, purchè fra l'una e l'altra convenzione non sia occorsa una interruzione superiore a 90 giorni, nè una regolare liquidazione del trattamento di fine rapporto.

3. Le frazioni di anno verranno conteggiate per dodicesimi computandosi come mese intero le frazioni di mese uguali o superiori a 15 giorni.

*Art. 42*

*(Trapasso e fusione di azienda - Vendita di rimorchiatore)*

1. Il trapasso e la fusione di azienda non risolvono il rapporto di lavoro e il personale ad essa addetto conserva i propri diritti nei confronti del nuovo titolare.

2. La vendita del rimorchiatore all'estero, cioè con trapasso di bandiera, risolve il contratto d'imbarco per fatto dell'armatore.

*Art. 43*

*(Affissione del contratto a bordo)*

1. Il comandante curerà che sulla nave, in un posto accessibile all'equipaggio, sia tenuto un albo al quale resti permanentemente affissa una copia del presente contratto collettivo e degli accordi integrativi, del regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dall'Autorità.

*Art. 44*

*(Turni particolari - Continuità di occupazione)*

1. Le parti si riservano di esaminare la eventuale possibilità di estensione, con gli opportuni adattamenti, della normativa dell'armamento libero alle aziende di rimorchio.

#### *Art. 45*

##### *(Contrattazione integrativa)*

1. In osservanza a quanto disposto dall'accordo interconfederale del 23 luglio 1993 la vigenza del contratto collettivo aziendale sarà di quattro anni. Le contrattazioni aziendali integrative potranno essere riaperte a far data dal momento di scadenza dei contratti in essere. Le piattaforme contrattuali per il rinnovo dei contratti integrativi aziendali saranno presentate in tempo utile per consentire l'apertura delle trattative tre mesi prima della scadenza dei contratti stessi. Durante tale periodo e per il mese successivo alla scadenza le parti non assumeranno iniziative unilaterali nè procederanno ad azioni dirette.

2. La contrattazione integrativa aziendale dovrà avere per oggetto l'applicazione delle norme sulla organizzazione del lavoro, il passaggio del personale dal servizio portuale al servizio di altura e viceversa, il trasferimento del personale da un porto ad un altro fra quei porti in cui il servizio di rimorchio è gestito da una stessa società nonchè lo sviluppo di altre attività afferenti i servizi portuali al fine di sviluppare la potenzialità dell'azienda.

3. Erogazioni salariali potranno essere concesse a fronte di incrementi di produttività derivanti da programmi concordati tra le parti che determinino miglioramento dell'economicità dei servizi attraverso ad esempio la riduzione delle tabelle di armamento, la reperibilità, ecc.

4. In tale contesto verranno rinegoziate indennità già presenti nei contratti integrativi aziendali.

5. Le trattative per il rinnovo dei contratti collettivi aziendali dovranno avere luogo nelle sedi delle locali Organizzazioni armatoriali con la partecipazione delle rappresentanze aziendali (R.S.A. o R.S.U. laddove costituite) e OO.SS. territoriali stipulanti.

6. Il personale sarà tenuto a prestare la propria opera per iniziare il servizio di rimorchio fino al termine dell'orario stabilito nei turni.

7. Nel caso di più turni, per prestazioni che richiedono continuità di presenza, il lavoratore del turno cessante potrà lasciare il posto di lavoro quando sia sostituito. La sostituzione dovrà avvenire entro un termine massimo di 2 ore.

8. La tabella d'armamento tipo per il normale servizio di rimorchio d'altura è di 10 persone.

Sono ammesse a livello aziendale variazioni in meno, rispetto alla tabella sopra indicata, nei seguenti casi:

- quando i rimorchiatori presentino condizioni tecnologicamente avanzate tali da giustificare la diminuzione;
- quando i rimorchiatori siano adibiti ad un servizio di rimorchio in porti diversi da quelli in concessione o in zone foranee per assistenza a lavori di opere marittime e i servizi siano tali da non richiedere il numero di persone occorrenti invece nel corso della navigazione.

Sono ammesse variazioni in più, limitatamente ad una singola unità, da concordarsi a livello aziendale, qualora i rimorchiatori siano impiegati in servizi speciali e complessi.

9. Le tabelle di armamento per il servizio di rimorchio di altura di breve durata sono di 8 persone, sempre che la durata del servizio non superi i 5 giorni, e di 9 persone, sempre che la durata del servizio non superi i 10 giorni, oltre il quale limite il servizio è da considerarsi servizio d'altura a tutti gli effetti.

Le rispettive durate di 5 e 10 giorni debbono intendersi dal momento della partenza dal porto di armamento al momento del rientro.

Ferme restando anche per tale tipo di altura le variazioni in meno dovute alle condizioni tecnologicamente avanzate, precisate in ordine al servizio di altura vero e proprio, è ammesso a livello aziendale, in relazione al servizio di rimorchio di altura di durata non superiore a 10 giorni e non inferiore a 5, l'aumento di una persona quando i rimorchiatori siano impiegati in servizi speciali e complessi.

10. A livello aziendale oltre che le variazioni delle tabelle in più o in meno come sopra detto, saranno definite anche le composizioni qualitative degli equipaggi.

#### *Dichiarazione a verbale*

Anche con riferimento alla disciplina prevista dagli Statuti dell'Associazione italiana armatori rimorchiatori nonché della Confederazione italiana armatori ed agli obblighi associativi che da tale disciplina discendono per le imprese aderenti, l'Associazione italiana armatori rimorchiatori nonché la Confederazione italiana armatori nel ribadire ad ogni effetto che le materie della contrattazione integrativa aziendale sono quelle fissate nell'art. 45 del presente contratto dichiarano che eventuali pattuizioni aziendali che stabiliscano, rispetto ai precedenti contenuti, impegni che esorbitino dalle materie e/o dai limiti desumibili dal suddetto art. 45 non possono essere addotte anche dai prestatori di lavoro che risultino destinati dal presente contratto collettivo, come titolo valido per attribuzione di diritti e/o obblighi.

#### *Art. 45 bis*

##### *(Commissione paritetica nazionale)*

1. E' istituita una Commissione paritetica nazionale composta da tre rappresentanti delle OO.SS. stipulanti e firmatarie del presente contratto collettivo nazionale di lavoro e di tre rappresentanti dell'armamento.

2. Alla suddetta Commissione sarà demandato il compito di coordinare, nell'ambito delle contrattazioni integrative aziendali, la disciplina di materie aventi interesse comune, secondo criteri di omogeneizzazione, con particolare riguardo alla organizzazione dei servizi e dei turni.

3. Ai rappresentanti sindacali dei lavoratori, che dovranno essere designati nominativamente entro il 31 gennaio 1981, spetteranno permessi retribuiti da concordarsi in relazione agli scopi della Commissione.

#### *Art. 46*

##### *(Trattamento di miglior favore)*

I miglioramenti normativi ed economici introdotti con il presente accordo assorbono, sino a concorrenza, eventuali trattamenti di miglior favore esistenti a livello integrativo aziendale o locale dati allo stesso titolo o ragione, per gli altri istituti resta fermo il miglior trattamento eventualmente in atto.

