

(7)

**SEZIONE PER L'IMBARCO DEI MARITTIMI DI
NAZIONALITA' ITALIANA SULLE NAVI DA CARICO E
PASSEGGERI LOCATE A SCAFO NUDO AD ARMATORE
STRANIERO AI SENSI DEGLI ART. 28 E 29 DELLA
LEGGE 234/89**

L'anno 2015 addì 1 del mese di luglio in Roma

- la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

e

le Organizzazioni dei Lavoratori sottoelencate:

- FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI (FILT-CGIL)

- FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI (FIT-CISL)

- UNIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI (UIL-TRASPORTI)

hanno stipulato la presente Sezione per l'imbarco dei marittimi di nazionalità italiana sulle navi da carico e passeggeri iscritte nei registri speciali secondo i dettami della legge 234 del 14 giugno 1989.

PREMESSA

Considerato che una migliore posizione concorrenziale della flotta nazionale sul mercato internazionale e la difesa degli attuali livelli occupazionali dei marittimi italiani sia in termini quantitativi che qualitativi è un comune obiettivo delle parti, l'utilizzo del Bare Boat non viene inteso come fatto strutturale di gestione della flotta, bensì come strumento peculiare per fronteggiare particolari situazioni di concorrenza internazionale. Con l'obiettivo inoltre di recuperare, attraverso tale strumento, anche tonnellaggio di controllo nazionale di fatto già gestito all'estero.

Sulla base di tali comuni obiettivi le parti si danno atto che qualora le dismissioni di bandiera ai sensi della legge 234/89 dovessero dare luogo a ridondanze occupazionali, queste verranno gestite attraverso gli strumenti individuati nelle pattuizioni contrattuali.

Per quanto riguarda la qualità dell'occupazione le parti, attraverso gli interventi sulla formazione, mirano ad affidare - sulla nave - agli italiani le posizioni di maggiore responsabilità e contenuto professionale, a partire dagli Ufficiali.

Pertanto la flessibilità concordata sulle qualifiche va intesa come fatto transitorio a tutela dell'occupazione in ogni qualifica in attesa di un mercato del lavoro tendenzialmente stabile e con adeguate qualificazioni.

Tutto ciò premesso le parti individuano le seguenti linee di azione:

Migliorare, a tutti i livelli, le attività formative e addestrative dei marittimi italiani per mettere a disposizione dell'armamento nazionale le risorse umane necessarie allo sviluppo, ed in pari tempo rimuovere gli ostacoli che si frappongono all'immediato ingresso nel mercato del lavoro dei marittimi terminata l'attività addestrativa.

Art. 1
Campo di applicazione

La presente Sezione si applica sulle navi da carico e passeggeri locate a scafo nudo ad armatore straniero ai sensi degli artt. 28 e 29 della legge 234/89.

Tale Contratto deve essere considerato accordo quadro per la necessaria definizione degli accordi sindacali relativi alle singole navi da stipularsi a livello nazionale, in merito alla composizione delle tabelle di armamento nel rispetto delle tabelle contrattuali nazionali. Nella definizione di tali accordi si è tenuto conto di eventuali trattamenti economici aziendali.

Il cabotaggio italiano non verrà ammesso all'utilizzo della normativa in materia di Bare Boat. Le parti verificheranno la posizione concorrenziale del naviglio cabotiero italiano nei confronti di quello europeo in seguito alle regolamentazioni decise a livello comunitario.

Sono escluse, in linea di principio, dall'utilizzo del Bare Boat le navi attive su linee conferenziate. Casi particolari potranno essere oggetto di valutazione tra le parti.

Art. 2
Contratto di arruolamento

Il Contratto di arruolamento è stipulato a tempo indeterminato. Il periodo di prova è stabilito in giorni 30, sempre a contare dalla data della firma del contratto. Entro il periodo di prova ambo le parti possono risolvere il contratto d'imbarco in qualunque porto, al marittimo dovranno essere corrisposte tutte le competenze maturate sino all'atto dello sbarco. Le spese di rimpatrio sono a carico dell'Armatore qualora la risoluzione avvenga per sua volontà.

