

**§ 569. - Contratto collettivo Nazionale di lavoro – 13 giugno 1997, per i capitani di lungo corso al comando e capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle società del gruppo Finmare non in regolamento organico definizioni.**

A) Il termine "ARMATORE" usato nel testo del presente contratto, oltre ad avere il suo proprio significato, è indicativo e sostitutivo dei termini: Società di navigazione – Compagnia di navigazione e in generale qualsiasi impresa che gestisce navi e assume equipaggi.

B) Il termine "COMANDANTE" usato nel testo del presente contratto, definisce e qualifica il Capitano di Lungo corso in possesso del titolo professionale, al comando nave, come configurato dall'art. 123, lett. a) e b), comma 1 del Codice della Navigazione e dagli artt. 248 – 249 del Regolamento della navigazione marittima al C.d.N.

C) Il termine "DIRETTORE DI MACCHINA" usato nel testo del presente contratto, definisce e qualifica il Capitano di macchina in possesso del titolo professionale, alla direzione di macchina, come configurato dall'art. 123, lett. a) e b), comma 2 del Codice della Navigazione e dagli artt. 265 – 266 del Regolamento della navigazione marittima al C.d.N.

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

PARTE I  
ISTITUZIONE DEL RAPPORTO

**Art. 1. (Tipi di contratto d'imbarco).** 1. 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 indeterminato.

2. 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:

V - Contratto a viaggio.

T.I. - Contratto a tempo indeterminato. Allegati al presente contratto (Allegati 1, 2, 3 e 4).

**Art. 2. (Contratto di imbarco a viaggio).** 1. Il contratto di imbarco a viaggio è valido per la durata del viaggio o dei viaggi in esso previsti e non può essere stipulato per durata superiore a 5 mesi.

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

3. Il contratto a viaggio si esaurisce, dopo la scarica, nel porto di ultima destinazione.

Per le navi ad itinerario circolare sarà considerato porto di ultima destinazione quello capolinea.

4. Qualora per concorde volontà delle parti il Comandante o il Direttore di Macchina non venga congedato nel porto di ultima destinazione, il contratto si intende prorogato per un ulteriore viaggio e così di seguito sino al compimento del periodo previsto al paragrafo 1 del presente articolo.

5. Se in forza di più contratti a viaggio, il Comandante o Direttore di Macchina presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso Armatore per un tempo superiore a 5 mesi, il rapporto di lavoro è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato con diritto al riconoscimento di tutta l'anzianità di servizio maturata con i precedenti contratti di imbarco.

6. Agli effetti del paragrafo precedente la presentazione del servizio è considerata ininterrotta quando tra la cessazione di un contratto di imbarco e la stipulazione di quello successivo intercorre un periodo non superiore a 90 giorni.

Nel caso di sbarco per malattia o infortunio, il periodo di 90 giorni decorrerà dalla data di guarigione dall'infortunio o dal termine del periodo di cura alla malattia.

**Art. 3. (Contratto a tempo indeterminato).** 1. Il contratto d'imbarco a tempo indeterminato deve essere espressamente stipulato all'inizio del rapporto di lavoro ovvero può risultare di diritto costituito come conseguenza di precedenti contratti a viaggio come indicato dall'art. 2, comma 5.

2. Il periodo contrattuale di imbarco per il Comandante o Direttore di Macchina non in CRL è mesi 6 che da parte dell'Armatore è prolungabile o riducibile di giorni 60.

**Art. 4. (Orario di lavoro).** 1. Il Comandante o Direttore di Macchina non è soggetto a uno specifico orario di lavoro e sarà escluso dal servizio di guardia quando siano imbarcati 3 ufficiali.

2. Qualora per cause di forza maggiore mancasse uno degli ufficiali prescritti alla tabella minima di armamento e conseguentemente il Comandante o Direttore di Macchina dovesse disimpegnare in sua sostituzione il servizio di guardia in navigazione secondo le risultanze del giornale nautico, avrà diritto oltre al proprio normale trattamento economico, alla paga base dell'ufficiale mancante maggiorata del 20% (venti per cento) e della relativa indennità di contingenza.

**Art. 5. (Incarico temporaneo a terra).** 1. Il Comandante o Direttore di Macchina potrà essere destinato a prestare servizio temporaneo a terra per conto dell'Armatore, o su navi in corso di allestimento, o costruzione, o su navi in disarmo, o presso cantieri, stabilimenti industriali, nel qual caso l'Armatore curerà che le attribuzioni affidategli siano adeguate al grado.

2. Durante tale periodo il Comandante o Direttore di Macchina percepirà lo stipendio mensile di cui all'art. 34 e un'indennità pari al 50% del minimo contrattuale.

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

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

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

**Art. 6. (Missioni e viaggi di servizio – Ingaggio).** 1. L'Armatore è tenuto a rimborsare al Comandante o Direttore di Macchina le spese documentate di viaggio, vitto e alloggio, nei limiti della normalità, sostenute in missione o per viaggi comunque effettuati per cause di servizio sia in Italia che all'estero, nonché ogni altra spesa fatta per l'esecuzione dell'incarico ricevuto.

2. Durante tale periodo il Comandante o direttore di Macchina percepirà lo stipendio di cui all'art. 34 e un'indennità pari al 50% del minimo contrattuale.

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

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

3. Al Comandante o Direttore di Macchina spetta la 1<sup>a</sup> classe per il viaggio per mare, la 1<sup>a</sup> classe con eventuale supplemento rapido ovvero vagone letto per i viaggi in ferrovia, la classe turistica per viaggio in aereo.

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

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

## PARTE II

### RISOLUZIONE DEL CONTRATTO D'IMBARCO

**Art. 7. (Risoluzione di diritto del contratto di imbarco).** 1. Qualunque sia il tipo di contratto di imbarco, esso si risolve di diritto a norma dell'art. 343 del Codice della Navigazione.

2. La risoluzione del contratto di imbarco ai sensi del presente articolo non pregiudica i diritti del Comandante o del Direttore di Macchina a percepire il trattamento di fine rapporto e l'indennità sostitutiva del preavviso nelle misure previste nel presente contratto.

L'indennità sostitutiva del preavviso non sarà dovuta qualora la risoluzione avvenga per fatto imputabile al Comandante o Direttore di Macchina.

3. Nel caso di risoluzione del contratto di imbarco per naufragio, le indennità di cui al precedente comma spettano al Comandante o Direttore di

Macchina in aggiunta all'eventuale indennità di disoccupazione per naufragio.

**Art. 8. (Risoluzione del contratto di imbarco a viaggio).** 1. Il contratto di imbarco a viaggio cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi in esso previsti.

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

2. Il Comandante o Direttore di Macchina ha facoltà, salvo quanto previsto dal Codice della Navigazione, di risolvere il contratto di imbarco a viaggio prima della partenza e/o prima del compimento del viaggio osservando i seguenti termini di preavviso:

a) prima della partenza da porto nazionale: con preavviso di 5 giorni;

b) prima della partenza da porto estero: con preavviso di 15 giorni.

Il preavviso può essere dato a mezzo telegramma, fonogramma, telex, anche in navigazione.

Le spese del rimpiazzo e quelle del rientro al luogo di residenza sono a carico del Comandante o Direttore di Macchina.

3. Alla risoluzione del contratto a viaggio sarà corrisposto al Comandante o Direttore di Macchina, oltre alle competenze retributive normali, il trattamento di fine rapporto stabilito dal successivo art. 12 del presente contratto.

4. L'Armatore ha facoltà di risolvere il contratto a viaggio prima del compimento del viaggio, corrispondendo al Comandante o al Direttore di Macchina le seguenti indennità:

A) Se la risoluzione avviene nel porto di imbarco prima della partenza:

a) se la presumibile durata del viaggio è inferiore a 45 giorni: tante giornate di indennità calcolata con gli elementi di retribuzione previsti dall'art. 9 quanti sono i giorni della presumibile durata del viaggio;

b) se la presumibile durata del viaggio è di almeno 45 giorni: 45 giorni di indennità calcolata con gli elementi di retribuzione previsti dall'art. 9;

B) Se la risoluzione avviene dopo la partenza, oltre al trattamento di fine rapporto di cui al paragrafo 3) del presente articolo, saranno liquidate tante giornate di indennità calcolate con gli elementi di retribuzione previsti dall'art. 9 quanti sono i giorni della presumibile durata residua del viaggio. Il rientro al luogo di residenza è regolato dalle norme di cui all'art. 6 del presente contratto.

5. Lo sbarco per malattia o infortunio risolve il contratto di imbarco a viaggio. Al Comandante o Direttore di Macchina sarà corrisposto il trattamento di fine rapporto.

**Art. 9. (Risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato).** Il contratto di imbarco a tempo indeterminato può essere risolto:

a) per volontà dell'Armatore;

b) per volontà del Comandante o Direttore di Macchina;

c) per forza maggiore o giusta causa;

d) per prolungata permanenza all'estero;

e) per colpa del Comandante o Direttore di Macchina.

A) Risoluzione per volontà dell'Armatore.

1. Il contratto di imbarco a tempo indeterminato

può essere risolto dall'Armatore in qualunque tempo e qualunque luogo (art. 345 C.d.N.) corrispondendo al Comandante o al Direttore di Macchina le competenze spettanti sino alla data dello sbarco e osservando i termini di preavviso appresso indicati:

- 30 giorni nel caso di anzianità di servizio inferiore a un anno presso lo stesso Armatore
- 45 giorni nel caso di anzianità di servizio superiore a un anno presso lo stesso Armatore.

2. Il preavviso deve essere notificato per iscritto oppure a mezzo telegramma, fonogramma, telex, anche in navigazione.

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

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

Il rientro del Comandante o Direttore di Macchina al luogo di residenza sarà effettuato a spese dell'Armatore con le modalità previste all'art. 6.

B) Risoluzione per volontà del Comandante o Direttore di Macchina.

1. Il Comandante o Direttore di Macchina ha facoltà di risolvere il contratto di imbarco a tempo indeterminato in qualsiasi iporto prima del compimento del normale periodo di avvicendamento di cui all'art. 3 con un preavviso di 15 giorni.

Il preavviso può essere dato a mezzo telegramma, fonogramma, telex anche in navigazione.