#### *Dichiarazione a verbale*

In riferimento all'art. 46 non è da considerare miglioramento economico l'indennità di turno di cui all'art. 9. Semprechè per lo stesso titolo (ripristino 40 ore retribuite in ordinario), non siano state corrisposte analoghe indennità nel quale caso tali indennità saranno assorbite.

#### *Art. 47*

##### *(Decorrenza e durata)*

Il presente contratto decorre dal 1° gennaio 1995 e avrà valore, fino al 31 dicembre 1996 per la parte economica, e fino al 31 dicembre 1998 per la parte normativa.

Esso si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno, qualora una delle parti non lo disdica almeno sei mesi prima della scadenza.

*Art. 48*

*(Norme sulla sicurezza)*

Le Società armatrici si impegnano a prendere le opportune iniziative perchè nei rispettivi porti siano concordate ed attuate le norme per la sicurezza adottate per il porto di Genova indicate in appendice.

*Dichiarazione a verbale*

A) Per quanto riguarda aspetti del rapporto di lavoro eventualmente non regolamentati dal presente contratto ma contemplati nel contratto d'imbarco per gli equipaggi delle navi da carico, le parti consentono ad incontrarsi, occorrendo, per prendere in esame le correlative norme di tale ultimo contratto, al fine di stabilire se del caso, gli opportuni adattamenti nei confronti del personale dei rimorchiatori.

B) Le Società armatrici dei rimorchiatori, che non hanno la copertura assicurativa complementare, si impegnano ad intervenire direttamente nei casi in cui i marittimi dei rimorchiatori dovessero trovarsi nelle condizioni di dover beneficiare di detta assicurazione complementare.

*Allegato 1*

Modello di contratto di imbarco

per equipaggi imbarcati su unità adibite al rimorchio delle navi e al soccorso delle navi

Capitaneria di porto

del Compartimento marittimo di .....

Contratto di imbarco

L'anno ..... il giorno ..... del mese di .....

..... innanzi a Noi ..... Ufficiale di porto delegato dal Sig. Comandante del porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infradescritti testimoni, si è presentato il signor..... il quale in forza di atto del .....

rogato ..... è costituito procuratore .....

armat. .... del rimorchiatore adibito al servizio di rimorchio e soccorso e le persone qui appresso indicate, le quali dovendo far parte dell'equipaggio del rimorchiatore appartenente al predetto armatore, ai sensi dell'art. 327, 2° comma del codice della navigazione, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabiliti nel contratto collettivo di lavoro per l'imbarco degli equipaggi sulle sopraddette unità.

Il presente contratto è stipulato a tempo indeterminato con decorrenza dal giorno.....

In relazione all'art. 327 del codice della navigazione le persone appresso indicate accettano espressamente di prestare servizio su qualsiasi unità appartenente alla Flotta sociale della Società ..... a qualunque servizio adibite.

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

*Cognome e nome Compartimento Classe di leva Grado a bordo Numero di matr. Paga*

*Allegato 2*

C.c.n.l. Rimorchiatori

Importi mensili della paga base

*Qualifica Parametro Dal 1° gennaio 1955 Dal 1° gennaio 1996 Dal 1° maggio 1997 Dal 1° gennaio 1998*

Comandante 229 1.517.700 1.618.700 1.680.872 1.743.044

Direttore M. 229 1.517.700 1.618.700 1.680.872 1.743.044

1° Ufficiale 177 1.176.145 1.254.145 1.306.701 1.359.257

2° Ufficiale 165 1.093.500 1.166.500 1.217.607 1.268.714

Sottufficiale 148 979.900 1.044.900 1.092.104 1.139.308

Comune 132 875.640 933.640 988.129 1.042.618

Giovanotto 86 569.110 607.110 663.888 720.666

Mozzo 77 507.050 541.050 598.182 655.314

Nota: Sono considerati sottufficiali, ai fini del trattamento di bordo, i palombari, gli elettricisti, i carpentieri, gli operai motoristi, gli operai meccanici e i cuochi imbarcati sui rimorchiatori in servizio di altura.

### *Allegato 3*

#### Appendice art. 20

Le modalità di calcolo della indennità di turno sono state e, per quanto possa ancora servire, restano quelle indicate nel c.c.n.l. 14 gennaio 1981 che qui di seguito vengono riportate.

Per la salvaguardia delle condizioni di miglior favore eventualmente esistenti nell'ambito dell'orario normale di lavoro, viene costituita una indennità di turno "ad personam" che attinga fino a concorrenza da:

a) il trattamento del sabato previsto dalla precedente normativa ove le ore relative siano state retribuite in tutto o in parte all'interno delle 40 ore, congelato alla data del 31 dicembre 1980. All'atto della introduzione dei nuovi turni di lavoro e dell'esame delle tabelle il trattamento di cui sopra sarà rivalutato e congelato alla data del 1° gennaio 1981;

b) il trattamento delle ore di straordinario necessarie a portare a 40 il vecchio orario normale di lavoro, ove fosse inferiore a 40 ore settimanali. Per orario normale di lavoro si devono intendere tutte le ore che venivano retribuite senza maggiorazione di lavoro straordinario salvo quanto stabilito già al punto a).

Il trattamento di cui sopra sarà congelato ai valori in atto al 1° gennaio 1981. Nulla è dovuto per le ore lavorate oltre la 40ª dato che dalla 41ª ora viene pagato lo straordinario, come pure nei porti dove il vecchio orario normale di lavoro era di 48 ore settimanali.

Le parti concordano che quanto sopra realizza l'equivalenza economica tra il trattamento relativo alla turnistica precedente e quello relativo all'orario ridotto alle 40 ore.

Tale istituto definito a livello integrativo aziendale è da considerare coefficiente di retribuzione agli effetti stabiliti al punto 1 dal presente articolo. Ogni lavoro effettivamente eseguito oltre all'orario stabilito dall'art. 9 del presente contratto, sarà retribuito in straordinario. L'indennità in questione non sarà corrisposta nei porti nei quali le ore di lavoro straordinario sono effettivamente prestate a bordo.

### *Allegato 4*

#### Obblighi dell'assicurato in caso di dichiarata inidoneità

L'assicurato è tenuto a proporre ricorso (attualmente da presentarsi per l'accesso alla commissione di II grado), nei termini e con le modalità previste dal Codice della navigazione e/o dalle leggi vigenti in materia contro la dichiarazione di cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare per i motivi che sono oggetto di assicurazione.

La Società si riserva la facoltà di richiedere all'assicurato che per l'espletamento delle pratiche tutte inerenti il ricorso o domanda di revisione questi si avvalga del Consulente medico prescelto dalla società stessa eventualmente affiancandolo ad altro medico di sua fiducia.