Art. 3
Componenti l'equipaggio

Il numero dei componenti l'equipaggio è stabilito in base alle tabelle contenute nei relativi allegati alla Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

Le navi superiori a 3.000 tsl dovranno avere come componenti dell'equipaggio 6 marittimi di nazionalità italiana, di cui 4 senior officers (Comandante, Direttore di macchina, 1° Ufficiale di coperta, 1° Ufficiale di macchina) tra i quali obbligatoriamente il Comandante e di norma il Direttore di macchina, nonché due allievi uno di macchina e uno di coperta. Resta inteso che la mancanza degli allievi a bordo non potrà essere motivo per negare le spedizioni, permanendo l'obbligo di provvedere al loro imbarco appena possibile. Qualora non fossero reperibili i due primi ufficiali ed eccezionalmente il Direttore di macchina questi potranno essere sostituiti da ufficiali extracomunitari. In tal caso il numero dei marittimi italiani dovrà essere portato a 6 più due allievi ufficiali con libertà di scelta da parte dell'Armatore per quanto riguarda la qualifica.

Sulle navi inferiori a 3.000 tsl o alle 4.000 tsc il numero di marittimi italiani sarà di 3 di cui obbligatoriamente il Comandante e possibilmente anche il Direttore di macchina.

Situazioni particolari potranno peraltro essere esaminate e risolte dalle parti qualora se ne presenti la necessità.

Art. 4
Ammortizzatori sociali

Al fine di dare risposta ai problemi occupazionali che potrebbero derivare dall'applicazione della presente Sezione vengono fissati i seguenti strumenti e principi:

a) navi armate con personale italiano che chiedono la dismissione temporanea di bandiera. Qualora il passaggio a regime di Bare Boat comporti lo sbarco dei marittimi italiani si opererà per dare loro altre occasioni di impiego su navi della stessa o di altra flotta. Se ciò non fosse possibile il personale che ha maturato i requisiti verrà iscritto al Fondo Nazionale Marittimi. Qualora nessuna delle due alternative sopra menzionate sia praticabile e al marittimo non venga offerta altra occasione di lavoro prima della scadenza dei riposi, avrà diritto ad una somma pari al trattamento del Fondo. Tale versamento sarà a carico dell'Armatore ed avverrà in un'unica soluzione.

b) Navi già in regime di Bare Boat.

Qualora in seguito alla riduzione del numero degli italiani imbarcati su navi già in regime di Bare Boat sia necessario procedere allo sbarco di uno di essi ciò verrà fatto alla fine del periodo contrattuale di imbarco e si opererà per dare loro altro impiego su navi della stessa o di altra flotta. Quando questo non fosse possibile nel limite di tempo necessario al godimento dei riposi, l'Armatore verserà ad essi in un'unica soluzione un importo pari al trattamento del Fondo Nazionale Marittimi.

Art. 5 **Lista di mobilità**

Viene istituita una lista di mobilità, che avrà anche valore di osservatorio del mercato del lavoro in relazione alla concordata flessibilità sulle qualifiche. Tale lista gestita dalla Confitarma verrà inviata agli Armatori associati ed alle OO.SS. con scadenza trimestrale. La Confitarma inoltre si adopererà affinché gli iscritti a tale lista abbiano priorità negli imbarchi. Viene istituito un "consiglio di sorveglianza" paritetico che si riunirà ogni sei mesi per verificare l'applicazione delle intese, analizzare l'andamento del mercato del lavoro nonché le esigenze formative e per le opportune valutazioni di quanto sopra.

Art. 6 **Periodo di imbarco**

Di norma il periodo di imbarco è di sei (6) mesi con facoltà dell'Armatore di aumentare o ridurre tale durata di trenta (30) giorni per organizzare confacentemente gli avvicendamenti.