2. Al Comandante o Direttore di Macchina saranno corrisposte le competenze spettantigli sino alla data dello sbarco.

3. Al Comandante o Direttore di Macchina che non osservi i termini di preavviso indicati alla lett. B), paragrafo 1) del presente articolo, saranno trattate altrettante giornate di indennità sostitutiva.

4. Le spese di rientro al luogo di residenza sono a carico del Comandante o Direttore di Macchina nonché, in caso di sbarco all'estero, anche le spese di rimpiazzo.

C) Risoluzione per forza maggiore.

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

- casi di risoluzione di diritto indicati nell'art. 343 del Codice della Navigazione;
- interdizione del commercio;
- avvicendamento dopo il periodo contrattuale di imbarco previsto all'art. 3.

In tale caso l'indennità sostitutiva del preavviso in misura pari alla metà di quella prevista al paragrafo A) del presente articolo, verrà corrisposta qualora il Comandante o il Direttore di Macchina non venisse imbarcato dopo il periodo di riposo e una franchigia di 30 giorni.

D) Risoluzione per prolungata permanenza all'estero.

1. Se il Comandante o Direttore di Macchina ri-

mane lontano dai porti nazionali per un periodo ininterrotto di 8 mesi e non sia iniziato o ordinato il viaggio di ritorno a uno di questi porti per le normali vie di traffico, il Comandante o il Direttore di Macchina ha facoltà di risolvere il contratto di imbarco a tempo indeterminato dando all'Armatore un preavviso di 15 giorni e questi abbia potuto provvedere alla sostituzione.

2. Il preavviso deve essere notificato per iscritto, oppure a mezzo telegramma, fonogramma, telex, anche in navigazione.

3. Al Comandante o Direttore di Macchina oltre alle competenze spettantigli all'atto dello sbarco, sarà corrisposta l'indennità sostitutiva del preavviso nella misura prevista al paragrafo A) del presente articolo.

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

5. Qualora il viaggio di rientro non sia iniziato e l'Armatore lo richiama, il Comandante o il Direttore di Macchina sarà tenuto a continuare il servizio per un ulteriore periodo massimo di 2 mesi verso la corresponsione di un supplemento pari al 25% dello stipendio di cui all'art. 34.

Per le navi stazionarie nelle zone tropicali, per quelle la cui navigazione si effettua per una serie ininterrotta di viaggi nelle predette e per le navi che esercitano traffici tra Suez e il Golfo Persico, il Comandante o il Direttore di Macchina non potrà essere obbligato a continuare nel servizio oltre il termine di 6 mesi.

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

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

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

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

**Art. 10.** (Risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato per i Comandanti o Direttori di Macchina in periodo di prova). 1. Durante il periodo di prova, ai fini dell'ammissione al regime di continuità del rapporto di lavoro prevista dalla successiva Parte III, il contratto di imbarco può essere risolto dall'Armatore in qualsiasi porto corrispondendo al Comandante o Direttore di Macchina le competenze spettantigli sino alla data dello sbarco e il trattamento di fine rapporto con un minimo pari all'ammontare di 30/30 di retribuzione annua utile calcolata secondo le modalità indicate al successivo art. 12.

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

3. Il rientro al luogo di residenza è regolato dalle

norme di cui all'art. 6 del presente contratto.

**Art. 11. (Risoluzione per grave motivo personale).** 1. In caso di grave motivo personale, da documentare entro 15 giorni dallo sbarco, il Comandante o il Direttore di Macchina potrà chiedere la sostituzione in qualsiasi porto sia in Italia che all'estero.

2. Per "grave motivo personale" si intende:

- a) morte di padre, madre, coniuge o figli;
- b) grave malattia con imminente pericolo di vita per le persone di cui al punto a);
- c) casi di particolare gravità da sottoporre all'approvazione dell'Armatore.

3. L'Armatore dovrà provvedere alla sostituzione del Comandante o Direttore di Macchina con la massima sollecitudine.

4. Allo sbarco saranno liquidate al Comandante o Direttore di Macchina le competenze spettantigli.

5. Nel caso a) del paragrafo 2) del presente articolo le spese dirimpatrio saranno a carico dell'Armatore.

**Art. 12. (Trattamento di fine rapporto).** 1. Alla cessazione del rapporto di lavoro per qualsiasi causa l'Armatore corrisponderà al Comandante o Direttore di Macchina o agli aventi diritto, il trattamento di fine rapporto calcolato secondo le modalità e i criteri stabiliti dalle norme della legge 29.5.82 n. 297. In particolare ai sensi del comma 2 dell'art. 4 della citata legge, la retribuzione utile è costituita esclusivamente dai seguenti elementi: minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35; indennità di contingenza di cui all'art. 36; aumenti per anzianità nella qualifica di cui all'art. 18 se il Comandante o Direttore di Macchina è in CRL; rateo della gratifica natalizia; rateo della gratifica pasquale; panatica convenzionale di cui all'art. 40.

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

**Art. 13. (Naufragio).** 1. Nel caso di risoluzione del rapporto di lavoro per naufragio si applicano le norme di legge in vigore.

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

**Art. 14. (Contributi sindacali).** 1. Il Comandante potrà far pervenire all'Armatore, tramite l'USCLAC, una lettera di autorizzazione a trattenere sulle sue competenze mensili le quote del contributo sindacale associativo.

2. Le aziende armatoriali, nel trasferire i contributi all'USCLAC (Banco di Chiavari e della Riviera Ligure - conto corr. 3545350015 oppure c/c postale n. 23617160) daranno l'elenco nominativo dei versanti, con la indicazione del periodo a cui i contributi si riferiscono.

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

Oggetto: Delega per versamento contributi sindacali. Con riferimento all'art. 14 del Contratto Collettivo di Lavoro, chiedo di voler versare per mio conto all'Unione Nazionale Capitani di Lungo Corso al Comando, a titolo di contributo sindacale, dandomene

debito sul mio statino paga, l'importo di L. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ mensili con decorrenza  
dal mese di \_\_\_\_\_

Distinti saluti.

Firma del Comandante

4. Il Direttore di Macchina potrà far pervenire all'Armatore, tramite l'UN.C.Di.M. una lettera di autorizzazione a trattenere sulle sue competenze mensili le quote del contributo sindacale associativo.

5. Le aziende armatoriali, nel trasferire i contributi all'UNCDiM (Banco di Chiavari e della Riviera Ligure sede di Genova - conto corrente n. 456468/01/78) daranno l'elenco nominativo dei versanti, con la indicazione del periodo a cui i contributi si riferiscono.

6. La lettera di delega dovrà essere redatta come segue:

Oggetto: Delega per versamento contributi sindacali. Con riferimento all'art. 14 del Contratto Collettivo di Lavoro, chiedo di voler versare per mio conto all'Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina, a titolo di contributo sindacale, dandomene debito sul mio statino paga, l'importo di L. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ mensili con decorrenza dal mese di \_\_\_\_\_  
Distinti saluti.

Firma del Direttore di Macchina

**Art. 15. (Accordi aziendali).** Eventuali deroghe al presente contratto potranno essere esaminate in sede di accordi aziendali con l'USCLAC per i Comandanti e l'UNCDiM per i Direttori di Macchina, in relazione a particolari esigenze che le rendessero necessarie. In nessun caso tali accordi potranno determinare oneri aggiuntivi al contratto stesso.

### PARTE III

#### CONTINUITA' DEL RAPPORTO DI LAVORO

**Art. 16. (Applicabilità delle norme sulla continuità del rapporto di lavoro "CRL").** 1. Gli Armatori che gestiscono almeno 3 navi devono applicare le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (CRL) a un numero di Comandanti e di Direttori di Macchina che sia sufficiente a coprire il normale avvicendamento degli stessi. L'eventuale maggior fabbisogno potrà essere coperto da Comandanti o Direttori di Macchina non in regime di continuità.

2. Gli Armatori che gestiscono meno di 3 navi devono applicare le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (CRL) ad almeno un Comandante e un Direttore di Macchina per nave senza obbligo di riserva.

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

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

**Art. 17. (Periodo di prova ai fini dell'ammissione in CRL).** 1. Ai Comandanti o Direttori di Macchina

potrà venire fissato un periodo di prova ai fini dell'ammissione alle norme sulla continuità del rapporto di lavoro che in ogni caso non dovrà superare i 6 mesi e dovrà risultare da atto scritto alla stipulazione del contratto di imbarco.

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

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

4. L'Armatore è tenuto a comunicare al Comandante o Direttore di Macchina il risultato della prova per iscritto entro 30 giorni dalla scadenza del termine stabilito al paragrafo 1). In difetto di questa comunicazione la prova si intenderà superata e al Comandante o al Direttore di Macchina verranno applicate le norme sulla continuità del rapporto di lavoro (CRL).

5. Il Comandante o Direttore di Macchina di nuova nomina, già l'ufficiale in CRL presso lo stesso Armatore, che non abbia superato la prova verrà reintegrato nel grado precedente.

**Art. 18.** (*Aumenti per anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro (CRL) presso lo stesso Armatore*) (1). 1. A partire dall'inizio del 2° anno di anzianità aziendale dopo l'ammissione in continuità di rapporto di lavoro e successivamente al compimento di ciascun biennio di anzianità nella qualifica in continuità di rapporto di lavoro presso lo stesso Armatore e con effetto dal 1° giorno del mese successivo, al Comandante o Direttore di Macchina verrà corrisposto un aumento nella misura del 2% (due per cento) sul minimo contrattuale mensile, fino a un massimo di 8 bienni.

Durante il 2° e 3° anno	2%
Durante il 4° e 5° anno	4%
Durante il 6° e 7° anno	6%
Durante l'8° e 9° anno	8%
Durante il 10° e 11° anno	10%
Durante il 12° e 13° anno	12%
Durante il 14° e 15° anno	14%
Durante il 16° anno e oltre	16%

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

(1) Per i Comandanti fino al 31.12.80 l'anzianità è riferita all'effettivo periodo di imbarco.

Disposizione transitoria relativa ai Direttori di Macchina.

Ai fini del coordinamento della norma di cui al presente articolo, si procederà a computare, per la determinazione dei bienni di anzianità maturata fino al 31.12.81, l'anzianità di imbarco nella qualifica in CRL, presso lo stesso Armatore. A partire dall'1.1.82 gli scatti di anzianità matureranno in relazione all'anzianità in CRL nella qualifica con l'azienda.