Nel caso in cui l'assicurato non ottemperi a tale obbligo, decade dai benefici dell'assicurazione salvo che un collegio arbitrale composto da tre medici, due nominati dalle parti ed il terzo nominato d'accordo tra i primi due o in difetto dal Presidente dell'Ordine dei medici di zona, non dichiarerà, entro 45 giorni dalla richiesta del marittimo, che tale invalidità definitiva è "manifesta" e che se anche l'assicurato si fosse sottoposto a cure mediche un eventuale giudizio non avrebbe potuto che dare conferma di tale invalidità permanente definitiva dell'assicurato con conseguente cancellazione dalle matricole e dai registri della gente di mare.

Il Collegio medico risiede, a scelta della società, presso la sede della stessa o presso la sede dell'agenzia alla quale è assegnata la polizza. Ognuna delle parti sostiene le proprie spese, remunera il proprio medico designato e contribuisce per metà alle spese e competenze del terzo medico.

I risultati della procedura, raccolti con apposito verbale redatto in doppio esemplare, uno per la società, l'altro per l'assicurato, e sottoscritti dai medici concordi, ovvero dalla maggioranza, saranno obbligatori per le parti rinunciando queste fin d'ora a qualsiasi impugnativa, salvo il caso di dolo, errore, violenza o violazione di parti contrattuali.

Le conclusioni del Collegio saranno valide ancorchè il medico dissidente rifiuti di sottoscriverle e tale rifiuto risulti attestato dagli altri medici nel verbale definitivo.

I medici sono dispensati dall'osservanza di ogni formalità.

Le aziende saranno tenute a far inserire nella polizza tale formulazione al momento del rinnovo della polizza in corso.

### *Appendice*

#### *Informazioni*

1. Le parti, ferma restando l'autonomia dell'attività imprenditoriale e le rispettive distinte responsabilità delle imprese e dei lavoratori, concordano l'istituzione di un sistema di informazioni sulle materie e secondo i criteri stabiliti dalla presente disciplina.

2. Le informazioni verranno fornite a livello nazionale dalla competente Associazione degli armatori in incontri a carattere annuale con le rispettive Associazioni dei lavoratori, nel corso dei quali le parti esprimeranno le proprie autonome valutazioni.

Tali informazioni, che dovranno avere carattere globale, riguarderanno: gli investimenti, lo stato e le prospettive dei servizi di rimorchio in relazione allo sviluppo tecnologico e le sue conseguenze sulla professionalità e l'occupazione nel settore.

3. Le Organizzazioni nazionali dell'armamento daranno inoltre informazioni alle Organizzazioni sindacali nazionali sui predetti temi in ordine a realtà operative interessanti aree interregionali o altrimenti integrate (Gruppi armatori esercenti servizio di rimorchio in più porti).

4. Le Società armatoriali con più di 100 dipendenti informeranno, tramite l'Associazione di categoria e sotto il vincolo della riservatezza, le rappresentanze sindacali aziendali intorno a sostanziali modifiche tecnologiche, prospettive produttive e livelli occupazionali, che possono investire in modo determinante l'organizzazione complessiva del lavoro.

#### *Norme per la prevenzione infortuni (1)*

1) I rimorchiatori, in attesa in avamposto, debbono disporsi in modo da non intralciare la manovra delle navi in entrata e debbono mantenersi ad una distanza prudenziale fino a quando queste non abbiano ridotto la loro velocità a limite di assoluta sicurezza.

2) Il cavo di rimorchio, di prora alle navi in arrivo, non dovrà essere preso con la "gaffa", ma servendosi sempre del "sacchetto" "Heaving Line".

3) Dovendosi prendere più di un cavo per la sicurezza dell'operazione di rimorchio ogni cavo dovrà essere filato dallo stesso passacavo o dallo stesso lato della nave.

4) Per tutto il tempo in cui il cavo è al gancio, il personale dovrà prestare la massima attenzione al fine di trovarsi sempre fuori del raggio di azione del cavo stesso.

5) Nel sistemare la bozza, si dovrà manovrare a basse velocità e con la massima attenzione onde evitare di far correre rischi al personale.

6) Nel mollare il cavo della nave si deve attentamente valutare la posizione del rimorchiatore in modo da garantire l'incolumità del personale.

7) In caso di emergenza, quali pericolo di collisione o di instabilità del rimorchiatore, si dovrà immediatamente e senza esitazioni mollare il cavo di rimorchio.

8) Il cavo di rimorchio dovrà parimenti essere mollato dai rimorchiatori di prora alle navi in partenza ogni qualvolta queste dovessero superare la velocità prescritta dalle autorità portuali.

9) I rimorchiatori all'ormeggio allineati lungo la banchina dovranno servirsi di regolari passerelle.

10) Non si dovranno imbarcare o sbarcare piloti dalle navi in movimento.

11) Qualsiasi lavoro di manutenzione - quale picchettaggio, pitturazione, ecc. - dovrà essere eseguito in conformità alle prescrizioni dettate dalle leggi infortunistiche evitando di fare eseguire lavori pericolosi durante la navigazione.

-----

(1) Cfr. art. 34.

### *Norme per la sicurezza*

Le presenti norme, elaborate e stese dal "Comitato di coordinamento" fra piloti, personale rimorchiatori, ormeggiatori, approvate e sottoscritte dalla Corporazione dei piloti, dalla Società armatrice, dal Gruppo ormeggiatori, ciascuno per la parte di propria competenza, si propongono di limitare gli infortuni sul lavoro nelle operazioni di manovra navi in porto.

1) All'arrivo della nave i piloti, prima di iniziare la manovra di entrata, si accerteranno che siano disponibili i rimorchiatori richiesti e gli ormeggiatori.

2) I piloti di norma eviteranno di eseguire nello stesso bacino portuale manovre contemporanee che comportino pericolo.

3) I rimorchiatori dovranno avvicinarsi per ricevere il cavo, nel momento in cui siano richiesti di tale operazione dal Comando della nave. Particolare riguardo a questa norma deve essere dato quando la nave manovra in condizioni meteorologiche avverse. Quanto sopra nel rispetto delle norme di sicurezza di seguito specificate.

4) I rimorchiatori in attesa della nave debbono disporsi in modo da non intralciare la rotta e debbono mantenersi a distanza prudenziale sino a quando questa non abbia ridotto velocità a limite di sicurezza.

5) Alle navi in arrivo, il cavo di rimorchio di prora non dovrà essere preso dal rimorchiatore tramite la "gaffa", ma servendosi sempre della sagola.

6) Dovendo dare più di un cavo di rimorchio allo stesso rimorchiatore per la sicurezza dell'operazione, ogni cavo dovrà essere filato dallo stesso passacavi.

7) Qualora stia per essere necessario l'uso della bozza, il rimorchiatore ne darà preavviso e, sia la nave che il rimorchiatore, dovranno manovrare con particolare attenzione.

8) Alla partenza, prima che la nave proceda a manovre che possono mettere in difficoltà il rimorchiatore o i rimorchiatori di poppa, il pilota dovrà accertarsi che l'ordine di mollare il cavo sia stato eseguito.

9) Durante le operazioni di rimorchio, i rimorchiatori dovranno tenere in funzione l'apparato V.H.F.