Art. 7 **Norme disciplinari**

Durante l'imbarco i rapporti gerarchici e disciplinari sono regolati dalle leggi e regolamenti dello Stato della bandiera della nave e dal presente contratto. Il marittimo ha il dovere di mantenere condotta disciplinata di uniformarsi alle prescrizioni delle Autorità Nazionali ed estere, di eseguire ogni legittimo ordine del Comandante per ciò che concerne il servizio e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste.

Art. 8 **Infrazioni disciplinari**

Gli eventuali provvedimenti disciplinari nei confronti dei membri dell'equipaggio potranno essere, a seconda della gravità dell'infrazione:

- ammonizione verbale;
- rimprovero scritto;

- trattenuta sullo stato paga fino ad un massimo di 1/30 della retribuzione mensile;
- sospensione dal servizio e dalla retribuzione per non più di due (2) giorni;
- licenziamento e/o sbarco per colpa grave.

I suddetti provvedimenti saranno adottati dal Comandante e dovranno essere annotati sul Giornale di Bordo ed affissi all'albo nei locali equipaggio.

Gli interessati potranno ricorrere avverso i provvedimenti direttamente o tramite le OO.SS.. Il ricorso non sospende il provvedimento. Qualora si riconoscesse fondato il ricorso il provvedimento verrà conseguentemente modificato o annullato.

In caso di avvenuto sbarco la motivazione verrà modificata in "volontà dell'Armatore" ed al marittimo sarà corrisposto il trattamento economico previsto in tale caso.

Art. 9

Procedure dei reclami a bordo da parte dei lavoratori marittimi

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

Art. 10

Orario di lavoro

L'orario normale di lavoro è di otto (8) ore per tutto il personale imbarcato. Tutto il personale ha diritto ad usufruire di almeno otto (8) ore di riposo continuativo nell'arco delle 24 ore, salva l'esigenza relativa alle operazioni di arrivo, partenza e manovra.

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

Per il personale giornaliero delle sezioni di coperta e macchina l'orario normale di lavoro (8 ore) è compreso tra le ore 06.00 e le ore 20.00.

Per il personale di cucina e camera l'orario normale di lavoro (8 ore giornaliere) potrà essere ripartito in tre turni tra le ore 06.00 e le ore 20.00.

Art. 11

Lavori per la sicurezza della navigazione

I componenti dell'equipaggio sono tenuti a prestare la propria opera senza diritto a compensi a titolo di lavoro straordinario, per la sicurezza della navigazione, del carico, delle provviste, per il salvataggio della nave e delle persone imbarcate.

Saranno altresì tenuti a prestare la propria opera per il recupero degli avanzi di naufragio o di altro sinistro occorso alle navi, ma in questo caso avranno diritto, in aggiunta al salario, ad uno speciale compenso che sarà determinato fra le parti stipulanti il presente contratto.

Art. 12

Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati. Tuttavia il Comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati, purché non sia inadeguato al loro titolo professionale ed al loro

grado. In caso di necessità per la sicurezza della nave, i marittimi possono essere adibiti a qualsiasi servizio. I componenti l'equipaggio che svolgono mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati, se superiori, hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni.

Art. 13
Lavori per la manutenzione e pulizia della nave

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

Art. 14
Lavori disagiati

Coloro che eseguono lavori comportanti particolari disagi saranno compensati con quote orarie del compenso per lavoro straordinario se tali lavori sono eseguiti durante l'orario ordinario di lavoro. Se eseguiti fuori di tale orario il compenso per lavoro straordinario verrà aggiunto alla quota suddetta.

Si considerano lavori disagiati:

- 1) Pulizia interna delle calderine
- 2) Pulizia interna delle caldaie
- 3) Picchettaggio e raschiaggio calderine
- 4) Picchettaggio e raschiaggio caldaie
- 5) Cementazione previa pulizia con rimozione sedimenti all'interno dei gavoni, dei doppi fondi e delle casse adibite ad acqua potabile
- 6) Pulizia dei deep-tankers e delle casse alte
- 7) Pulizia delle sentine stive e delle sentine macchina degasificate
- 8) Pitturazione, picchettaggio, raschiaggio con l'uso dei ponteggi sospesi
- 9) Pulizia con rimozione sedimenti delle cisterne adibite a carico liquido.