**Art. 19.** (*Periodo di imbarco in C.R.L.*). 1. Il periodo

contrattuale di imbarco per il Comandante o Direttore di Macchina in CRI, è di mesi 5 che da parte dell'Armatore è prorogabile di giorni 30 e riducibile di giorni 30.

2. Particolari deroghe alla durata del periodo di imbarco di cui al comma 1 del presente articolo potranno essere concordate con l'USCLAC per i Comandanti e l'UNCDiM per i Direttori di Macchina, in sede aziendale, qualora particolari condizioni operative lo rendessero necessario.

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

**Art. 20.** (*Periodo di riposo in CRL*). 1. Il Comandante o Direttore di Macchina in CRL, avrà diritto a un periodo di riposo dalla data dello sbarco, escluso il tempo impiegato per il rimpatrio, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati e non fruiti durante l'imbarco per domeniche, festività, ferie, sabati salvo quanto previsto dai successivi paragrafi 2) e 3).

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

3. Il Comandante o Direttore di Macchina dopo un periodo a terra corrispondente ai riposi compensativi maturati e non fruiti per domeniche, festività, ferie e al 50% dei sabati, sarà disponibile per l'imbarco o per un eventuale incarico temporaneo a terra, salva comunque la facoltà dell'Armatore di imbarcarlo o di impiegarlo nei 5 giorni precedenti la scadenza del periodo di riposo summenzionato, nel qual caso avrà diritto al differimento di tali 5 giorni o frazioni in aggiunta al periodo di riposo maturato allo sbarco successivo.

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

5. Il Comandante o Direttore di Macchina, che avendo usufruito del periodo di riposo di cui al paragrafo 1), con l'aggiunta delle ferie maturate durante il periodo stesso, non fosse chiamato per l'imbarco o per un eventuale incarico temporaneo a terra, sarà considerato in disponibilità retribuita e percepirà per ogni giorno in tale posizione 1/30 (un trentesimo) del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35.

6. I periodi di malattia retribuiti e infortunio indennizzati, comunicati alle Società dalla competente Cassa Marittima, saranno aggiunti al periodo di riposo e saranno validi agli effetti dell'anzianità di servizio.

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

- minimo contrattuale;
- indennità di contingenza;
- scatti di anzianità;
- valore convenzionale della panatica.

Saranno inoltre corrisposti agli aventi diritto gli as-

segni familiari secondo le vigenti norme di legge.

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

Al Comandante o al Direttore di Macchina sbarcato per grave motivo personale non spetta la disponibilità retribuita di cui al paragrafo 5 del presente articolo.

**Art. 21. (Aspettativa).** Al Comandante o Direttore di Macchina in CRI, che ne faccia richiesta per giustificati motivi riconosciuti dall'Armatore potrà essere concesso un periodo di aspettativa fino a 6 mesi rinnovabile una sola volta. Durante tale periodo non è dovuto alcun trattamento economico e viene sospesa l'anzianità di servizio e la contribuzione previdenziale e assistenziale.

**Art. 22. (Indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale).** 1. Il Comandante o il Direttore di Macchina indisponibile all'imbarco per grave motivo personale, da documentare entro 15 giorni, dovrà chiedere un periodo di aspettativa di cui all'art. 21 del presente contratto.

2. Per "grave motivo personale" si intende quanto stabilito al paragrafo 2) dell'art. 11 del presente contratto.

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

**Art. 23. (Collegio arbitrale).** 1. È istituito a cura delle organizzazioni stipulanti il presente contratto, un Collegio arbitrale cui è demandato il compito di pronunciarsi sui ricorsi che gli siano sottoposti in materia di licenziamento o provvedimenti disciplinari dai Comandanti o Direttori di Macchina in CRL.

2. Il Collegio, che sarà in carica per la durata del presente contratto, rinnovabile, è composto di 3 membri di cui 1 designato dalla Confederazione Italiana Armatori, 1 dall'USCLAC/UNCDiM e 1, con funzioni di Presidente, scelto di comune accordo dalle rispettive organizzazioni.

In caso di mancato accordo sulla designazione del 3° membro, quest'ultimo sarà sorteggiato tra i nominativi compresi in apposita lista di nomi non superiori a 6, preventivamente concordata, o, in mancanza di ciò sarà designato, su richiesta di una o di entrambe le organizzazioni predette, dal Presidente del Tribunale di Roma.

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

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

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

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

7. L'interessato farà pervenire all'USCLAC/

UNCDiM, a mezzo di raccomandata A.R. il ricorso entro 30 giorni dal ricevimento del provvedimento che intende impugnare; l'USCLAC/UNCDiM a sua volta trasmetterà al Collegio il ricorso sempre a mezzo raccomandata A.R. entro 30 giorni dal ricevimento del ricorso stesso.

8. Copia dell'istanza e del ricorso debbono, sempre a mezzo raccomandata A.R. essere trasmesse contemporaneamente, a cura dell'USCLAC/UNCDiM, alla Confitarma e, per conoscenza, all'Armatore interessato.

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

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

11. Ove non si raggiunga la conciliazione il Collegio, anche in contumacia di una delle parti, emetterà il proprio lodo entro 60 giorni dalla data di riunione di cui al comma 10, salva la facoltà del Presidente di disporre una proroga fino a un massimo di ulteriori 30 giorni in relazione a necessità inerenti allo svolgimento della procedura.

12. Durante il mese di agosto sono sospesi i termini di cui al presente articolo, eccezione fatta per quello della trasmissione del ricorso da parte dell'interessato all'USCLAC/UNCDiM

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

- 45 e 90 giorni fino a 3 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in CRL;
- 60 e 120 giorni fino a 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in CRL;
- 75 e 150 giorni oltre 10 anni di anzianità di servizio presso lo stesso Armatore nella qualifica in CRL.

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

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

**Art. 24. (Risoluzione del contratto di imbarco in continuità di rapporto di lavoro "CRL").** La risoluzione del contratto di imbarco a tempo indeterminato non costituisce di per sé motivo di automatica cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro.

**Art. 25. (Cause di cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro "CRL").** La cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro può avvenire:

- a) per volontà dell'Armatore;
- b) per dimissioni;
- c) per limiti di età pensionabile;
- d) per cessazione d'attività o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o

per disarmo superiore a 3 mesi;

e) per inibizione temporanea dell'esercizio professionale dovuta a malattia o infortunio non inferiore a 6 mesi;

f) per dichiarazione definitiva di invalidità o inidoneità;

g) per morte;

h) per grave inadempienza.

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

3. La facoltà del Comandante o Direttore di Macchina di ricorrere al Collegio Arbitrale di cui all'art. 23 nei casi previsti alle lett. a), d), h) del presente articolo.

(1) La risoluzione di diritto del contratto di imbarco non costituisce motivo di automatica cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (CRL).

**Art. 26.** (Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro "CRL" per volontà dell'Armatore Preavviso). 1. La cancellazione dal regime di CRL per volontà dell'Armatore è subordinata all'osservanza dei termini di preavviso sottoindicati:

Anzianità di servizio in CRL	Preavviso
fino a 1 anno	45 giorni
da oltre 1 a 5 anni	70 giorni
da oltre 5 a 10 anni	100 giorni
oltre 10 anni	150 giorni

2. Il preavviso deve essere notificato per iscritto.

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

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

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

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

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

**Art. 27.** (Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per dimissioni). 1. Ferma restando l'osservanza degli obblighi derivanti dal contratto di imbarco, le dimissioni devono essere presentate per iscritto, o a mezzo telegramma, fonogramma, telex anche in navigazione, con preavviso di 45 giorni.

2. Al Comandante o Direttore di Macchina dimissionario che non rispetta i termini di preavviso sopraindicati, saranno trattenute altrettante giornate di indennità sostitutiva, salvo il caso in cui il Comandante o Direttore di Macchina venga tenuto in

disponibilità retribuita per un periodo superiore a 45 giorni.

In tale ipotesi non potrà essergli trattenuta una somma superiore a 20 giorni di disponibilità retribuita.

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

**Art. 28.** (Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (CRL) per limiti di età - per invalidità o inidoneità - per morte). Alla cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro (CRL) per:

a) limiti di età pensionabile;

b) inibizione temporanea dell'esercizio professionale dovuta a malattia o infortunio non inferiore a 6 mesi;

c) invalidità o inidoneità definitiva;

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

**Art. 29.** (Cancellazione dal regime di CRL, per cessazione o liquidazione della Società armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo). 1. Nel caso di risoluzione del rapporto di lavoro per cessazione o liquidazione della Società Armatrice oppure per riduzione della flotta o disarmo previsto superiore a 3 mesi, i termini del preavviso ovvero dell'indennità sostitutiva saranno computati in misura pari a quelli stabiliti all'art. 26 del presente contratto.

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

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

**Art. 30.** (Cancellazione dal regime di continuità del rapporto di lavoro per grave inadempienza). 1. La cancellazione dal regime di CRL, per grave inadempienza fra cui, per esempio, l'ingiustificata indisponibilità all'imbarco, sbarco ingiustificato e ingiustificato rifiuto di trasbordo su nave gestita o noleggiata dello stesso Gruppo armatoriale nei limiti del periodo di imbarco, ha effetto dal momento in cui ne viene data comunicazione scritta all'interessato senza l'osservanza di alcun termine di preavviso.

**Art. 31.** (Sbarco per malattia o infortunio). 1. Lo sbarco per malattia o infortunio non risolve la continuità del rapporto di lavoro.

2. Alla guarigione il Comandante o Direttore di Macchina comunicherà all'Armatore a mezzo telegramma seguito da certificato di guarigione la sua disponibilità.

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

4. In caso di infortunio o grave malattia all'estero che impedisca il rimpatrio in tempi brevi, l'Armatore curerà che un familiare raggiunga l'ammalato provvedendo alle spese di viaggio, vitto e alloggio per tutta la durata della degenza.

**Art. 32. (Indisponibilità per malattia o infortunio durante il periodo di riposo).** 1. Il Comandante o Direttore di Macchina che durante il periodo di riposo e l'eventuale periodo a disposizione senza incarico, sia dichiarato inabile per malattia o infortunio dalla Cassa Marittima o, in mancanza, da un Ufficiale Sanitario, deve comunicare la sua indisponibilità all'Armatore a mezzo telegramma seguito da certificato medico. Alla guarigione il Comandante o Direttore di Macchina comunicherà all'Armatore a mezzo telegramma seguito da certificato di guarigione la sua disponibilità.