Nelle comunicazioni V.H.F. fra nave e rimorchiatore dovranno premettersi sempre i nomi della nave e del rimorchiatore trasmittente e ricevente, onde evitare equivoci con altre navi e rimorchiatori in manovra. Ai messaggi ricevuti dovrà essere data conferma; da parte del rimorchiatore sarà sufficiente anche un fischio.

Nell'impossibilità di comunicare tramite V.H.F., il comandante del rimorchiatore dovrà farsi diligente per poter quanto meglio ricevere segnalazioni di ordini da parte della nave.

10) I comandanti dei rimorchiatori in tutte le manovre e circostanze nelle quali ravvisino un rischio comunque per la sicurezza dell'equipaggio, dovranno far mollare tempestivamente il cavo, previa segnalazione di detta operazione alla nave, ovviamente salvo casi di emergenza.

11) Ravvisandosi pericolo nell'impiego, da parte delle navi, di cavi di rimorchio in acciaio per la maggior facilità di questi ad incattivirsi in sovrastrutture e parabordi, per mancanza di elasticità e per la difficoltà ad essere tagliati in casi di emergenza, i piloti si adopereranno affinché questi cavi, ove ancora in uso, siano sostituiti da più idonei cavi in fibra naturale o sintetica.

I rimorchiatori comunque dovranno essere dotati di uno spezzone in doppiino di fibra naturale o sintetica di appropriata sezione e lunghezza.

12) Per tutto il tempo in cui il cavo di rimorchio è al gancio del rimorchiatore, l'equipaggio di questo dovrà prestare la massima attenzione per trovarsi sempre fuori dal raggio d'azione del cavo stesso.

13) I rimorchiatori non dovranno imbarcare o sbarcare piloti da navi in movimento.

14) Gli ormeggiatori, all'arrivo della nave, prima di portarsi con la loro motobarca a prelevare il cavo di tonneggio dalla poppa della nave o dal rimorchiatore di poppa, chiederanno l'autorizzazione del pilota onde cautelarsi da eventuali effetti dell'elica della nave.

15) Di norma la nave userà per tonneggiarsi cavi non d'acciaio. Nel disormeggio, i cavi d'acciaio saranno mollati in fase di alleggerimento degli ormeggi eccezion fatta per gli usuali "springs".

16) All'entrata dei bacini di carenaggio le navi dovranno presentarsi con cavi di tonneggio maneggevoli, pronti ad essere filati alla motobarca degli ormeggiatori.

Accordo 15 maggio 1974

relativo alla determinazione dei compensi di salvataggio

1. Fra le Organizzazioni sindacali sottoscritte si conviene di istituire una Commissione paritetica, composta da tre rappresentanti designati da ciascuna azienda e tre rappresentanti designati dalle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie e stipulanti, con il compito di determinare, di volta in volta, i compensi da corrispondere agli equipaggi secondo criteri da stabilire oppure di concordare una normativa definitiva in materia di disincaglio e salvataggio.

2. Tali compensi saranno computati sulla base della stazza lorda della nave e saranno determinati per ciascuna operazione, a seconda che si tratti di disincaglio o di salvataggio tenendo conto dei seguenti elementi:

a) delle condizioni meteorologiche e cioè con mare almeno a forza 5; dell'incendio a bordo dei carichi infiammabili o esplosivi, oppure nocivi, dei bassi fondali, della nebbia, della nave ingovernabile;

b) di operazioni in porto o fuori porto, escludendo da tali operazioni quelle ordinate dalle autorità marittime per la salvaguardia della vita umana, i pescherecci, l'assistenza alle navi fino a 1.000 tsl ed in genere ogni assistenza senza operazioni dirette, i disincagli "manovra", le rotture di ormeggi quando non siano compensati da parte dell'assicurazione;

c) del tipo della nave: carico, passeggeri, petroliere o gasiere.

3. In nessun caso il compenso potrà essere inferiore a lire 500.000 per le operazioni in porto e a lire 1.000.000 per quelle fuori porto. Tali limiti non si applicano alle esclusioni di cui al punto b).

4. Le Commissioni potranno anche comporre le eventuali vertenze giudiziarie in corso.

5. Le modalità di ripartizione dei compensi saranno stabilite in sede locale di intesa tra gli equipaggi e comunicati all'armatore tramite Organizzazioni sindacali.

### *Diritti sindacali*

#### *Rappresentanze sindacali di bordo*

1. In applicazione delle norme dello Statuto dei lavoratori, che demanda ai contratti collettivi di lavoro l'attuazione dei principi sanciti dallo Statuto stesso alle Aziende di navigazione per il personale navigante, si conviene quanto segue:

- ad iniziativa dei marittimi imbarcati, nell'ambito delle rispettive Organizzazioni sindacali di appartenenza, possono essere costituite in ogni Azienda "rappresentanze sindacali di bordo" scelte tra i componenti dell'equipaggio.

2. In tali unità possono essere nominati, per ogni Organizzazione sindacale stipulante il presente contratto:

- 1 rappresentante sindacale fino a 60 marittimi;

- 2 rappresentanti sindacali fino a 100 marittimi;

- 3 rappresentanti sindacali fino a 200 marittimi;

- 4 rappresentanti sindacali fino a 300 marittimi.

3. Per le Aziende che esercitano il servizio di rimorchio in più porti, in deroga a quanto sopra, sarà nominato un rappresentante sindacale per ogni porto.

4. I rappresentanti sindacali, che durano in carica fino alla revoca, avranno le seguenti attribuzioni:

a) prospettare verbalmente o per iscritto alla Direzione delle Aziende le questioni che possono sorgere relativamente all'esatta applicazione dei contratti di lavoro e degli accordi aziendali.

Eventuali problemi insoluti, nell'ambito delle norme contrattuali, formeranno oggetto di esame tra le rispettive Organizzazioni sindacali;

b) effettuare, nel rispetto delle leggi e delle norme contrattuali, la raccolta e la consegna delle deleghe e delle tessere, senza arrecare disturbo all'andamento produttivo aziendale;

c) conferire con i componenti degli equipaggi, non impegnati nelle loro mansioni;

d) compatibilmente con le esigenze del servizio e dei regolamenti portuali, indire assemblee, previa comunicazione alla Società, in congruo anticipo, indicando l'ora, la durata e il luogo della riunione.

5. I rappresentanti sindacali sono tenuti, come gli altri membri dell'equipaggio, ad effettuare le prestazioni di lavoro secondo le comuni norme contrattuali.

6. I componenti le rappresentanze sindacali beneficiano della tutela disposta dalle norme dello Statuto dei lavoratori.

#### *Permessi sindacali*

1. a) Permessi retribuiti.

Gli armatori concederanno, compatibilmente con le esigenze di servizio, ai rappresentanti sindacali di azienda, per l'espletamento del loro incarico, permessi sindacali retribuiti di 8 ore al mese, cumulabili nell'ambito del trimestre fra i vari delegati.

2. b) Permessi non retribuiti.