Art. 15
Paghe, compensi e indennità

Le retribuzioni da riconoscersi al personale italiano saranno pari a quelle lorde previste dalla vigente Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c., dedotta la quota contributiva a carico del marittimo prevista sulla bandiera nazionale.

Le competenze "correnti" risultano così composte: minimo contrattuale, rateo di 13[^] e 14[^] mensilità, indennità di navigazione, indennità di rappresentanza (Comandanti e Direttori di macchina), 90 ore di straordinario (esclusi i Comandanti e Direttori di macchina).

All'atto dello sbarco verranno corrisposte le competenze "allo sbarco" che risultano composte da: ferie, riposi compensativi, T.F.R. maturato.

Art. 16
Indennità rischio guerra e rischio pirateria

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

Quota giornaliera

Comandante	€ 76,42
Dir. Macchina	€ 71,28
1° Ufficiale	€ 53,85
2° Ufficiale	€ 45,42
3° Ufficiale	€ 42,24
Nostromo	€ 39,29
Sottufficiale	€ 37,82
Comune	€ 33,33
Giovanotto	€ 30,18
Mozzo	€ 27,73

Art. 17
Termini e modalità di corresponsione statini paghe

La paga mensile sarà corrisposta alla fine di ogni mese. Al marittimo sarà rilasciato uno statino paghe sul quale saranno specificatamente registrate le competenze liquidate. Durante l'imbarco il Comandante potrà corrispondere acconti all'equipaggio sulla disponibilità per competenze maturate liquidabili, fino alla concorrenza dell'80%. All'atto dello sbarco al marittimo saranno corrisposti i ratei mensili di liquidazione accantonati ed eventuali altri crediti maturati, rilasciandone apposita certificazione o lettera di credito.

Art. 18
Bonus sostitutivo assegni familiari e disoccupazione

In considerazione dei nuovi livelli di retribuzione i benefici per assegni familiari e trattamento di disoccupazione sono considerati ricompresi nel lordo totale.

Art. 19
Compensi per funzioni superiori

Al personale cui fosse affidata funzione di grado o categoria superiore spetteranno, pro-tempore, la paga inerente a tale grado o categoria.

Art. 20
Compensi per lavoro straordinario

Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre gli orari stabiliti dai precedenti articoli è considerato lavoro straordinario.

Resta salvo il diritto del marittimo di percepire i compensi per le ore prestate oltre le 90 mensili, già comprese nella paga conglobata.
Ogni volta che il marittimo rifiuti la prestazione straordinaria per un giorno, verranno trattenute 3 (tre) ore di compenso per lavoro straordinario.

Art. 21
Indennità navi cisterna e trasporto materiale
infiammabile o esplosivo

Ai marittimi imbarcati su navi cisterna adibite al trasporto di materie infiammabili sarà corrisposta un'indennità il cui ammontare giornaliero è riportato all'allegato n. 1.
La suddetta indennità cessa quando alla nave cisterna viene rilasciato il certificato "gas free".

Quando una nave cisterna o non cisterna per la quale non sia corrisposta all'equipaggio l'indennità suddetta, è adibita al trasporto di materiale dichiarato infiammabile e il carico di tale materia raggiunge almeno il 25% del tonnellaggio di stazza lorda della nave, sarà corrisposto a tutti i componenti l'equipaggio una indennità il cui ammontare è riportato all'Allegato n. 1.

Art. 22
Indennità rischi epidemici

Qualora la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con ordinanza del Ministero competente, verrà corrisposta a tutto l'equipaggio una indennità il cui importo giornaliero è indicato nell'Allegato n. 2.

Art. 23
Indennità navigazione estera

A decorrere dal 61° giorno di imbarco verrà corrisposta un'indennità il cui ammontare giornaliero è indicato nell'Allegato n. 3.

