

nitura e manutenzione degli attrezzi occorrenti per il lavoro (ad esempio tele giapponesi, corde, pali, stropoli per sacchi di cereali, ponti, carrelli a mano, copertoni per le prime 24 ore di giacenza delle merci, elevatori, granari, box ecc.) delle spese di assicurazione per gli infortuni sul lavoro, per l'invalidità e vecchiaia degli operai, contro la tubercolosi, e di ogni altro onere comunque sostenuto dalle Compagnie per i fini di assistenza e previdenza a favore dei lavoratori; nonchè delle scomodità e difficoltà di lavoro, ad eccezione di quelle espressamente ammesse ad un maggior compenso nelle unite tariffe, e delle altre non facilmente prevedibili, per le quali, caso per caso, sarà fissato il compenso d'accordo fra le parti o, in mancanza d'accordo, con l'intervento risolutivo del Direttore dell'Ufficio del Lavoro.

Sono invece escluse dalle tariffe le maggiori spese ed operazioni derivanti da speciali e diretti ordini e da colpe del datore di lavoro, oppure da avarie della merce o da eccezionali difficoltà di lavoro, nei quali casi le maggiori spese sostenute o le maggiori prestazioni eseguite dalle maestranze, saranno poste a carico di chi spetta, previo il controllo da parte dell'Ufficio del Lavoro Portuale.

Art. 4. — I lavoratori del tiraggio sono tenuti, senza speciale compenso, ad aprire ed a chiudere i boccaporti sia all'inizio sia durante le operazioni, ma non al termine dello scarico, eccezione fatta per le navi sottoposte al pagamento della tariffa forfettizzata.

Quest'ultimo lavoro può essere eseguito a richiesta dei capitani delle navi da carico mediante il compenso risultante alla relativa tariffa.

I lavoratori dovranno anche effettuare, senza alcun compenso speciale, la scopatura della coperta e delle stive allo scopo di raccogliere la merce dispersa.

Art. 5. — Le norme di cui al presente Regolamento nulla innovano o derogano alle disposizioni delle Leggi vigenti od alle clausole contrattuali regolanti la responsabilità del vettore verso il ricevitore.

In ogni caso però le Compagnie Portuali sono direttamente responsabili, oltre che verso la nave, anche verso il ricevitore della regolarità di tutte le operazioni ad esse devolute sino al momento in cui siano esaurite.

Tale responsabilità si riferisce alle avarie, agli altri danni ed alle manomissioni o dispersioni, che, per col-