Fatte salve le condizioni di migliore favore, gli armatori concederanno ai marittimi membri di organi direttivi delle Federazioni nazionali di categoria e delle Sezioni territoriali periferiche di dette Federazioni, permessi orari non retribuiti, compatibilmente con le esigenze dei servizi di bordo, per partecipare a riunioni degli anzidetti organi direttivi ed a trattative sindacali.

3. L'autorizzazione ad assentarsi dal lavoro dovrà essere richiesta per iscritto dalle Organizzazioni predette alle Direzioni delle Società con almeno 24 ore di preavviso.

4. All'interno delle ore previste al punto 1, la materia sarà regolata da quanto previsto dall'accordo sulle "libertà sindacali" contenuto nella mediazione ministeriale del 24 luglio 1991, di seguito riportata.

Verbale di accordo sulle libertà sindacali siglato in occasione

dell'accordo generale di rinnovo del 24 luglio 1991

e riferito a tutti i contratti del settore marittimo

All'interno delle libertà sindacali attualmente godute saranno a carico della Confitarma gli oneri annuali derivanti da sei distacchi sindacali, due per ogni O.S., stipulante e firmataria dei contratti collettivi del settore.

Le competenze relative saranno calcolate sulla base delle competenze medie che la propria qualifica ha goduto durante l'imbarco con la sola esclusione dell'indennità di navigazione. Nell'ambito di quanto disposto al punto precedente vengono riconosciuti due distacchi sindacali retribuiti annuali per ciascuna delle Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI stipulanti e firmatarie del presente contratto. A tal fine le suddette Organizzazioni comunicheranno alla Confitarma i nominativi di coloro che fruiranno di tali distacchi.

La Confitarma in attuazione di quanto convenuto con la mediazione ministeriale del 24 luglio 1991 accrediterà a tal fine, secondo le modalità indicate dalle stesse alle suddette Organizzazioni un importo pari allo stipendio mensile della qualifica, quale risulta dal libretto di navigazione. Tale importo sarà calcolato nelle competenze medie lorde mensili risultanti da un periodo di navigazione di 8 mesi con la sola esclusione dell'indennità di navigazione.

L'importo così ottenuto verrà maggiorato degli oneri previdenziali.

#### *Riscossione contributi sindacali*

1. Il marittimo potrà inviare all'Armatore una delega a trattenere sulle proprie spettanze l'ammontare del contributo che intende versare all'Organizzazione sindacale da lui indicata.

2. Il marittimo dovrà altresì indicare l'ammontare del contributo da trattenere nonché l'Organizzazione sindacale alla quale dovrà essere effettuato il versamento a cura dell'armatore.

3. La delega avrà validità fino a quando non sarà revocata.

#### *Affissione comunicazioni sindacali*

1. La Società curerà la collocazione in posto accessibile a tutti i membri dell'equipaggio di un albo a disposizione delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie del presente accordo e delle sezioni territoriali periferiche delle Organizzazioni medesime.

2. In tali albi saranno affisse le comunicazioni a firma delle Segreterie responsabili delle Organizzazioni e Sezioni periferiche predette che dovranno riguardare materie di interesse sindacale del lavoro ed essere tempestivamente presentate ai comandi delle navi e fatte pervenire, per opportuna conoscenza, alla direzione della Società o sedi succursali.

#### *Agevolazioni allo studio*

1. Durante l'imbarco i marittimi che frequentino corsi di studio per corrispondenza o che comunque desiderino impegnarsi nello studio, saranno ammessi, su loro richiesta, dalla Società, in turni di servizio che agevolino lo studio e saranno, per quanto possibile, esonerati dallo svolgere lavoro straordinario.

2. Saranno presi in esame, in base a "curriculum" scolastico, casi particolari, che richiedendo un maggior impegno nello studio, suggeriscano l'adozione di orari di lavoro particolari, nonché la concessione di ore retribuite da stabilire aziendali. Per tale concessione il marittimo farà richiesta direttamente alla Società.

3. Durante gli esami, i marittimi studenti usufruiranno di permessi retribuiti per tutti i giorni di esame e per i due giorni lavorativi precedenti la sessione d'esame.

4. Tali permessi sono subordinati alla presentazione della necessaria documentazione direttamente alla Società.

#### *Attività di tempo libero*

1. Ogni rimorchiatore adibito al servizio d'altura dovrà essere fornito di strumenti e di mezzi atti a consentire ai marittimi un soddisfacente impiego del tempo libero.

2. A) Biblioteca di bordo.

Sarà formata da vari volumi di lettura divertente, popolare, di cultura generale e professionale.

Gli autori e le edizioni dei libri saranno scelti di comune accordo fra un rappresentante dei sindacati ed un rappresentante della Società.

3. B) Attrezzature.

A bordo di ogni rimorchiatore in servizio di altura sarà installato un televisore.

Per il servizio di altura oltre gli stretti sarà inoltre fornito un proiettore cinematografico con relativi films ed un registratore sonoro.

#### *Norme per l'organizzazione dei servizi di rimorchio in porto e in navigazione*

1. Il mantenimento e l'incremento dell'occupazione dipendono, anche nel settore del rimorchio delle navi, dallo sviluppo dell'attività produttiva, dal riammodernamento dei mezzi e dalla efficienza dei servizi, nel quadro della nuova politica marinara basata sulla riconversione tipologica e tecnologica delle navi e sul piano di sviluppo dei porti e dei cantieri.

2. Per consentire le finalità precisate e per incoraggiare gli investimenti che tali finalità richiedono, occorre migliorare l'organizzazione del lavoro sui rimorchiatori in servizio d'altura, nel duplice aspetto del rendimento del lavoro e delle condizioni di lavoro.

3. I - Per quanto riguarda la sfera d'attività portuale, l'organizzazione del lavoro consiste fundamentalmente nella regolamentazione dei turni di servizio, che l'art. 45 del contratto demanda alla contrattazione integrativa. Mentre si riconferma che la regolamentazione dei turni deve rispondere alle norme contemplate dagli articoli 1 e 10 del contratto, si precisa, ai fini del rendimento del lavoro e dell'efficienza dei servizi, che essa deve tenere presente la "mobilità", la risposta pronta alla richiesta dell'utenza durante tutto l'arco della giornata, la speditezza nell'esecuzione delle operazioni di rimorchio.

Con particolare riferimento alla mobilità questa deve essere riguardata nelle due forme più consone al servizio di rimorchio:

a) il passaggio del personale dal servizio portuale al servizio di altura e viceversa;

b) il trasferimento del personale da un porto ad un altro fra quei porti in cui il servizio di rimorchio è gestito da una stessa Società.

I criteri e le modalità di applicazione della mobilità anche ai fini dell'occupazione dovranno comunque essere concordati fra Organizzazioni sindacali e Società armatrici a livello aziendale.

D'altra parte, ai fini di migliorare le condizioni dei lavoratori, è da attribuirsi massima importanza, sia in servizio portuale sia in servizio di navigazione, alla sicurezza, all'ambiente interno dei mezzi, agli alloggi e alle misure igienico-sanitarie.