Art. 24
Corredo e vitto

La fornitura del corredo e il trattamento vitto sarà analoga a quella stabilita per il personale imbarcato sulle navi battenti bandiera italiana ed in nessun caso sarà inferiore per quantità e qualità.

Art. 25
Trattamento per le giornate festive e ferie

Sono considerati giorni festivi: tutte le domeniche, il 1° gennaio (Capodanno), il 6 gennaio (Epifania), il lunedì di Pasqua, il 25 aprile, il 1° maggio, il 15 agosto, il 1° novembre, l'8 dicembre, il 25 dicembre (S. Natale), il 26 dicembre. Per ognuna delle festività menzionate nonché per ogni sabato lavorato il marittimo ha diritto ad una giornata di riposo compensativo. Le ferie verranno maturate in ragione di 2,83 giorni per mese di imbarco. Per i Comandanti e Direttori di macchina in ragione di 3,08 giorni per mese di imbarco.

I riposi compensativi sono liquidati nella misura stabilita nella Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

Al marittimo che ne faccia richiesta il Comando può concedere, salvo esigenze di servizio, permessi di durata non inferiore a 24 ore consecutive. Per ciascun giorno di riposo compensativo goduto, al marittimo sarà trattenuto il relativo l'importo.

A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale di giorni 34 o pro-rata per ogni anno di servizio. Per i Comandanti e i Direttori di macchina le ferie sono pari a 37 giorni o pro-rata per ogni anno di servizio.

Art. 26

Assicurazione malattie e infortuni

L'Armatore assicurerà i marittimi contro le malattie e gli infortuni, presso Enti assicuratori pubblici o privati, italiani o stranieri per trattamenti equivalenti a quelli derivanti dalle norme italiane.

In caso di morte o invalidità permanente per cause di servizio l'Istituto assicuratore verserà al marittimo una indennità sostitutiva che non potrà essere inferiore a quanto risulterebbe dall'applicazione delle norme italiane in materia.

Ai Comandanti e Direttori di macchina verrà mantenuta la copertura assicurativa in materia di polizza sanitaria.

Art. 27

Assicurazioni contro la perdita del libretto di navigazione

Su tale materia si rimanda integralmente a quanto previsto all'Allegato 16 della Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

Art. 28

Trattamento previdenziale

Sia l'Armatore che il marittimo ottempereranno, per gli oneri di loro rispettiva competenza, a quanto disposto della Legge 413/84.

Previdenza integrativa

Su tale materia si rimanda integralmente a quanto previsto dall'Allegato 16 della Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.

Art. 29

Perdita corredo, strumenti, utensili

In caso di perdita di tutti o parte degli effetti personali, per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo del danno subito entro i limiti massimi indicati all'Allegato 9 della Sezione per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi

traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3.000 t.s.l. o 4.000 t.s.c.. In caso di perdite parziali l'indennizzo sarà riferito al valore attuale degli effetti personali perduti, senza peraltro superare i limiti massimi di cui sopra. L'indennità relativa alla perdita degli strumenti professionali o degli utensili (rapportata al valore attuale degli stessi non sarà dovuta quando risulti che i marittimi non ne fossero provvisti o li avessero avuti in dotazione dalla Compagnia).

Gli indennizzi di cui trattasi dovranno essere corrisposti dalla Compagnia Armatrice entro trenta (30) giorni dalla dichiarazione della avvenuta perdita.

Art. 30

Risoluzione convenzione di arruolamento

La risoluzione del contratto di arruolamento potrà avvenire per:

- a) avvicendamento
- b) malattia o infortunio
- c) volontà del marittimo
- d) colpa grave del marittimo
- e) colpa o volontà dell'armatore
- f) forza maggiore o giusta causa

Avvicendamento

Avviene al compimento del periodo d'imbarco di cui all'art. 6.

Le spese di rimpatrio per via aerea saranno a carico della Compagnia fino all'Aeroporto più vicino alla residenza del marittimo.

