

VERBALE DI ACCORDO 5 GIUGNO 2007
PER IL RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO
DEL SETTORE MARITTIMO

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

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

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

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

FILT-CGIL

CONFITARMA

FIT-CISL

ASSORIMORCHIATORI

UILTRASPORTI

FEDERIMORCHIATORI

FEDARLINEA

Una-tantum

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

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

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

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

PREMESSA

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

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

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

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

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

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

Protocollo sulla semplificazione e unificazione contrattuale

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

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

Formazione e Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Pertanto, il Comitato avrà il compito di promuovere tra le altre iniziative al fine di:
- analizzare i fabbisogni formativi del settore espressi dalle Società armatoriali, anche utilizzando indagini di mercato allo scopo già effettuate;
 - favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;
 - favorire l'utilizzo di strumenti informatici per la formazione (e-learning, m-learning, ecc.);
 - determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo e dell'aggiornamento professionale nell'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;
 - esaminare l'andamento complessivo di progetti, tesi ad avvicinare i giovani all'attività marittima;
 - promuovere programmi di formazione mirata, in particolare, sui temi della safety, della security e della prevenzione;
 - favorire lo sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e con gli indirizzi comunitari;
 - individuare idonei strumenti per garantire l'imbarco degli allievi;
 - favorire la predisposizione di percorsi formativi che alternino alla frequenza di corsi di istruzione, periodi di formazione a bordo;
 - verificare la possibilità di creare percorsi formativi anche per il personale extracomunitario, con specifico riferimento alle qualifiche nei confronti delle quali è comprovato lo scarso interesse del personale comunitario.

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

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

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

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

Tipi di contratti di arruolamento

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

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

3. I contratti di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità Marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli V (imbarco a viaggio), T.D. (imbarco a tempo determinato) e T.I. (imbarco a tempo indeterminato) allegati al presente contratto.

Contratto di arruolamento a viaggio

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

Contratto di arruolamento a tempo determinato

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

DICHIARAZIONE A VERBALE

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

Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

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

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

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

2. Il lavoratore marittimo completato il periodo di arruolamento sbarcherà per fine contratto.

Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento

Il contratto di arruolamento può essere risolto:

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

a) Risoluzione per volontà del lavoratore marittimo

1. Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per volontà del lavoratore marittimo in porto nazionale od estero, prima del compimento del periodo contrattuale d'imbarco, il lavoratore marittimo stesso, dovrà darne preavviso nei termini indicati dal successivo articolo e sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questo anticipate.

2. I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica e dei figli, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco; o per fatto grave da documentare e sottoporre tempestivamente al datore di lavoro.

3. Il preavviso può essere dato dal lavoratore marittimo anche in navigazione.

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

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

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

Preavviso

1. Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento è stabilito: in 18 (diciotto) giorni per il contratto di arruolamento a tempo indeterminato; in 15 (quindici) giorni per il contratto di arruolamento a tempo determinato e per quello a viaggio. Per i contratti di arruolamento di qualsiasi tipologia, di durata inferiore ai suddetti termini di preavviso, questi ultimi saranno stabiliti nella misura della metà della durata dei contratti stessi.

2. E' in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di minimo contrattuale conglobato, pro-rata della 13^a e 14^a mensilità, e se dovuti, supplemento paga per personale di stato maggiore, eventuali scatti di anzianità e indennità di rappresentanza di cui all'art. 27, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Iscrizione al turno

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

Art. 69

Iscrizioni e reiscrizioni

.... OMISSIS

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

Art. 81

Applicabilità e criteri di ammissione alla CRL

.... OMISSIS

Con decorrenza 1° ottobre 2007. Il numero complessivo dei marittimi presenti in CRL e TP dovrà essere pari al 143% del personale presente nelle tabelle di armamento, per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave.

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

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

Extra Mediterraneo

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

Settore traghetti

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

* * * * *

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

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

Protocollo sui collegamenti con le isole minori

Visto

- il rilevante ruolo sociale dei collegamenti con le isole minori sia per quanto riguarda la mobilità delle persone che delle merci;
- che le Società di navigazione che assicurano tali collegamenti offrono rilevanti opportunità di impiego per il personale navigante, prevalentemente localizzato nelle regioni meridionali;
- che le medesime Società impiegano esclusivamente marittimi di nazionalità italiana;
- che la composizione dell'equipaggio in termini di nazionalità unitamente all'assenza di norme di sostegno strutturali comportano una situazione di sofferenza per questo comparto del settore marittimo;

le parti convengono

- che al fine di contenere le criticità sopra descritte e di fornire maggiore competitività ad un settore di particolare rilevanza sociale, sia per l'essenzialità dei servizi erogati che per i riflessi occupazionali sui lavoratori di nazionalità italiana, è necessario un impegno comune, affinché le Società, sia private che pubbliche, operanti in tale settore siano destinatarie dei benefici di natura previdenziale, oggi riconosciuti esclusivamente alle navi iscritte al Registro Internazionale;
- che in considerazione della necessità condivisa di individuare una disciplina per i marittimi imbarcati a bordo delle unità adibite ai servizi di collegamento con le isole minori, in considerazione anche della tipologia della navigazione che non supera le 45 miglia, nonché delle caratteristiche del servizio che non contempla il pernottamento a bordo degli equipaggi, le parti si impegnano ad iniziare subito dopo la firma del presente accordo e a definire entro il 30 novembre 2007 un contratto collettivo nazionale di lavoro meglio rispondente alle esigenze del settore, anche in considerazione delle moderne tecnologie (HSC). Il confronto vedrà impegnate a livello nazionale Confitarma, Fedarlinea e Segreterie Nazionali di Filt/Cgil, Fit/Cisl e Ultrasporti, ponendo particolare attenzione alle problematiche collegate alla organizzazione del lavoro e, con specifico riferimento agli aliscafi, al superamento dei limiti previsti in materia di ore di navigazione sulle ali e di prestazioni straordinarie.