4. II - Si concorda.

Per i rimorchiatori da costruirsi sarà costituita una Commissione paritetica con il compito di esprimere, in fase di progettazione, pareri sulla sicurezza, gli alloggi e l'ambiente. Tale Commissione potrà anche esprimere raccomandazioni per il miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e ambientali dei rimorchiatori in servizio.

5. La difesa dei livelli occupazionali è strettamente legata alla possibilità di sviluppo, di riammodernamento della flotta ed alla conseguente maggiore competitività del mezzo nautico, da realizzarsi anche attraverso una più efficiente organizzazione dei servizi che aumenti il rendimento del lavoro e migliori le condizioni di vita a bordo. Conseguentemente, premesso che la eventuale riorganizzazione complessiva dei servizi non dovrà comportare variazioni di costo, le parti concorderanno in contrattazione aziendale la organizzazione dei turni di servizio.

6. Nella definizione di una diversa organizzazione del lavoro si dovrà tenere conto della tipologia del mezzo e dei servizi ai quali è adibito.

Roma, 2 maggio 1985

*Apprendistato*

Le parti si impegnano ad intervenire congiuntamente presso il Ministero marina mercantile e quello del lavoro per una sollecita approvazione del Disegno di legge preparato dal Ministero della marina mercantile dal titolo "Schema di Disegno di legge recante misure o sostegno e ad incremento dei livelli occupazionali nel settore marittimo" sul cui contenuto le parti pienamente concordano.

Roma, 3 dicembre 1980

Spett.

FILT-CGIL - Via G. B. Morgagni, 27 - Roma

FIT-FILM-CISL - Via Catone, 15 - Roma

UIM-UIL - V.le Ippocrate, 15 - Roma

Gli investimenti, lo sviluppo dell'occupazione e quant'altro deve essere posto in essere nell'ottica di una moderna ed economica conduzione imprenditoriale presuppongono comunque, e in specie nel settore portuale, la acquisizione della certezza di poter operare su programmi di medio/lungo termine.

Ciò premesso e attesi i riferimenti alla trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro dei dipendenti delle aziende di rimorchio, contratto in scadenza il 31 dicembre 1980, chiediamo a codeste Spettabili Organizzazioni sindacali di volerci far conoscere il proprio pensiero sulla questione, con particolare riferimento all'esistenza di eventuali strategie e/o principi che possano porsi in posizione alternativa rispetto all'attuale assetto istituzionale privato proprio delle aziende in parola.

In attesa di cortese cenno di risposta ringraziamo e porgiamo distinti saluti.

Confederazione italiana Associazione italiana

degli armatori liberi armatori rimorchiatori

Roma, 3 dicembre 1980

Alla Confitarma

Alla Assorimorchiatori

In merito alla lettera da Voi inviataci, le Organizzazioni sindacali, dichiarano di non aver preclusioni di principio sull'attuale assetto istituzionale privato delle aziende che esercitano il servizio di rimorchio. In tal senso tali aziende debbono poter operare in un quadro di certezza a medio e lungo termine per poter sviluppare e programmare la loro attività imprenditoriale. Ciò premesso, le Organizzazioni sindacali riconfermano l'opzione del carattere pluralistico del servizio sempre che i piani aziendali, gestionali e di organizzazione nell'attività, siano finalizzati alla economicità del servizio, allo sviluppo dell'attività portuale ed alla salvaguardia dell'occupazione.

Distinti saluti.

FILT-CGIL

FIT-FILM-CISL

UIM-UIL

*Iscrizione all'elenco di cui all'art. 1*

1. L'obbligo dell'iscrizione nell'elenco di cui al punto 1 dell'art. 1 vige per i marittimi che abbiano superato il periodo di prova di cui ai punti 1 e 2 dell'art. 4.
2. Il mancato superamento del periodo di prova deve essere comunicato all'interessato alla scadenza del periodo suddetto.
3. La risoluzione del contratto d'imbarco comporta la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1.

4. Fermo restando quanto previsto dall'art. 39, è considerato altresì giustificato motivo per la risoluzione del contratto di imbarco:

a) l'inadempimento degli obblighi contrattuali;

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

c) lo sbarco per colpa del marittimo ai sensi del contratto di imbarco;

d) lo sbarco del marittimo;

e) il rifiuto di trasbordare;

f) la temporanea inibizione dall'esercizio professionale;

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

h) l'aver preteso da componenti l'equipaggio subordinati per ragioni di servizio l'indebita corresponsione di somme connesse al servizio;

i) la riduzione della flotta sociale, il disarmo di durata superiore a 30 giorni. In questi casi, la non reinscrizione nell'elenco di cui all'art. 1 sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

5. La cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata nel termine di 30 giorni rispettivamente dalla data di presentazione del libretto di navigazione o dalla data del provvedimento.

6. Il marittimo può chiedere, entro 15 giorni dalla comunicazione della Società, i motivi che hanno determinato il provvedimento della cancellazione dallo stesso. In tal caso la Società risponderà all'interessato entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta.

7. Si considera contrario allo spirito delle presenti norme la cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1 determinato da motivi di fede religiosa, di credo politico o di appartenenza ad un Sindacato.

#### *Collegio di conciliazione ed arbitrio*

1. Il marittimo che ritenga ingiustificata la risoluzione del contratto di imbarco con conseguente cancellazione dall'elenco di cui all'art. 1, può chiedere con lettera raccomanda, entro 10 giorni dallo sbarco, l'intervento conciliativo delle Associazioni stipulanti il presente contratto. Tale intervento dovrà essere espletato ed esaurito entro 20 giorni successivi alla richiesta, in caso di esito positivo verrà redatto un verbale di conciliazione che sarà depositato presso l'Ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione a cura di una delle parti.

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

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

4. Gli arbitri scelti dalle parti provvederanno, entro 10 giorni successivi a quello assegnato alla Società per la designazione del proprio arbitro, a designare, di comune accordo, il Presidente del collegio.

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

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

7. Grava sulla Società l'onere della prova dei fatti posti a base del motivo addotto a giustificazione della cancellazione dall'elenco di cui all'art.1.

8. Nel caso in cui dal Collegio non venisse riconosciuta, nelle motivazioni addotte dalla Società, la sussistenza di giustificati motivi e/o giusta causa, ai sensi dell'art. 39, la Società stessa dovrà corrispondere al marittimo, a titolo di penale, un importo calcolato secondo le norme contrattuali vigenti per la liquidazione del trattamento di fine rapporto sino ai seguenti limiti:

- anzianità fino a 12 mesi nell'azienda: 30 gg. di retribuzione;
- anzianità fino a 3 anni nell'azienda: 60 gg. di retribuzione;
- anzianità da 3 a 6 anni nell'azienda: 75 gg. di retribuzione;
- anzianità da 6 a 10 anni nell'azienda: 90 gg. di retribuzione;
- anzianità oltre 10 anni nell'azienda: 120 gg. di retribuzione.