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

#### PARTE IV

#### TRATTAMENTO ECONOMICO

**Art. 33. (Retribuzione).** La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dal presente contratto.

**Art. 34. (Stipendio).** Lo stipendio del Comandante o Direttore di Macchina è costituito da:

- a) minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35;
- b) aumenti per anzianità aziendale nella qualifica, di cui all'art. 18 per coloro che sono in regime di CRL;
- c) indennità di contingenza di cui all'art. 36.

**Art. 35. (Minimo contrattuale mensile).** Il minimo contrattuale mensile viene fissato, con decorrenza: dal 1° gennaio 1995

- Comandante	£. 2.947.000
- Direttore di Macchina	£ 2.721.000

dal 1° luglio 1997

Comandante	£. 3.080.040
Direttore di Macchina	£. 2.847.694

dal 1° gennaio 1998

Comandante	£. 3.213.080
Direttore di Macchina	£. 2.974.388

**Art. 36. (Indennità di contingenza).** 1. Fino al 31.12.89 ai Comandanti o Direttori di Macchina verrà corrisposta l'indennità di contingenza secondo le modalità e le misure indicate dalla legge n. 38 del 26.2.86. Dopo tale data l'indennità di contingenza verrà corrisposta secondo quanto sarà stabilito per i lavoratori della industria.

2. L'indennità di contingenza giornaliera è ragguagliata a 1/30 della indennità di contingenza mensile salvo espressioni deroghe.

**Art. 37. (Gratifica natalizia).** Nel mese di dicembre l'Armatore corrisponderà in occasione del Natale, una gratifica costituita da una mensilità di stipendio

di cui all'art. 34 e panatica convenzionale di cui all'art. 40.

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

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

**Art. 38. (Gratifica pasquale).** Nel mese di aprile l'Armatore corrisponderà al Comandante o al Direttore di Macchina, in occasione della ricorrenza pasquale, una gratifica costituita da una mensilità di stipendio di cui all'art. 34 e panatica convenzionale di cui all'art. 40.

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

**Art. 39. (Indennità di navigazione).** 1. Allo scopo specifico ed esclusivo di tenere conto dell'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e del relativo disagio, è istituita per ogni giorno di effettivo imbarco, un'indennità di navigazione corrispondente alle misure mensili qui di seguito indicate:

Navi da carico	dal 1° dicembre 1993
fino a 5.000 t.d.w.	£. 1.550.000
da oltre 5.000 a 20.000 t.d.w.	£. 1.600.000
da oltre 20.000 a 100.000 t.d.w.	£. 1.660.000
oltre 100.000 t.d.w.	£1.730.000

Navi da passeggeri	dal 1° dicembre 1993
fino a 1.500 t.s.l.	£1.550.000
da oltre 1.500 a 7.000 t.s.l.	£. 1.600.000
da oltre 7.000 a 20.000 t.s.l.	£. 1.660.000
oltre 20.000 t.s.l.	£. 1.730.000

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

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

	dal 1.7.97	dal 1.1.98
Comandante	£. 25.670	£. 26.779
Direttore di Macchina	£. 23.731	£ 24.787

b) In occasione di ogni aumento del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 le quote giornaliere di cui alla lett. a) del presente punto 2 saranno integrate con una somma pari all'incremento del minimo contrattuale mensile moltiplicato per il coefficiente fisso 0,008333.

c) Quando la nave cisterna o gasiera o Ore-Oil od

Obo sostì in un porto per lavori per un periodo superiore a 15 giorni e sia riconosciuta libera da gas, le quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione di cui alla lett. a) del presente punto 2 non sono dovute per l'ulteriore durata della sosta, e dopo la partenza finché permarrà in tale stato.

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

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

	dal 1.7.97	dal 1.1.98
Comandante	£. 20.535	£. 21.422
Direttore di Macchina	£. 18.984	£. 19.829

b) In occasione di ogni aumento del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 le quote giornaliere di cui alla lett. a) del presente punto 3 saranno integrate con una somma pari all'incremento del minimo contrattuale mensile moltiplicato per il coefficiente fisso 0,006666.

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

	dal 1.7.97	dal 1.1.98
Comandante	£. 10.270	£. 10.713
Direttore di Macchina	£. 9.492	£. 9.914

b) In occasione di ogni aumento del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 le quote giornaliere di cui alla lett. a) del presente punto 4 saranno integrate con una somma pari all'incremento del minimo contrattuale mensile moltiplicato per il coefficiente fisso 0,003333.

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

5a) Qualora la nave dovesse navigare o sostare in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra, riconosciuto come tale quello per il quale le

Società assicuratrici corpo navi richiedono un sovrappremio di almeno 0,25%, verranno corrisposte al Comandante o Direttore di Macchina, in aggiunta all'indennità di navigazione di cui al punto 1, le seguenti quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione per ogni giorno o frazione di giorno di effettiva permanenza della nave in dette zone o porti:

	dal 1.7.97	dal 1.1.98
Comandante	£. 123.202	£. 128.523
Direttore di Macchina	£. 113.908	£. 118.976

b) In occasione di ogni aumento del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 le quote giornaliere di cui alla lett. a) del presente punto 5 saranno integrate con una somma pari all'incremento del minimo contrattuale mensile moltiplicato per il coefficiente fisso 0,04.

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

d) La decorrenza e la cessazione delle quote giornaliere integrative della indennità di navigazione di cui alla lett. a) del presente punto, coinciderà con l'inizio e la cessazione dell'applicazione del citato sovrappremio assicurativo.

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

	dal 1.7.97	dal 1.1.98
Comandante	£. 10.270	£. 10.713
Direttore di Macchina	£. 9.492	£. 9.914

b) In occasione di ogni aumento del minimo contrattuale mensile di cui all'art. 35 le quote giornaliere di cui alla lett. a) del presente punto 6 saranno integrate con una somma pari all'incremento del minimo contrattuale mensile moltiplicato per il coefficiente fisso 0,003333.

c) Le quote giornaliere integrative dell'indennità di navigazione di cui alla lett. a) del presente punto 6 sono dovute pure nell'ipotesi che l'ordinanza sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave al porto infetto, ma con riferimento al tempo dell'approdo o della permanenza della nave in detto porto.

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

e) Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, sono dovute le stesse quote giornaliere integrative

di cui alla lett. a) del presente punto 6 dal momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma in ogni caso con decorrenza da non oltre 15 giorni prima della constatazione della malattia, fino al giorno dell'ammissione della nave a libera pratica.

7. A ogni effetto le parti stabiliscono che le quote di indennità di navigazione previste nei punti 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo non possono essere calcolate nella retribuzione, né in ogni altro istituto che direttamente o indirettamente implichi la retribuzione quale base di calcolo. Tale esclusione è dovuta al fatto che l'ammontare di detta indennità è stato pattiziamente determinato tenendo già conto della sua incidenza economica sui singoli istituti e comunque sul globale trattamento erogato ai Comandanti e ai Direttori di Macchina.

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

**Art. 40.** (*Valore convenzionale della panatica quale coefficiente della retribuzione*). In tutti i casi in cui occorra computare la panatica quale coefficiente della retribuzione o considerarla come coefficiente di calcolo per la liquidazione d'indennità (ad esempio: indennità sostitutiva del preavviso; trattamento di fine rapporto; indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi; indennità giornaliera in caso di malattia o infortunio; gratifica natalizia; gratifica pasquale, ecc.) il valore convenzionale della panatica spettante al Comandante o Direttore di Macchina si intende stabilito nella misura di L. 30.000 mensili.

**Art. 41.** (*Indennità per perdita di corredo personale o di strumenti professionali*). In caso di perdita degli effetti personali e/o strumenti professionali per fatto di guerra, avarie o altro sinistro, il Comandante o il Direttore di Macchina avrà diritto all'indennità, da parte dell'Armatore, del danno subito, entro il limite massimo di L. 3.000.000 per il Comandante e L.2.500.000 per il Direttore di Macchina.

**Art. 42.** (*Assegni familiari*). Per gli assegni familiari l'Armatore provvederà a norma delle relative leggi. In particolare, ai sensi della legge 17.10.61 n. 1038, gli assegni spettano anche per il periodo di prova, per il periodo di ferie e per quello di preavviso, anche se l'Armatore si sia avvalso della facoltà di sostituire ad esso la relativa indennità.

**Art. 43.** (*Alloggio e vitto - Panatica*). L'alloggio del Comandante o Direttore di Macchina deve essere decoroso e corredato di tutte le dotazioni che ne rendano confortevole l'abitabilità.

Il cambio dei corredi di biancheria deve avvenire almeno settimanalmente.

Il vitto deve essere somministrato a cura dell'Armatore, confezionato e consumato a bordo, e i generi alimentari devono essere di buona qualità.

Nei casi speciali in cui non possa essere somministrato il vitto a bordo, l'Armatore deve corrispondere il rimborso a piè di lista delle spese sostenute e documentate, ovvero un'indennità sostitutiva da concordarsi aziendalmente con l'USCLAC e l'UNCDiM.

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

**Art. 44.** (*Delega per il pagamento di parte dello stipendio*). Il Comandante o Direttore di Macchina ha facoltà di delegare una o più persone a riscuotere parte delle sue competenze fino all'80%. Per avvalersi di tale facoltà deve presentare all'Armatore apposita domanda, con la designazione della persona o delle persone delegate alla riscossione.

Il pagamento delle somme cedute verrà fatto mensilmente a cura dell'Armatore, alla persona o alle persone designate dal Comandante o Direttore di Macchina, entro il 10° giorno del mese successivo a quello cui si riferisce lo stipendio.

#### PARTE V

#### SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

**Art. 45.** (*Giorni festivi*). 1. Sono considerati giorni festivi:

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

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

**Art. 46.** (*Giorni festivi e sabati durante l'imbarco*).

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

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

**Art. 47.** (*Festività nazionali o altre festività normalmente infrasettimanali cadenti di domenica*). Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica è dovuta, oltre al trattamento spettante ai sensi del precedente art. 46, un'ulteriore giornata di riposo compensativo.