Nelle spese di rimpatrio è compresa l'eventuale spesa per il trasporto bagagli nei seguenti limiti di peso in aggiunta a quanto consentito dal vettore aereo.

Malattia o infortunio

Quando un marittimo sia riconosciuto temporaneamente inabile al lavoro per malattia o infortunio, dai sanitari fiduciari dell'Ente assicuratore, l'Armatore provvederà -a seconda dei casi- al suo ricovero in ospedale, oppure al suo rimpatrio fino al luogo di cura e quindi a quello di residenza del marittimo stesso, il quale beneficerà dell'assistenza prevista dal presente contratto.

Al marittimo saranno pagate tutte le competenze maturate.

A guarigione avvenuta, il marittimo informerà, entro 10 giorni, della propria disponibilità a reimbarcare.

Volontà del marittimo

L'interessato dovrà presentare domanda di sbarco al Comando, almeno 12 giorni prima. Al marittimo competono le spettanze maturate.

Se lo sbarco avviene dopo il compimento del 7° mese d'imbarco, le spese di rimpatrio saranno a carico della Compagnia mentre se lo sbarco avviene prima, le spese di rimpatrio sono totalmente a carico del marittimo.

Qualora la richiesta di sbarco fosse presentata con meno di 12 giorni di preavviso, la Compagnia potrà trattenere dalle spettanze del marittimo tanti giorni quanti sono i giorni di mancato preavviso.

Sbarco per colpa grave

La motivazione dovrà essere contestata dal Comando all'interessato in presenza dei Delegati Sindacali di Bordo richiesti dal marittimo e dovranno essere annotate a verbale anche le dichiarazioni eventualmente rese sia dall'interessato che dai Delegati. Al marittimo saranno liquidate tutte le spettanze maturate e la Compagnia potrà rivalersi delle spese sia per il rimpatrio che per il rimpiazzo, sempreché quest'ultimo avvenga entro l'inizio del viaggio immediatamente successivo allo sbarco del marittimo.

Copia del rapporto disciplinare e delle dichiarazioni eventualmente rese dal marittimo e dai Delegati, sarà trasmessa alle OO.SS.

Qualora il marittimo intenda ricorrere avverso il provvedimento tramite le OO.SS. dovrà farlo entro 15 giorni dall'avvenuto sbarco e le stesse ne informeranno la Compagnia entro i successivi 10 giorni.

Le parti si incontreranno entro i 15 giorni successivi allo sbarco ed in caso di mancato accordo saranno libere di agire conseguentemente.

Volontà o colpa dell'armatore

Il rimpatrio sarà effettuato a cura ed a spese della Compagnia. Al marittimo saranno liquidate tutte le competenze maturate più 30 giorni di preavviso di cui all'Allegato n. 5.

Forza maggiore o giusta causa

Ai fini del presente articolo si intende per giusta causa:

- 1) la perdita o innavigabilità assoluta della nave.
In caso di perdita o di innavigabilità assoluta della nave il contratto d'imbarco si risolve di diritto e al marittimo verranno corrisposte due mensilità di retribuzione
- 2) la perdita di nazionalità della nave
- 3) la vendita giudiziale della nave
- 4) il decesso del marittimo durante l'imbarco
- 5) disarmo per difetto di traffico, per lavori o per interdizione del commercio per oltre 60 giorni
- 6) lo sbarco del marittimo per ordine delle Autorità
- 7) la sospensione dei Titoli Professionali
- 8) la revoca del consenso da parte dell'esercente la patria potestà.

Quando la risoluzione avvenga per i casi 2, 3, 4 e 5, il marittimo (o i suoi aventi causa) avrà diritto alle spettanze maturate ed a 30 giorni di preavviso. Per i casi 6, 7 e 8 al marittimo competerà la liquidazione delle spettanze maturate e le spese di rimpatrio saranno a suo carico.