Assicurazione integrativa sanitaria

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

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

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

Incremento del minimo contrattuale conglobato per Comandanti e Direttori di macchina

Ai Comandanti e Direttori di macchina per i quali trova applicazione il presente contratto è riconosciuto lo stesso incremento del minimo contrattuale conglobato convenuto per le medesime qualifiche nel rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003 per i Capitani di Lungo Corso al Comando e Capitani alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle Società del Gruppo Tirrenia non in Regolamento Organico.

Indennità di missione giornaliera

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

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

Vitto a bordo

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

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

Norma transitoria

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

Mezzi navali speciali

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

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

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

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

Tutele assicurative

In relazione alla richiesta sindacale di ampliare le tutele assicurative del personale navigante con la copertura del caso di morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa e di migliorare le coperture assicurative già previste, le parti hanno convenuto quanto segue:

A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR., o altro Fondo avente i requisiti di cui al punto 5) dell'accordo 20 dicembre 2002, provvederà ad assicurare il caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia.

In particolare, verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00 a fronte di un premio annuale di € 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.

Pertanto gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua di € 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alle tabelle di armamento, affinché il F.A.N.I.MAR., tramite la sottoscrizione di specifiche polizze di assicurazione, le cui condizioni generali e/o particolari nonché esclusioni varranno ai fini dell'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, possa garantire una copertura assicurativa di € 12.500,00 per marittimo nel caso di morte avvenuta esclusivamente a bordo per cause naturali o per infortunio, in quest'ultimo caso il capitale assicurato si sommerà con gli eventuali capitali già assicurati in caso di infortunio. Onde permettere di unificare le scadenze annuali al 1° gennaio, inizialmente, il 1° luglio 2007, gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. la somma di € 18,00 per ogni marittimo, come sopra specificato, pari a 6/12 dell'importo annuo previsto per la copertura assicurativa fino al 31/12/2007, per poi versare l'intero suddetto importo di € 36,00 per ciascun marittimo a partire dal 1° gennaio 2008 e così di seguito di anno in anno. La copertura assicurativa potrà essere garantita dal F.A.N.I.MAR. solo dal giorno successivo a quello in cui il medesimo entrerà nella reale disponibilità delle somme necessarie versategli dagli armatori.

* * * * *

Al fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che marittimi iscritti permanentemente in Turno Particolare, devono intendersi esclusivamente quelli che abbiano maturato almeno 15 mesi di navigazione nell'arco di 4 anni con la stessa società. Tale limite non opera in caso di disarmo dei mezzi o cessazione di attività della società.

Il premio annuale per la copertura per il ritiro del libretto viene incrementato a decorrere dal 1° gennaio 2008 dagli attuali € 175,00 a € 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

sino a 40 anni non compiuti	€ 31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00
da 55 a 60 anni non compiuti	€ 6.000,00
da 60 a 65 anni non compiuti	€ 3.000,00

Si precisa che:

nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla Commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dall'allegato 24 del CCNL vigente.

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

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

Contrattazione aziendale/di 2° livello

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

Telemedicina

Al fine di migliorare le dotazioni delle navi di strumenti utili ad assicurare forme di presidi sanitari, le Società di navigazione opereranno per verificare la possibilità di utilizzare servizi di telemedicina, efficace complemento alle forme di assistenza sanitaria già prevista a bordo.

Sarà, altresì, verificata l'eventualità di impiego delle apparecchiature per la telemedicina anche per perfezionare la preparazione degli ufficiali sui corsi obbligatori in materia sanitaria e per migliorare la pratica applicazione di alcune disposizioni in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro.

L'impiego della telemedicina a bordo sarà monitorato da un'apposita Commissione mista paritetica composta da 3 rappresentanti dell'armamento e altrettanti delle organizzazioni sindacali stipulanti e firmatari del presente accordo.

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

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

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

minimo contrattuale

26

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

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

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

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

Art. 1 Tipi di contratto d'imbarco

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

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

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

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

Allegati al presente contratto.

Art. 2 bis
Contratto d'imbarco a tempo determinato

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

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

DICHIARAZIONE A VERBALE

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

Art. 39
Indennità di navigazione

NAVI DA CARICO

Dal 1° giugno 2007

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

NAVI TRAGHETTO
Merci/Passeggeri

Dal 1° giugno 2007

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

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

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

NAVI DA CROCIERA

Dal 1° giugno 2007

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

Art. ..
Istituzione del Turno Particolare

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

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

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

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

Art. ..
Periodo di imbarco

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

Particolari deroghe alla durata del periodo di imbarco di cui al comma 1 del presente articolo potranno essere concordate con le Organizzazioni sindacali firmatarie, in sede aziendale, qualora particolari condizioni operative lo rendessero necessario.

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

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

Art. ..
Cancellazione dal Turno Particolare

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

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

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

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

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

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

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

Scatti di anzianità

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

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

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

Indennità per perdita corredo personale

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

Minimo contrattuale conglobato

Dal 1° giugno 2007

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

Dal 1° gennaio 2008

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

Una-tantum

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

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

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

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

UNA TANTUM

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

Polizza sanitaria

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

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

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

Viene inserita come punto 8 la seguente clausola:

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

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

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

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

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

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

minimo contrattuale

26

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

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

Contratto navi da crociera

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

Contratto amministrativi

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

Contratto navi da diporto

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