**Art. 48. (Ferie annuali retribuite).** 1. Il Comandante o Direttore di Macchina avrà diritto a un periodo di ferie retribuite di 37 giorni lavorativi (sabati inclusi) per ogni anno di servizio o pro-rata.

2. Per il Comandante o Direttore di Macchina non in CRL, le ferie ma turate ed eventualmente non fruita saranno indennizzate all'atto dello sbarco mediante il pagamento dell'indennità sostitutiva di cui al successivo art. 49.

3. Le festività soppresse dalla legge 5.3.77 n. 54 sono considerate giorni lavorativi a tutti gli effetti in quanto altrettante giornate sono state aggiunte alle ferie.

**Art. 49. (Indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi).** Ai Comandanti o Direttori di Macchina in CRL, che risolvono il rapporto di lavoro per qualsiasi causa, le ferie e i riposi compensativi maturati e non fruiti saranno liquidati mediante il pagamento di un'indennità sostitutiva pari a 1/26 (un ventiseiesimo) dello stipendio di cui all'art. 34, della panatica convenzionale di cui all'art. 40, nonché dei ratei della gratifica natalizia di cui all'art. 37 e della gratifica pasquale di cui all'art. 38 per ogni giorno di ferie o riposo compensativo.

Dichiarazione a verbale.

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

**Art. 50. (Congedo matrimoniale).** 1. Al Comandante o Direttore di Macchina che contragga matrimonio sarà concesso un congedo straordinario retribuito di giorni 15.

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

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

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

#### PARTE VI ASSICURAZIONI SOCIALI

**Art. 51. (Assicurazioni infortuni).** Il Comandante o Direttore di Macchina sarà assicurato contro gli infortuni e le malattie ai sensi di legge; oltre all'assicurazione obbligatoria per legge, l'Armatore assicurerà le seguenti indennità:

1. per il caso di morte o invalidità permanente

conseguente a infortunio determinato da rischio ordinario:

un'indennità pari alla differenza rispettivamente tra 5 e 6 annualità di retribuzione (proporzionalmente ridotte in caso di invalidità permanente parziale) e il valore capitale della rendita di legge calcolata secondo la norma dell'art. 39 del DPR 30.6.65 n. 1124, e successive modificazioni.

In ogni caso tale indennità non potrà essere inferiore a 12 mensilità di retribuzione in caso di morte, né a 18 mensilità di retribuzione in caso di invalidità permanente, eventualmente proporzionabile in rapporto al grado di invalidità;

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

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

b) un'ulteriore indennità di capitale di L. 1.000.000.

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

**Art. 52. (Assicurazione malattie)** (1). Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge, l'Armatore assicurerà le seguenti indennità:

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

a) se il Comandante o Direttore di Macchina lascia soltanto la vedova: £. 5.000.000;

b) se il Comandante o Direttore di Macchina lascia la vedova e un figlio minore o un solo figlio minore: £. 7.500.000 più una quota di £. 200.000 per ogni ulteriore figlio minore;

c) se il Comandante o Direttore di Macchina non lascia né vedova né orfani minorenni ma il padre di età oltre 65 anni o assolutamente inabile al lavoro o la madre cinquantenne o inabile al lavoro;

- quando essa sia vedova o separata dal marito per colpa di lui, senza altri figli maggiorenni, o risulti che il Comandante o il Direttore era l'unico e principale necessario sostegno di entrambi, spetta ad essi un'indennità eguale a quella che sarebbe spettata qualora il Comandante o il Direttore di Macchina avesse lasciato la sola vedova.

2. In caso di invalidità permanente assoluta, verificatasi entro 12 mesi dallo sbarco quale conseguenza di malattia contratta per causa di servizio: un'indennità in capitale di £. 1.000.000.

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

(1) L'Armatore garantirà al Comandante e Direttore di Macchina una ulteriore copertura assicurativa alle condizioni generali indicate nell'accordo del 26.1.89 riportato nell'allegato 5 del presente contratto.

**Art. 53. (Assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera a favore dei beneficiari della legge 16.10.62 n. 1486).** Al Capitano di lungo corso al comando o Capitano di Macchina alla direzione di macchina temporaneamente inidoneo alla navigazione, che gode del trattamento previsto dalla legge 16.10.62 n.

1486 (legge Focaccia), sarà erogata anche l'assistenza sanitaria, farmaceutica e ospedaliera.

**Art. 54.** (*Assistenza economica per le malattie insorte dopo il 28° giorno dalla data dello sbarco*). 1. L'Armatore assicurerà presso le Casse Marittime il Comandante o Direttore di Macchina cui si applicano le norme in CRL, in aggiunta alle provvidenze già in atto per legge o regolamento ai fini della corresponsione di un'indennità giornaliera per le malattie che impediscano totalmente e di fatto di attendere al lavoro e si manifestino dal 29° giorno successivo alla data dello sbarco e accertati dal medico di fiducia delle Casse Marittime.

2. Per malattia si intende ogni alterazione dello stato di salute come definita dalle norme relative all'erogazione dell'assistenza economica e sanitaria da parte delle Casse Marittime.

3. L'indennità giornaliera sarà corrisposta nella misura di 1/30 del minimo contrattuale di cui sopra, con esclusione di ogni altro elemento retributivo.

L'indennità giornaliera sarà corrisposta in base agli accertamenti e alle prescrizioni dei medici fiduciari delle Casse Marittime in conformità alle disposizioni vigenti, a partire dal 4° giorno successivo a quello della denuncia della malattia debitamente accertata fino alla guarigione clinica del Comandante o Direttore di Macchina e per la durata massima di 180 giorni dall'annotazione dell'ultimo sbarco sul ruolo.

4. L'indennità giornaliera non sarà corrisposta:

a) Ai Capitani al Comando o Capitani di Macchina che percepiscono dalle Casse Marittime le prestazioni economiche previste dalla legge 16.10.62 n. 1486, per i casi di temporanea inidoneità fisica ai servizi della navigazione, giudicati dalle competenti Commissioni mediche;

b) ai Capitani al Comando e Capitani di Macchina che abbiano maturato il diritto alle prestazioni dell'assicurazione di malattia "fondamentale" e "complementare" in seguito ai lavori eseguiti in servizio, a seguito di incarichi temporanei a terra o missione;

c) al Capitano al Comando o Capitano di Macchina cui si applica il presente contratto che si renda indisponibile all'imbarco, per la durata della indisponibilità.

#### PARTE VII DISPOSIZIONI FINALI

**Art. 55.** (*Aggiornamento professionale*). 1. Allo scopo di promuovere un aggiornamento professionale del Comandante o del Direttore di Macchina consono alle sue funzioni, l'armatore adotterà le idonee misure per favorire la sua partecipazione a corsi, seminari o altre iniziative formative.

2. Durante il periodo di tempo in cui il Comandante o Direttore di Macchina sarà impegnato in tale attività sarà riconosciuto il trattamento per incarico temporaneo a terra di cui all'art. 5, punto 2, lett. a), con esclusione dell'indennità pari al 50% del minimo contrattuale.

**Art. 56.** (*Responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione*). 1. Ogni responsabilità civile verso terzi per fatti commessi dal Comandante o dal Di-

rettore di Macchina nell'esercizio delle sue funzioni è a carico dell'Armatore.

2. Ove si apra procedimento penale nei confronti del Comandante o Direttore di Macchina per fatti che siano direttamente connessi all'esercizio delle sue funzioni, ogni spesa per tutti i gradi di giudizio è a carico dell'Armatore.

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

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

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

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

**Art. 57.** (*Richiamo alle armi*). In caso di richiamo alle armi al Comandante o Direttore di Macchina sarà riconosciuto il trattamento previsto dalle vigenti disposizioni in materia.

**Art. 58.** (*Condizioni di miglior favore*). Le condizioni di miglior favore in atto si intendono mantenute, salva la facoltà di effettuare in sede di applicazione del contratto eventuali assorbimenti della parte relativa ai miglioramenti economici conseguiti col presente rinnovo contrattuale, al 100% per integrazioni aziendali generalizzate e al 50% per quelle riconosciute individualmente a titolo di merito.

**Art. 59.** (*Divergenze di interpretazione*). Le eventuali divergenze sull'interpretazione del presente contratto saranno esaminate dalle Organizzazioni stipulanti, in sede nazionale, mediante apposita commissione paritetica. Essa esaminerà entro 30 giorni dalla richiesta di una delle parti le questioni alla stessa sottoposte, redigendo apposito verbale.

**Art. 60.** (*Decorrenza e durata*). 1. Il presente contratto entra in vigore il 1° gennaio 1997 e avrà scadenza il 31 dicembre 1998.

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

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

2. Le aziende o gruppi armatoriali, intendendosi per gruppi armatoriali un raggruppamento di società e/o compagnie consorziate con turno particolare unico, metteranno a disposizione dell'USCLAC e rispettivamente dell'UNCDiM per ciascun anno di validità del contratto n. 28 ore calcolate sulla base del minimo contrattuale mensile e massima anzianità aziendale (16%) a titolo di permessi sindacali retribuiti (minimo contrattuale mensile + 16%) x 28 240

ALLEGATO 1  
MOD. V MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO "A VIAGGIO"

CAPITANERIA DI PORTO  
del Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_

CONTRATTO DI IMBARCO  
L'anno \_\_\_\_\_ il giorno \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_ innanzi a Noi \_\_\_\_\_  
Ufficiale di Porto delegato dal Signor \_\_\_\_\_ Comandante di Porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni, Ufficiale di Porto delegato dal Signor \_\_\_\_\_ Comandante di Porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni, e il Signor \_\_\_\_\_ Capitano di lungo corso il quale dichiara di imbarcarsi come Comandante della suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 13.6.97 Capitani di lungo corso al comando delle navi dell'armamento libero.

Il presente contratto è stipulato per un viaggio da \_\_\_\_\_ per \_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_  
L'ARMATORE

\_\_\_\_\_  
IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
L'UFFICIALE DI PORTO

ALLEGATO 2  
Mod. TI. MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO  
"A TEMPO INDETERMINATO"

CAPITANERIA DI PORTO  
del Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_

CONTRATTO DI IMBARCO  
L'anno \_\_\_\_\_ il giorno \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_ innanzi a Noi \_\_\_\_\_  
Ufficiale di Porto delegato dal Signor \_\_\_\_\_ Comandante di Porto a ricevere i contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni \_\_\_\_\_, si è presentato il Signor \_\_\_\_\_ il quale in forza di atto del rogato è costituito procuratore armatore della nave denominata \_\_\_\_\_ di tonnellate \_\_\_\_\_ iscritta al n. di matricola \_\_\_\_\_ presso il Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_ e il Signor \_\_\_\_\_ Capitano di lungo corso il quale dichiara di imbarcarsi come Comandante della suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 13.6.97 dei Capitani di lungo corso al comando delle navi dell'armamento libero.