Art. 31

Sbarchi per grave motivo personale

Per grave motivo personale si intendono: morte del genitore, del coniuge, o dei figli, da comunicare tempestivamente alla Compagnia; il prezzo del biglietto per il viaggio di rimpatrio è a carico della Compagnia, limitatamente ad un massimo di due componenti dello stesso nucleo familiare; fatto grave da documentare e sottoporre con la massima tempestività all'approvazione della Compagnia (in caso di mancata approvazione della Compagnia o del Comando di Bordo lo sbarco sarà considerato avvenuto per volontà del marittimo).

Allo sbarco saranno liquidati al marittimo le competenze a lui spettanti tranne il preavviso. Entro il 30° giorno dallo sbarco il marittimo documenterà agli Agenti della Compagnia in Italia la propria posizione, preannunciando la data della sua disponibilità al reimbarco che non dovrà avvenire comunque oltre tre mesi dallo sbarco. Mancando di ottemperare a questo adempimento la Compagnia potrà non reimbarcare il marittimo.

Art. 32 **Periodo di riposo a terra**

Dopo aver completato il periodo d'imbarco di cui all'art. 6, il marittimo non potrà essere reimbarcato prima d'aver trascorso un periodo di riposo a terra corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, ferie e sabati.

Art. 33 **Trattamento di fine rapporto**

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

- a) minimo contrattuale;
- b) rateo della gratifica natalizia (13^a);
- c) rateo della gratifica pasquale (14^a);
- d) valore convenzionale della panatica.

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

Art. 34 **Contributi sindacali**

Si conviene che il contributo sindacale, a carico del marittimo, a favore delle OO.SS. stipulanti è pari all'1% del minimo contrattuale.

Inoltre per ogni marittimo di tabella su tali navi verrà corrisposta annualmente dalla società armatrice o noleggiatrice a scafo nudo, alle OO.SS. stipulanti una somma pari a 270 euro quale quota di servizio.

Art. 35 **Delegato sindacale di bordo**

Le parti convengono che su ciascuna nave può essere nominato dalle OO.SS., previa consultazione dell'equipaggio, un delegato sindacale scelto tra il personale imbarcato. Della nomina sarà data comunicazione alla Compagnia che ne informerà il Comando di Bordo.

I delegati sindacali che durano in carica per il periodo di imbarco, salvo revoca del mandato da parte delle OO.SS. o dimissioni presentate a quest'ultima dagli interessati, avranno le seguenti attribuzioni:

- prospettare verbalmente o per iscritto al Comando di Bordo le questioni che possono insorgere relativamente all'esatta applicazione del contratto di lavoro, nonché segnalare le istanze del personale;

- esercitare periodicamente il controllo sulla qualità, quantità, confezione e distribuzione del vitto, richiamando l'attenzione del Comando sulle eventuali carenze e segnalando i motivi di insoddisfazione;
- indire assemblee a bordo, previa comunicazione al Comando e compatibilmente con le esigenze del "servizio".

Eventuali problemi insoluti tra il Comando e il Delegato Sindacale di bordo saranno differiti rispettivamente alla Compagnia ed alle OO.SS.

Art. 36 Affissioni contratti - notiziari

In ogni saletta della nave un quadro murale viene messo a disposizione per l'affissione a cura del delegato di copia del contratto collettivo nazionale di lavoro o di eventuali notiziari delle OO.SS.

Art. 37 Diritti sindacali

E' consentito ai rappresentanti delle OO.SS. firmatarie, l'accesso a bordo delle navi. I rappresentanti sindacali potranno conferire con i componenti l'equipaggio, franchi dal servizio, nelle salette mensa esclusivamente su questioni sindacali.

Art. 38 Decorrenza e durata

La presente Sezione decorre dal 1° luglio 2015 ed avrà validità fino al 31 dicembre 2017. Essa si intenderà tacitamente prorogata di anno in anno qualora non venga disdettata da una delle parti, con lettera raccomandata, almeno sei mesi prima della scadenza. In ogni caso essa resterà in vigore fino a quando non sarà sostituita da un successivo accordo dello stesso livello.

Con il presente accordo collettivo nazionale viene assolto l'obbligo di cui all'art. 29 - terzo comma della Legge 234/89.