Protocollo d'intesa fra Confitarma

e FILT-CGIL- FIT-CISL- UIL-TRASPORTI

Le parti concordemente prendono atto che il servizio di rimorchio portuale per quanto attiene la parte commerciale (entrata ed uscita delle navi dai porti) costituisce un servizio di tipo imprenditoriale che deve seguire, anche sotto il profilo tariffario, tutte le logiche conseguenti a tale tipo di servizio.

Le parti concordemente riconoscono peraltro che a fianco del servizio commerciale le Autorità richiedono costantemente servizi sociali inerenti la sicurezza, il salvataggio, l'antincendio, la salvaguardia dell'ambiente marino e atmosferico, tutte attività che sono ben distinte e autonome dal servizio commerciale che viene svolto dalle stesse aziende.

Un'accentuazione di tali servizi sociali, i cui costi fino ad oggi sono stati riversati sui costi dei servizi commerciali, pone con urgenza la necessità di una ricognizione del duplice ruolo svolto dalle aziende di rimorchio e dalle conseguenti diverse attribuzioni dei relativi costi. I risultati di tale ricognizione verranno portati a conoscenza dei Ministeri competenti per gli interventi del caso.

Tutto ciò premesso, considerata l'esigenza di riduzione dei costi portuali conseguente alla minore richiesta di servizi commerciali particolarmente per i traffici di cabotaggio nonché l'innovazione tecnologica delle navi finalizzata a facilitare le manovre con potenziale minor utilizzo del servizio di rimorchio, le parti, nel quadro delle relazioni sindacali vigenti, dichiarano la propria disponibilità ad esaminare, processi di riorganizzazione del lavoro nei singoli porti volti a realizzare attraverso le opportune flessibilità incrementi di efficienza e produttività.

Eventuali diverse tabelle d'armamento, nel solo ambito della concessione ed in presenza di avanzate tipologie di rimorchiatori di nuova costruzione, potranno essere trattate aziendaliamente nella integrale salvaguardia delle norme di sicurezza.

Ove risultassero esuberanti di personale potranno aversi:

- 1) riduzione di personale nei limiti derivanti dal blocco del turn over;
- 2) mobilità interaziendale concordata;
- 3) esodi anticipati concordati tra le parti in quanto a modalità ed incentivi.

Quanto sopra nel rispetto dell'art. 45,1° comma, di cui si ribadisce la validità.

### *Allegato 16*

#### Protocollo su ambiente di lavoro

Le parti riconoscono la necessità di un comune impegno ad affrontare i problemi della salute e della prevenzione dai rischi connessi alla specifica condizione di lavoro dei marittimi.

A questo fine le parti concordano che la normativa contrattuale qui definita sia accompagnata da una legislazione di sostegno, sulla base di alcune esperienze già maturate.

In particolare per quanto riguarda le soluzioni nell'ambito della prevenzione dei rischi derivanti da agenti nocivi strutturalmente presenti nelle navi, tra cui ad esempio l'amianto, le parti concordano che tale legislazione di sostegno debba intervenire nelle fasi di ricostruzione, trasformazione e riclassifica attraverso opportune forme di incentivazione.

In considerazione, inoltre, della peculiarità del lavoro nautico le parti convengono sulla necessità di istituire appositi strumenti di tutela della salute dei lavoratori.

Tale attività dovrà esercitarsi a partire dall'art. 9 della legge n. 300/1970 e svolgersi a livello decentrato con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali.

Le Aziende si impegnano ad adottare sulle proprie navi le misure di prevenzione in rapporto a determinati fattori di rischio, attuando le procedure definite dall'art. 9 della legge n. 300 già citata.

Per i fattori di rischio già individuati nell'ambito del settore, si propongono quali priorità, nel corso della presente vigenza contrattuale:

*Rumore:* cabine insonorizzate, misure di bonifica cuffie.

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

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

*Prevenzione degli infortuni a bordo:* secondo le misure previste dal D.P.R. n. 547/1956 per tutte quelle attività lavorative non direttamente connesse con la navigazione (esempio lavori di manutenzione).

Nell'ambito della valutazione del rischio, da parte del datore di lavoro, e della predisposizione dei piani di prevenzione previsti dalla normativa italiana ed europea, dovranno essere definiti gli opportuni processi di formazione dei lavoratori ed in particolare dei delegati sindacali.

Tale formazione, che potrà avvalersi della prevista legislazione di sostegno, dovrà in particolare mirare a:

- 1) una corretta informazione sui rischi specifici connessi alle singole mansioni;
- 2) all'uso degli opportuni mezzi di protezione individuale ed alla loro manutenzione;
- 3) alla gestione della propria mansione con le necessarie garanzie di sicurezza per la navigazione (formazione professionalizzante).

Le parti, alla ripresa delle trattative, prevista nel mese di settembre, individueranno i soggetti pubblici referenti per l'attività di studio e controllo dei fattori di rischio ambientale.

### *Allegato 17*

#### Protocollo di intesa sulla formazione professionale

Le parti esprimono una comune valutazione sulla centralità della formazione professionale.

Conseguentemente le parti individuano i seguenti comuni obiettivi di una attività congiunta di promozione e sviluppo della formazione professionale dei lavoratori marittimi quale strumento:

- strategico ai fini di una politica attiva dell'occupazione;
- di aggiornamento ai fini dell'acquisizione degli standard minimi previsti dalla legge n. 739 del 21 novembre 1985 (convenzione STCW 78);
- di aggiornamento ed informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento ed informazione circa la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute;
- di sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo dell'automazione navale;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Le parti riconoscono che l'avviamento di politiche di sviluppo della formazione professionale non può prescindere dall'apposita legislazione di sostegno già predisposta dall'amministrazione competente nonché dall'utilizzo delle disponibilità finanziarie derivanti da normative europee, nazionali e regionali e riconoscono altresì come strumento indispensabile all'avvio al lavoro di giovani nel settore, una normativa definita e certa per gli allievi ufficiali nonché l'utilizzo dei contratti di formazione/lavoro nello spirito del presente accordo e secondo le norme definite nell'apposito protocollo.

Le parti, pur riconoscendo l'attività formativa autonomamente svolta da taluni gruppi o aziende armatoriali, ritengono necessario lo sviluppo in tutto l'armamento nazionale di politiche formative concordemente definite tramite le seguenti misure e procedure.

Sarà costituita a livello nazionale una Commissione paritetica formata da sei membri nominati dalle OO.SS. e sei membri nominati dalle Associazioni datoriali, con il compito primario di promuovere tutte le iniziative ritenute più idonee a favorire efficaci politiche formative, a formulare proposte nei confronti di enti ed istituzioni competenti in materia.

Coerentemente alle finalità sopra rappresentate la Commissione dovrà promuovere iniziative specifiche al fine di:

- favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;

- acquisire dalle aziende dati statistici circa la partecipazione ai corsi di aggiornamento previsti dalla convenzione STCW 78;
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo in funzione dei livelli di espansione della formazione e dell'aggiornamento professionale nell'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;
- esaminare l'andamento complessivo dei contratti di formazione e lavoro anche sulla base della informativa circa gli esiti dei progetti esauriti nell'anno precedente;
- promuovere programmi di formazione mirata in particolare sui temi della sicurezza e della prevenzione;
- favorire uno sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e gli indirizzi comunitari.