Il presente contratto è stipulato per un viaggio da \_\_\_\_\_ per \_\_\_\_\_  
Data lettura delle norme del detto contratto collettivo, che, a ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nel presente contratto e data altresì lettura di quest'ultimo, le parti l'hanno pienamente confermato, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

\_\_\_\_\_  
L'ARMATORE

\_\_\_\_\_  
IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
L'UFFICIALE DI PORTO

ALLEGATO 3  
Mod. V MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO "A VIAGGIO"

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_

CONTRATTO DI IMBARCO

L'anno \_\_\_\_\_ il giorno \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_ innanzi a Noi \_\_\_\_\_  
Ufficiale di Porto delegato dal Signor \_\_\_\_\_ Comandante di Porto a ricevere i  
contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni \_\_\_\_\_, si è presentato  
il Signor \_\_\_\_\_ il quale in forza di atto del rogato è costituito procuratore della nave  
denominata \_\_\_\_\_ di tonnellate \_\_\_\_\_ iscritta  
al n. di matricola \_\_\_\_\_ presso il Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_  
e il Signor \_\_\_\_\_ Capitano di Macchina il quale dichiara di imbarcarsi come Direttore di  
Macchina della suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 13.6.97 dei Capitani  
di Macchina alla direzione di macchina delle navi dell'armamento libero.

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

\_\_\_\_\_  
L'ARMATORE

\_\_\_\_\_  
IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
L'UFFICIALE DI PORTO

ALLEGATO 4  
MOD. T.I. MODELLO DI CONTRATTO DI IMBARCO  
"A TEMPO INDETERMINATO"

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_

CONTRATTO DI IMBARCO

L'anno \_\_\_\_\_ il giorno \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_ innanzi a Noi \_\_\_\_\_  
Ufficiale di Porto delegato dal Signor \_\_\_\_\_ Comandante di Porto a ricevere i  
contratti di imbarco, presenti gli infrascritti testimoni \_\_\_\_\_, si è presentato  
il Signor \_\_\_\_\_ il quale in forza di atto del rogato è costituito procuratore della nave  
denominata \_\_\_\_\_ di tonnellate \_\_\_\_\_ iscritta  
al n. di matricola \_\_\_\_\_ presso il Compartimento Marittimo di \_\_\_\_\_  
e il Signor \_\_\_\_\_ Capitano di Macchina il quale dichiara di imbarcarsi come Direttore di  
Macchina della suddetta nave ai patti e condizioni stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 13.6.97 dei Capitani  
di Macchina alla direzione di macchina delle navi dell'armamento libero.

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

\_\_\_\_\_  
L'ARMATORE

\_\_\_\_\_  
IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
TESTIMONE

\_\_\_\_\_  
L'UFFICIALE DI PORTO

ALLEGATO 5  
CONDIZIONI GENERALI DI POLIZZA  
ASSICURATIVA

Addì 26 del mese di gennaio 1989  
presso la sede della Confitarma in Roma  
si è svolta una riunione tra  
la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI  
e

l'USCLAC e l'UNCDIM

al termine della quale è stato raggiunto il seguente accordo:  
PREMESSO che in data 11.10.88 è stata istituita, con l'accordo di rinnovo del CCNL 3.2.86 per i Capitani di lungo corso al Comando e per i Capitani di Macchina alla direzione di macchina, un'assicurazione contro il rischio di morte a seguito di infortunio a bordo nonché contro il rischio del ritiro definitivo del libretto di navigazione a seguito di infortunio a bordo o di malattia;  
CONSIDERATO che la decorrenza dell'obbligo assicurativo fissata inizialmente per l'1.1.89 è stata in data 28.12.88 concordemente prorogata al 10.2.89 allo scopo di consentire alle parti una migliore definizione delle condizioni assicurative.

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

1. L'Assicurazione garantirà le seguenti prestazioni a favore di ciascun Comandante e Direttore di Macchina:  
*a)* in caso di morte derivante da infortunio verificatosi a bordo: una indennità pari a £. 120.000.000.

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

*b)* In caso di invalidità permanente da infortunio verificatosi a bordo che comporti il ritiro definitivo del libretto di navigazione: una indennità con un massimale pari a £. 120.000.000.

*c)* In caso di invalidità permanente derivante da malattia insorta successivamente alla data della stipula del contratto di assicurazione che comporti il ritiro definitivo del libretto di navigazione: una indennità con un massimale pari a £. 120.000.000.

Per i Comandanti e i Direttori di Macchina non in continuità di rapporto di lavoro (CRL) tale assicurazione coprirà le sole malattie insorte durante il periodo di imbarco ovvero entro 28 giorni dallo sbarco.

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

3. La tabella delle percentuali di invalidità permanente di cui alla lett. *b)* del punto 1 sarà quella prevista nel DPR 30.6.65 n. 1124.

4. Nel corso di ciascuna annualità assicurativa potrà essere risarcito un numero massimo di: 2 eventi di cui alla lett. *a)* del punto 1) qualora l'assicurazione copra non più di 23 assicurati assunti in CRL o comunque non più di 18 navi; 3 eventi di cui alla lett. *a)* del punto 1) qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in CRL, compreso tra 24 e 31 unità o comunque un numero di navi compreso tra 12 e 15 unità; 4 eventi di cui alla lett. *a)* del punto 1) qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in CRL, superiore a 31 unità o comunque

un numero di navi superiore a 15 unità.

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

- 1 evento qualora l'assicurazione copra un numero di assicurati assunti in CRL non superiore a 15 unità o comunque un numero di navi non superiore a 7 unità;

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

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

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

6. Con riferimento all'evento di cui alla lett. *b)* del punto 1) la Compagnia di Assicurazione provvederà alla valutazione dell'invalidità permanente in base alla tabella delle percentuali di invalidità prevista all'allegato 1 del DPR 30.6.65 n. 1124. A tale valutazione verrà rapportato l'indennizzo che dovrà essere comunque pari alla somma totale assicurata (120.000.000) quando la percentuale di invalidità risulta superiore al 40%, mentre se l'invalidità risulta pari o inferiore al 40%, sarà calcolata in base ai seguenti criteri:

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

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

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

*a)* qualora la percentuale di invalidità, accertata non superi il 35%, verrà liquidato un indennizzo, calcolato sul massimale di 120.000.000, pari al 40% per assicurati di età fino ai 35 anni, al 30% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 15%, per assicurati di età superiore ai 50 anni;

*b)* qualora la percentuale di invalidità accertata sia compresa tra il 36% e il 45% verrà liquidato un indennizzo calcolato sul massimale di 120.000.000, pari al 50% per assicurati di età fino a 35 anni, al 40% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 25% per assicurati di età superiore ai 50 anni;

*c)* qualora la percentuale di invalidità accertata sia compresa tra 45% e il 60% verrà liquidato un indennizzo calcolato sul massimale di 120.000.000 pari al 60% per assicurati di età fino a 35 anni, al 50% per assicurati di età compresa tra i 35 e i 50 anni e al 40% per assicurati di età superiore ai 50 anni; *d)* qualora la percentuale di invalidità accertata sia superiore al 60% verrà sempre liquidato un indennizzo pari al 100% del massimale qualunque sia l'età dell'assicurato.

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

TABELLA ESEMPLIFICATIVA PER ASSICURAZIONE CONTRO INFORTUNI

Percentuale invalidità	Età	Maggiorazione Importo liquidabile	in%	In valore assoluto	Importo totale liquidato
18%	fino a 35	21.600.000	50%	10.800.000	32.400.000
18%	da 35 a 50	21.600.000	25%	5.400.000	27.000.000
18%	da 50 in su	21.600.000		21.600.000	
30%	fino a 35	36.000.000	100%	36.000.000	72.000.000
30%	da 35 a 50	36.000.000	50%	18.000.000	54.000.000
30%	da 50 in su	36.000.000	25%	9.000.000	45.000.000

#### ALLEGATO 6 VERBALE DI ACCORDO

Le Parti definiranno le condizioni per le assicurazioni integrative sanitarie e previdenziali (quest'ultima a capitalizzazione) che dovranno entrare in vigore all'1.1.94.

A tale fine sono state allocate le seguenti somme:

- Polizza Sanitaria L. 2.000.000

- Polizza Previdenziale Integrativa £. 1.500.000

Tali somme saranno per 2/3 a carico dell'Armatore e per 1/3 a carico del Comandante e del Direttore di Macchina.

#### ALLEGATO 7 INTESA SU ETÀ PENSIONABILE

Intesa su età pensionabile per Capitani di lungo corso al comando di navi dell'armamento privato superiori a 50 tsl se da passeggeri e a 3.000 tsl se da carico. Legge 413/84.

Le parti, nel ribadire quanto già contenuto nella premessa al contratto nazionale di categoria del 26.11.91, intendono congiuntamente sottolineare come anche le mansioni svolte dal Comandante, per la particolarità del mezzo nautico e dell'ambiente in cui si opera, risultano di particolare onerosità fisica e psichica, tanto da rendere necessario un abbassamento dell'età pensionabile a 55 anni, così come previsto per i Direttori di Macchina dall'art. 5, comma 2 del DI n. 503 del 30.12.92.

Ribadiscono che, anche per le qualifiche sopra menzionate, strumento di regolazione dei rapporti pensionistici è la legge 413/84 in quanto corrispondente alle peculiarità del rapporto di lavoro nautico.

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

Roma, 29 maggio 1995

#### ALLEGATO 8 VERBALE DI ACCORDO

Addì 22 dicembre 1993 si sono incontrate:

la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA) rappresentata dal dott. Eraldo Valle assistito dal dott. Roberto Aglietta;

l'UNIONE SINDACALE NAZIONALE CAPITANI DI LUNGO CORSO AL COMANDO (USCLAC) rappresentata dal Presidente Luigi Cigolini;

l'UNIONE NAZIONALE CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA (UNCDiM) rappresentata dal Presidente Vincio Rocco.