Letto, confermato e sottoscritto.

**INDENNITA' GIORNALIERA
NAVI PETROLIERE**

COMANDANTE	€ 15,93
DIR. MACCHINA	€ 14,85
1° UFFICIALE	€ 10,77
2° UFFICIALE	€ 9,09
3° UFFICIALE	€ 8,45
NOSTROMO	€ 7,86
SOTTUFFICIALE	€ 7,56
COMUNE	€ 6,69
GIOVANOTTO	€ 6,04
MOZZO	€ 5,55

**INDENNITA' GIORNALIERA
RISCHIO EPIDEMICO**

COMANDANTE	€ 6,37
DIR. MACCHINA	€ 5,94
1° UFFICIALE	€ 3,58
2° UFFICIALE	€ 2,77
3° UFFICIALE	€ 2,47
NOSTROMO	€ 2,19
SOTTUFFICIALE	€ 2,05
COMUNE	€ 1,64
GIOVANOTTO	€ 1,32
MOZZO	€ 1,09

**INDENNITA' GIORNALIERA
NAVIGAZIONE ESTERA**

COMANDANTE	€ 6,37
DIR. MACCHINA	€ 5,94
1° UFFICIALE	€ 4,31
2° UFFICIALE	€ 3,63
3° UFFICIALE	€ 3,38
NOSTROMO	€ 3,14
SOTTUFFICIALE	€ 3,03
COMUNE	€ 2,68
GIOVANOTTO	€ 2,42
MOZZO	€ 2,22

INDICE

Premessa	2
Art. 1 - Campo di applicazione	3
Art. 2 - Contratto di arruolamento	3
Art. 3 - Componenti l'equipaggio	3
Art. 4 - Ammortizzatori sociali	3
Art. 5 - Lista di mobilità	4
Art. 6 - Periodo di imbarco	4
Art. 7 - Norme disciplinari	4
Art. 8 - Infrazioni disciplinari	4
Art. 9 - Procedure dei reclami a bordo da parte dei lavoratori marittimi	5
Art. 10 - Orario di lavoro	5
Art. 11 - Lavori per la sicurezza della navigazione	5
Art. 12 - Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo	5
Art. 13 - Lavori per la manutenzione e pulizia della nave	6
Art. 14 - Lavori disagiati	6
Art. 15 - Paghe, compensi e indennità	6
Art. 16 - Indennità rischio guerra e rischio pirateria	7
Art. 17 - Termini e modalità di corresponsione statini paghe	7
Art. 18 - Bonus sostitutivo assegni familiari e disoccupazione	7
Art. 19 - Compensi per funzioni superiori	7
Art. 20 - Compensi per lavoro straordinario	7
Art. 21 - Indennità navi cisterna e trasporto materiale infiammabile o esplosivo	8
Art. 22 - Indennità rischi epidemici	8
Art. 23 - Indennità navigazione estera	8
Art. 24 - Corredo e vitto	8
Art. 25 - Trattamento per le giornate festive e ferie	8
Art. 26 - Assicurazione malattie e infortuni	9
Art. 27 - Assicurazioni contro la perdita del libretto di navigazione	9
Art. 28 - Trattamento previdenziale	9
Art. 29 - Perdita corredo, strumenti, utensili	9
Art. 30 - Risoluzione convenzione di arruolamento	10
Art. 31 - Sbarchi per grave motivo personale	11
Art. 32 - Periodo di riposo a terra	12
Art. 33 - Trattamento di fine rapporto	12
Art. 34 - Contributi sindacali	12
Art. 35 - Delegato sindacale di bordo	12
Art. 36 - Affissioni contratti – notiziari	13
Art. 37 - Diritti sindacali	13
Art. 38 - Decorrenza e durata	13
ALLEGATI	
All. 1 - Indennità giornaliera navi petroliere	14
All. 2 - Indennità giornaliera rischio epidemico	15
All. 3 - Indennità giornaliera navigazione estera	16