*Allegato 18*

Proroga accordo 5 agosto 1986 sui contratti di formazione e lavoro

L'anno 1991, addì 24 del mese di luglio in Roma

tra

- la Confitarma, l'ASAP, la Fedarlinea, con l'assistenza dell'INTERSIND

e

- la FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI

si concorda quanto segue:

L'accordo 5 agosto 1986 e successive modifiche ed integrazioni sui contratti di formazione e lavoro è rinnovato con le seguenti varianti:

- a decorrere dal 1° agosto 1991 l'indennità di contingenza sarà riconosciuta al 100% nei contratti di formazione.

Le parti si incontreranno entro il 31 ottobre 1991 per l'esame della parte normativa.

*Allegato 19*

Protocollo di intesa fra Confitarma

e FILT-CGIL- FIT-CISL- UIL-TRASPORTI

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

La liberalizzazione del cabotaggio che dovrà accompagnare il processo di integrazione europea è, inoltre, una sfida ancor più ravvicinata per l'armamento nazionale.

Questi cimenti porranno all'insieme dell'armamento la revisione delle politiche di sviluppo e degli assetti gestionali conseguenti.

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

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

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

#### *Consultazione a livello nazionale*

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

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

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

#### *Comitati consultivi territoriali*

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

#### *Regole per il conflitto*

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

Le parti convengono inoltre di dare attuazione a quanto previsto dalla legge n.146/1990.

*I*

### ***Accordo 12 maggio 1997***

***per il rinnovo della parte economica del c.c.n.l.***

***per il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio***

***di rimorchio delle navi ed al soccorso delle navi***

Addì 12 maggio 1997 si sono incontrati

la Confitarma

e

le Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI

Scopo della riunione era il rinnovo della parte economica dei contratti collettivi del settore marittimo scaduti il 31 dicembre 1996.

Dopo ampia discussione le parti, fatto riferimento anche ai contenuti del Protocollo interconfederale del 23 luglio 1993, sia per quanto riguarda l'inflazione pregressa che quella programmata nel biennio 1997/1998 pari al 4,5% (2,5% per il 1997 e 2% per il 1998) concordano di aumentare le paghe basi degli importi indicati nelle colonne 2 e 3 dell'allegato a far data dal 1° maggio 1997 e dal 1° gennaio 1998.

Concordano inoltre di corrispondere una cifra "una tantum" di cui alla colonna 7 dell'allegato per i quattro mesi di vacanza contrattuale. Un quarto di tale cifra (quota mensile) verrà corrisposta ai marittimi in CRL per ogni mese o pro-rata di permanenza in CRL tra il 1° gennaio e il 30 aprile 1997. Al personale in TP le quote mensili o pro-rata verranno corrisposte per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio e il 30 aprile 1997. Ai marittimi in turno generale, imbarcati alla data della firma del presente accordo, verranno corrisposte quote mensili o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio ed il 30 aprile 1997. Ai marittimi in turno generale, già sbarcati e che reimbarcheranno con la medesima società entro il 31 ottobre 1997, dovrà essere corrisposta l'"una tantum" per i periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio ed il 30 aprile 1997.

Gli importi dell'"una tantum" verranno suddivisi in due tranches di cui la prima pari al 50% del totale verrà pagata entro il 30 giugno 1997 e la seconda entro il 31 ottobre 1997.

Con il presente accordo le parti si danno reciprocamente atto di avere rinnovato la parte economica dei contratti collettivi del settore marittimo scaduti il 31 dicembre 1996 in ottemperanza a quanto disposto dal Protocollo interconfederale del 23 luglio 1993.

Il presente contratto avrà scadenza con il 31 dicembre 1998.

#### Verbale di accordo

Addì 12 maggio 1997 si sono incontrati

la Confitarma

e

le Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI

#### Premesso che

- nell'accordo del 21 novembre 1991 sono state destinate L. 350.000 annue per marittimo per la tutela assicurativa;

- le OO.SS. firmatarie del presente accordo hanno recentemente costituito un Fondo denominato FANIMAR che si avvale di convenzioni con primarie assicurazioni;

- le OO.SS. hanno richiesto a Confitarma di meglio articolare la tutela assicurativa già prevista dai contratti nazionali di settore per i marittimi (perdita del libretto, perdita titolo professionale ufficiali) e di ampliarla con coperture assicurative per il caso di morte a seguito di infortunio e per invalidità permanente totale o parziale a seguito di infortunio avvenuto a bordo per i marittimi TP e TG e sia a bordo che a terra per i marittimi in CRL;

le parti convengono

in linea programmatica, previo accertamento della fattibilità dal punto di vista giuridico, fiscale e normativo, di destinare il predetto importo di L. 350.000 aggiungendovi L. 40.000 annue per marittimo per realizzare la copertura assicurativa di cui in premessa.

Pertanto la tutela di cui all'accordo di rinnovo del 24 luglio 1991, così come definita con il precitato accordo del 21 novembre 1991, verrà abrogata e sostituita con il versamento a FANIMAR di L. 390.000 annue per marittimo. Tale Fondo assumerà integralmente detti impegni, esonerando l'armatore da ogni responsabilità sulla tutela assicurativa stessa.

Pertanto il FANIMAR procederà ad assicurare i marittimi per i seguenti benefici:

a) Per ritiro del libretto di navigazione:

b) Per ritiro del titolo professionale a causa di sinistro marittimo:

L. 50.000.000 per ogni ufficiale

c) Caso di morte a seguito di infortunio avvenuto a bordo per i marittimi provenienti dal TP o dal TG. A bordo e a terra per i marittimi in C.R.L.:

L. 50.000.000

d) Invalidità permanente totale o parziale (con franchigia fissa del 5%) a seguito di infortunio, con un massimale di L. 70.000.000 e con le stesse modalità di cui al punto c).

Il marittimo potrà richiedere, con lettera raccomandata, di versare la somma di cui sopra ad altro Fondo costituito da Organizzazioni sindacali di categoria comunque di rilevanza nazionale, avente analoghe finalità restando inteso che anche tale Fondo dovrà parimenti esonerare l'armatore da ogni responsabilità come sopra vista.

Si precisa che il presente accordo si applica a tutti i contratti nazionali marittimi di settore tranne quello per gli addetti agli aliscafi che su loro richiesta vollero che tutto il beneficio delle 350.000 annue venisse allocato interamente in indennità di navigazione.

Le parti si incontreranno entro il 31 maggio c.a. per definire modalità e data di inizio delle coperture di cui sopra e per la conseguente riscrittura del presente accordo. Comunque dal suddetto importo di L. 390.000 annue per marittimo verranno scorporate L. 165.000 annue per marittimo per la copertura morte ed invalidità che dovranno decorrere dal 1° luglio c.a.

Allegato all'accordo 12 maggio 1997

N.B.: Per effetto degli incrementi di paga base le scale parametrali saranno soggette a ridefinizione.