Scopo della riunione è dare attuazione all'allegato 6 del CCNL 26.11.91 per Capitani di lungo corso al coman-

do e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero. Dopo ampia discussione, le Parti premesso che la polizza assicurativa sanitaria sarà accesa direttamente da USCLAC e UNCDiM con la AXA Assicurazioni, fermo l'obbligo dei datori di lavoro di versare al contraente le quote a loro carico nonché, in via di anticipazione e con i limiti di cui infra, le quote a carico dei Comandanti e D.M. alle loro dipendenze; che detto rapporto assicurativo in esame è strettamente legato alla sussistenza di un rapporto di lavoro e alla decorrenza della retribuzione; che è pertanto necessario disciplinare (v. paragrafi 2 e 3 del presente verbale) le varie ipotesi possibili, distinguendo tra i rapporti di lavoro in continuità e quelli non in continuità; che l'assicurazione previdenziale integrativa viene sospesa, in attesa delle previste norme legislative in materia con le conseguenze di cui al paragrafo 7 del presente verbale; concordano quanto segue:

1. Le premesse sono parte integrante del presente accordo.

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

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

La quota a carico del datore di lavoro, comprensiva del contributo di solidarietà, sarà pari ai 2/3 del versamento totale, quella a carico dei Comandanti e D.M. il residuo terzo.

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

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

Al reimbarco del Comandante e D.M. il datore di lavoro recupererà per l'intero periodo di malattia o infortunio (il cui inizio convenzionalmente decorre dal 1° giorno del mese successivo a quello di sbarco) l'intero versamento da lui effettuato mediante trattenuta sulla retribuzione.

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

Il lavoratore avrà, tuttavia, la facoltà di proseguire il rapporto assicurativo, assumendosene direttamente l'intero onere

secondo le modalità e le scadenze indicate nella polizza.

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

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

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

a) nel mese in cui avviene l'imbarco, qualora il Comandante e il D.M. siano privi di copertura assicurativa, il datore di lavoro provvederà alla copertura dal 1° giorno del mese d'imbarco; qualora siano già coperti di assicurazione la copertura inizierà dal mese successivo a quello d'imbarco.

b) nel mese in cui avviene lo sbarco, per qualsiasi motivo esso avvenga, la copertura verrà mantenuta per l'intero mese. Il datore di lavoro opererà la trattenuta della quota di pertinenza del comandante e D.M. sulle competenze di ogni mese indipendentemente dalla periodicità dei versamenti fatti al Contraente sulla base della polizza di assicurazione. Successivamente allo sbarco il Comandante e il D.M. potranno mantenere la copertura assicurativa assumendosene, in toto e direttamente, l'onere.

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

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

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

5. Modalità di pagamento quote.

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

a) per i Comandanti e D.M. in C.R.L. il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno sia le quote annuali a suo carico che quelle annuali a carico del Comandante e D.M.;

b) per i Comandanti e D.M. non in C.R.L. e presenti a bordo il 1° giorno di ogni anno il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno 1/12 del premio annuale sia per la parte a suo carico che per quella a carico del Comandante e D.M.;

c) il saldo e le regolamentazioni premio avverranno per bilanciamento a fine anno solare per i movimenti avvenuti durante il corso dell'anno stesso.

6. La Confitarma prende atto che l'USCLAC e l'UNCDiM stipuleranno analoga polizza sanitaria anche a favore di Comandanti e Direttori di Macchina pensionati, polizza che resterà in ogni caso separata e con gestione autonoma rispetto a quella disciplinata dal presente verbale di accordo.

7. L'Assicurazione previdenziale integrativa prevista dall'allegato 6 del CCNL 26.11.91 per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di Macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero si intende sospesa. Le parti in attesa della prevista regolamentazione legislativa in materia di previdenza integrativa, per il solo anno 1994 e con intesa di successivi incontri finalizzati al riesame della materia concordano quanto segue.

Quale contropartita della sospensione di cui sopra, i datori di lavoro corrisponderanno dal 1° gennaio al 31.12.94 ai Comandanti e ai Direttori di Macchina alle proprie dipendenze la somma mensile convenzionalmente stabilita

in lorde £. 90.000.

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

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

USCLAC e UNCDiM provvederanno a trasmettere copia della polizza di assicurazione a Confitarma.

Letto confermato e sottoscritto in Genova oggi 22 dicembre 1993.

CONFITARMA USCLAC e UNCDiM

ALLEGATO 9  
VERBALE DI ACCORDO TRA CONFITARMA E  
USCLAC-UNCDiM.

Addì 21 dicembre 1995 le parti si sono incontrate per discutere della attuazione di forme di previdenza integrativa per i Comandanti e Direttori di Macchina cui si applica il CCNL 29.5.95.

Dopo ampia discussione le parti concordano quanto segue: rilevato che non sono stati ancora emanati i decreti delegati che rendono concretamente possibile l'istituzione di forme previdenziali integrative si conviene sull'opportunità di prorogare quanto disposto dal punto 2 dell'accordo di rinnovo 29.5.95 per tutto il 1996.

Qualora, antecedentemente a tale data, si renda possibile costituire un Fondo Previdenziale Integrativo le 90.000 (novantamila) lire lorde di cui al succitato punto 2 non saranno più dovute in virtù degli accordi che, in materia, verranno sottoscritti.

Letto, confermato e sottoscritto.

CONFITARMA USCLAC e UNCDiM

ALLEGATO 10  
VERBALE DI ACCORDO TRA CONFITARMA  
E USCLAC-UNCDiM

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

con riferimento all'allegato 6 del vigente CCNL e relativo Verbale di Accordo 22 dicembre 1993

premesso che l'USCLAC e l'UNCDiM in data 15 gennaio 1996 hanno costituito la "CASSA DI ASSISTENZA DEI COMANDANTI E DEI DIRETTORI DI MACCHINA CAS.CO.DI." con sede in via Cesarea, 2/44 - 16121 Genova (in ristrutturazione) concordano:

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

Dall'1.1.96, pertanto, la polizza in argomento beneficerà dello sgravio fiscale di cui all'art. 48 del Testo Unico delle imposte sui redditi (DPR 22.12.86 n. 917).

La regolazione premio per l'anno 1995 dovrà essere versata sul solito conto corrente n. 845446/01/85 intestato a USCLAC e UNCDiM - Polizza Sanitaria - BANCO DI CHIAVARI E DELLA RIVIERA LIGURE - Sede di Genova - via Garibaldi, 2- 16124 Genova.

Il premio per l'anno 1996 dovrà invece essere versato sul conto corrente n. 1999 intestato a CAS.CO.DI. presso la BANCA POPOLARE DI NOVARA - Sede di Genova - via 5 Dicembre, 3 - 16121 Genova (ABI 5608.5 CAB 1400.1).

In attesa della ristrutturazione della sede della CASSA le Società di Navigazione sono pregate di comunicare con

cortese sollecitudine tutti gli indirizzi dei Comandanti e Direttori di Macchina alle loro dipendenze, anche se non in CRL, alla USCLAC e UNCDiM - Polizza Sanitaria - via I. Frugoni, 15/5 - 16121 Genova.  
Letto, confermato e sottoscritto.  
CONFITARMA USCLAC e UNCDiM

ALLEGATO 11  
VERBALE DI ACCORDO

Addì 13 dicembre 1996 si sono incontrate:  
la CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA) rappresentata dal dott. Eraldo Valle assistito dal dott. Roberto Aglieta;  
l'UNIONE SINDACALE NAZIONALE CAPITANI DI LUNGO CORSO AL COMANDO (USCLAC) rappresentata dal Presidente Com.te Antonino Nobile;  
l'UNIONE NAZIONALE CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA (UNCDiM) rappresentata dal Presidente C.D.M. Vinicio Rocco.  
Scopo della riunione è dare attuazione all'allegato 6 del CCNL del 26.11.91 e successivo rinnovo per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero.  
Dopo ampia discussione, le Parti premesso che in data 15.1.96 l'USCLAC e l'UNCDiM hanno costituito la Cassa di Assistenza dei Comandanti e Direttori di Macchina - CAS.CO.DI.™ con sede in via Cesarea n. 2/44 - 16121 Genova - Cassa garantita da AXA ASSICURAZIONI;  
- che le parti hanno concordato, in data 18.1.96, di far confluire in detta Cassa la polizza assicurativa sanitaria già contratta con AXA ASSICURAZIONI;  
- che per il triennio 97/98/99 non vi saranno aumenti del precedente premio pur migliorandosi alcune prestazioni come da allegato;  
- che il premio dovrà essere versato sul conto corrente n. 1999 intestato a CAS.CO.DI. presso Banca Popolare di Novara - sede di Genova - via 5 Dicembre n. 3 - 16121 Genova (ABI 5608.5 CAB 1400.1);  
- che i datori di lavoro verseranno alla CAS.CO.DI. le quote a loro carico nonché, in via di anticipazioni e con i limiti di cui infra, le quote a carico dei Comandanti e Direttori di Macchina alle loro dipendenze purché l'interessato non indichi formalmente altro Fondo o Cassa cui indirizzare i versamenti;  
- che detto rapporto assicurativo in esame è strettamente legato alla sussistenza di un rapporto di lavoro e alla decorrenza della retribuzione; che è pertanto necessario disciplinare (v. paragrafi 2 e 3 del presente verbale) le varie ipotesi possibili distinguendo tra i rapporti di lavoro in continuità e quelli non in continuità;  
- che l'assicurazione previdenziale integrativa viene sospesa, in attesa delle previste norme legislative in materia, con le conseguenze di cui al paragrafo 7 del presente verbale; concordano quanto segue:

1. Le premesse sono parte integrante del presente accordo.

2. Comandanti e Direttori di macchina in C.R.L.

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

La quota a carico del datore di lavoro, comprensiva del contributo di solidarietà, sarà pari a 2/3 del versamento totale, quella a carico dei Comandanti e D.M. il residuo terzo.

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

2.2) Qualora il Comandante o il D.M. venga preso in carico dalla I.P.S.E.M.A. a seguito di malattia o infortunio con relativa temporanea caducazione di ogni obbligo retributi-

vo a carico del datore di lavoro, quest'ultimo proseguirà per il periodo in questione, in funzione meramente anticipatoria, i versamenti delle quote assicurative.

Al reimpiego del Comandante e D.M. il datore di lavoro recupererà per l'intero periodo di malattia o infortunio (il cui inizio convenzionalmente decorre dal 1° giorno del mese successivo a quello di sbarco) l'intero versamento da lui effettuato mediante trattenuta sulla retribuzione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Modalità di pagamento quote.

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

a) per i Comandanti e D.M. in CRL il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno sia le quote annuali a suo carico che quelle annuali a carico del Comandante e D.M.;

b) per i Comandanti e D.M. non in CRL e presenti a bordo il 1° giorno di ogni anno il datore di lavoro verserà entro il 5 febbraio di ogni anno 1/12 del premio annuale sia per la parte a suo carico che per quella a carico del Comandante e D.M.;

c) il saldo e le regolamentazioni premio avverranno per bilanciamento a fine anno solare per i movimenti avvenuti durante il corso dell'anno stesso.

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

7. L'assicurazione previdenziale integrativa prevista dall'allegato 6 del CCNL 26.11.91 e successivo rinnovo per Capitani di lungo corso al comando e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento li-

bero si intende sospesa.

Le parti in attesa della prevista regolamentazione legislativa in materia di previdenza integrativa, per il solo anno 1997 e con intesa di successivi incontri finalizzati al riesame della materia, concordano quanto segue.

Quale contropartita della sospensione di cui sopra i datori di lavoro corrisponderanno dal 1° gennaio al 31.12.97 ai Comandanti e ai D.M. alle proprie dipendenze la somma mensile convenzionalmente stabilita in lorde L. 90.000.

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

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

Il presente accordo sostituisce in toto gli accordi del 22.12.93, del 21.12.95 e 18.1.96. Entrerà in vigore con il 10.1.97 e avrà durata triennale.

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

CONFITARMA USCLAC e UNCDiM

Allegato al verbale di accordo del 13 dicembre 1996.  
ASSICURAZIONE SANITARIA PER COMANDANTI E DIRETTORI DI MACCHINA E NUCLEI FAMILIARI PRINCIPALI GARANZIE PRESTATE:

- L. 100.000.000 massimale per nucleo e per anno assicurativo a seguito di ricovero con o senza intervento chirurgico;
- L. 200.000.000 massimale per nucleo e per anno assicurativo a seguito di grandi interventi chirurgici; garanzia estesa ai 90 gg. pre e post-ricovero;
- indennità alternativa L. 100.000 giornaliera;
- retta dell'accompagnatore L. 100.000 giornaliera;
- parto naturale, massimo L. 3.000.000 per evento;
- spesa di trasporto con qualsiasi mezzo;
- visite specialistiche e accertamenti diagnostici, massimo L. 5.000.000 per nucleo e per anno assicurativo (di cui lenti L. 500.000 per nucleo e per anno assicurativo);
- anticipo indennizzo del 50% della spesa preventivata se almeno L.10.000.000.

Più specificatamente:

a) In caso di ricovero in istituto di cura:

Le spese per:

onorari del chirurgo, dell'aiuto, dell'assistente, dell'anestesista; diritti di sala operatoria; il materiale di intervento; assistenza medica; cure; medicinali; esami; retta di degenza; parto cesareo.

b) In caso di visite specialistiche e accertamenti:

Le spese per:

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

Persone assicurate:

Per nucleo familiare si intende convenzionalmente, oltre al Comandante o Direttore di Macchina indicato in elenco, il coniuge, i figli fino alla scadenza del periodo assicurativo annuale al compimento del 26° anno di età, nonché i genitori a carico e conviventi; è possibile per i Comandanti e D.M. estendere la copertura assicurati va per i figli con età superiore a 26 anni con la relativa spesa a proprio carico; è possibile per i pensionati e loro nuclei familiari usufruire delle prestazioni assicurative sanitarie versando alla CAS.CO.DI. la somma annua di L. 1.440.000 = (L. 120.000 mensili).

## VERBALE D'ACCORDO

Il giorno 22 marzo 2001 in Roma, presso la sede della Confitarma si sono incontrate la Confitarma rappresentata dal dott. Roberto Aglieta, la Fedarlinea rappresentata dal dott. Giuseppe Ravera, dal cap. Giovanni Rizzo e dal dott. Lorenzo Paolizzi e le OO.SS. U.S.C.L.A.C. e U.N.C.Di.M. rappresentate dal com.te Antonino Nobile e dal cap. Vini- cione Rocco.

Le parti, nell'ambito di quanto previsto dal Protocollo Interconfederale dei 23 luglio 1993, hanno rinnovato la parte economica relativa al biennio 2001-2002 dei contratti collettivi nazionali di lavoro per i Comandanti di lungo corso al comando e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento privato, delle società del gruppo Tirrenia non in regolamento organico e della società Almare.

Le parti con il presente accordo hanno definito gli incrementi retributivi, per il biennio 2001-2002, nella misura percentuale complessiva del 4 per cento.

Gli incrementi retributivi sono stati frazionati in due tranches, la prima con decorrenza 1° gennaio 2001, la seconda con decorrenza del 1° gennaio 2002.

L'aumento complessivo dei 4 per cento è stato quindi suddiviso in parti uguali: 2 per cento per il 2001 e 2 per cento per il 2002.

Nella individuazione della percentuale di aumento retributivo le parti hanno tenuto conto, in armonia con quanto previsto dal Protocollo Interconfederale del 23 luglio 1993, dei tasso di inflazione programmato per il biennio 2001-2002 (2,9%) e dello scostamento tra il tasso di inflazione che si è realizzato nel biennio 1999-2000 (4,1%) e quello programmato per lo stesso biennio (3%), differenza pari all'1,1 per cento, non conteggiando, in questa fase, quanto deducibile per effetto delle variazioni imputabili alle ragioni di scambio del nostro Paese, la cosiddetta inflazione da importazione.

Tutto ciò, in quanto le parti concordano che, qualora alla fine dei periodo di vigenza dei contratti collettivi nazionali di lavoro (31 dicembre 2002), vi fosse uno scostamento tra il tasso di inflazione programmata riconosciuto con il presente accordo (2,9 per cento), e il tasso di inflazione reale, tale differenza non verrà conteggiata nel limite dello 0,8 per cento.

Pertanto il tasso di inflazione che si realizzerà nel corso del biennio 2001-2002, si riterrà compensato fino ad una concorrenza pari al 3,7 per cento.

Per gli incrementi retributivi dell'anno 2001 le parti concordano che la loro decorrenza sarà dal 1° aprile 2001.

Per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2001 verrà corrisposta al personale in servizio alla data della firma del presente accordo, una cifra "una tantum" di cui alla tabella 7.

Un terzo di tale cifra (quota mensile) verrà corrisposta ai marittimi in C.R.L. per ogni mese o pro-rata di permanenza in C.R.L. tra il 1° gennaio ed il 31 marzo 2001.

Al personale in Turno Particolare le quote mensili o pro-rata verranno corrisposte per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio e il 31 marzo 2001.

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 e il 31 marzo 2001. Ai marittimi in Turno Generale già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa società entro il 31 luglio 2001, dovrà essere corrisposta la quota di una-tantum relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 marzo 2001.

Gli importi "una-tantum" dovranno essere corrisposti entro il 31 maggio 2001, salvo i casi sopra previsti per il Turno Generale e il Turno Particolare.

Gli importi di "una-tantum" non saranno utili ai fini dell'accantonamento dei T.F.R. in quanto già ricompresi e calcolati i riflessi di tale istituto.

S.C.L.A.N I T A R

U.N.C.Di.M. FE A EA

Tabella 1 - Aumenti del minimo contrattuale dal 1° aprile 2001 - una tantum per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2001.

	Valore in		"Una tantum per I mesi di gennaio, febbraio e marzo 2001 in £"	"Una tantum per I mesi di gennaio, febbraio e marzo 2001 in Euro"
	£	Valore in Euro		
COMANDANTE	93.166	48,12	558.996	288,7
DIRETTORE DI MACCHINA	88.096	45,5	528.576	272,99

Tabella 2 - Aumenti del minimo contrattuale dal 1° gennaio 2002.

	Valore in £		Valore in Euro	
COMANDANTE	93.166		48,12	
DIRETTORE DI MACCHINA	88.096		45,50	

Tabella 3 - Nuovi minimi contrattuali in vigore dal 1° aprile 2001 e dal 1° gennaio 2002.

	Valore in		£ Valore in Euro	
COMANDANTE	4.751.466		2.453,93	
DIRETTORE DI MACCHINA	4.492.896		2.320,39	
COMANDANTE	4.844.632		2.502,04	
DIRETTORE DI MACCHINA	4.580.992		2.365,88	

Tabella 4 - Nuovi valori degli scatti di anzianità con decorrenza 1° aprile 2001.

	COMANDANTE		DIR.MACCHINA	
	Valore in £	Valore in Euro	Valore in £	Valore in Euro
Durante il 2° e 3° anno	72.125	37,25	67.250	34,73
Durante il 4° e 5° anno	144.250	74,50	134.499	69,46
Durante il 6° e 7° anno	216.375	111,75	201.749	104,19
Durante il 8° e 9° anno	288.500	149,00	268.999	138,93
Durante il 10° e 11° anno	360.625	186,25	336.248	173,66
Durante il 12° e 13° anno	432.750	223,50	403.498	208,39
Durante il 14° e 15° anno	504.874	260,75	470.748	243,12
Durante il 16° anno e oltre	576.999	298,00	537.997	277,85

Tabella 5 - Nuovi valori degli scatti di anzianità con decorrenza 1° gennaio 2002.

	COMANDANTE		DIR.MACCHINA	
	Valore in £	Valore in Euro	Valore in £	Valore in Euro
Durante il 2° e 3° anno	73.988	38,21	69.012	35,64
Durante il 4° e 5° anno	147.976	76,42	138.023	71,28
Durante il 6° e 7° anno	221.965	114,64	207.035	106,92
Durante il 8° e 9° anno	295.953	152,85	276.046	142,57
Durante il 10° e 11° anno	369.941	191,06	345.058	178,21
Durante il 12° e 13° anno	443.929	229,27	414.070	213,85
Durante il 14° e 15° anno	517.918	267,48	483.081	249,4
Durante il 16° anno e oltre	591.906	305,69	552.093	285,13