

9742

RESOLUCION de 17 de abril de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Auxiliar de Transportes Marítimos, S. A.» (Auxtramarsa), y su Personal de Flota.

Visto el Texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Auxiliar de Transportes Marítimos, S. A.» (Auxtramarsa), y su Personal de Flota, recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 1 de marzo de 1985, suscrito por la representación de la citada empresa y su Personal de Flota, el día 21 de febrero de 1985.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores y en el 2.b) del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Remitir el Texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

Tercero.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 17 de abril de 1985.—El Director general, Francisco José García Zapata.

CONVENIO COLECTIVO PERSONAL DE FLOTA DE AUX- TRAMARSA

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

El presente Convenio ha sido firmado por las representaciones siguientes: Por Miembros Comité del S.M.A.: Esteban Martín, José Gómez, Manuel Torrente y Asensio Pérez. Por Miembros Comité U.G.T.: Pedro García, José Moreno y Victoriano Vázquez. Por Miembros Comité S.M.A.: Antonio Muñoz y José Luis Ruiz. Representación Empresa por: Gonzalo Rodríguez, Gonzalo Pérez y Antonio García.

ART. 1 AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio Colectivo, tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A. (AUXTRAMARSA) y al personal de su plantilla de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.).

No se aplicará este Convenio para el personal de Inspección o el de Flota que presta servicios permanentes en tierra, adscrito a cualquier Departamento de la Empresa.

ART. 2 VIGENCIA

El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 18 de Enero de 1985 con independencia de la fecha de su registro por la Autoridad Laboral y su posterior publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Su vigencia será de dos años con efectos hasta el 31 de Diciembre de 1986 y se prorrogará por periodos anuales sucesivos si con 3 meses de antelación al menos de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiese denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como excepción al periodo de vigencia del presente Convenio, se establece que los artículos reguladores del régimen económico y la actividad sindical tendrán efectividad desde el 18 de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1985.

ART. 3 VINCULACION A LA TOTALIDAD

A los efectos de aplicación del presente Convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas desechando

el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente. Si la Autoridad Laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y se le hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

ART. 4 COMPENSACION Y ABSORCION FUTURAS

El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio, absorberá y compensará en cómputo anual cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC), establecido por el INE, registrara el 31 de Diciembre de 1985 un incremento superior al 7 por cien respecto a la cifra que resultara de dicho IPC al 31 de Diciembre de 1984, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constatare oficialmente dicha circunstancia en el exceso sobre la indicada cifra. Tal incremento se abonará con efectos de 1 de Enero de 1985, sirviendo, por consiguiente, como base de cálculo para el incremento salarial de 1986, y para llevarlo a cabo se tomarán como referencia los salarios o tablas utilizados para realizar los aumentos pactados en dicho año.

El porcentaje de revisión resultante guardará en todo caso, la debida proporción en función del nivel salarial pactado inicialmente en cada Convenio, a fin de que aquél se mantenga idéntico en el conjunto de los dos meses.

La revisión salarial se abonará en una sola paga. La correspondiente a 1985, durante el primer trimestre de 1986.

ART. 5 UNIDAD DE EMPRESA Y FLOTA

A todo el personal afectado por el presente Convenio y a los efectos de la observancia y prestación de los servicios aquí recogidos, le será de aplicación el principio de Unidad de Empresa y Flota para todos los buques tripulados con personal de Auxtramarsa, cualquiera que sea el tráfico a que estén destinados y que se enumeran a continuación: "Galdacano", "Nerva", "Niebla", "Corta Atalaya", "Cerro Colorado", "Guardo", "Manjoya" y "Milanos".

ART. 6 NORMAS DE DERECHO COMPLEMENTARIO

En lo que expresamente no se encuentre regulado por este Convenio, las relaciones laborales entre Auxtramarsa y su personal de Flota, se regirán por las normas de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante y demás disposiciones legales vigentes que le fueran de aplicación.

CAPITULO II

REGIMEN DE VACACIONES Y LICENCIAS

ART. 7 REGIMEN GENERAL DE VACACIONES

Se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de la flota de acuerdo con los apartados siguientes:

1º) Para el año 1985 los buques "Guardo", "Manjoya", "Milanos", "Nerva", "Niebla" y "Galdacano", por cada 125,5 días de embarque tendrán 56 días de vacaciones, lo que equivale a 0,443 por cada día de embarque.

2a) Para los buques citados en el párrafo anterior para el año 1.986 por cada 124 días de embarque tendrán 58,5 días de vacaciones, lo que equivale a 0,472 por cada día de embarque.

3a) Para los buques "Corta Atalaya" y "Cerro Colorado", para los años 1.985 y 1.986 por cada 114 días de embarque tendrán 58,5 días de vacaciones, lo que equivale a 0,513 por cada día de embarque.

4a) Los relevos para el personal que haya de desembarcar para disfrutar vacaciones, se podrán realizar desde 15 días antes a la fecha en que le corresponden hasta 15 días después de dicha fecha.

Si una vez transcurrido los 15 días posteriores a la fecha del desembarco por vacaciones, la empresa no enviase el relevo, por cada dos días de estancia a bordo se devengará 1 día de vacaciones además de los que le correspondiese.

5a) La Empresa podrá proceder al embarque de los tripulantes antes de la finalización de las vacaciones con una antelación máxima de 10 días, quedando los días pendientes de disfrutar para acumulación al siguiente período de vacaciones. Esta facultad no podrá ejercerla la Empresa por dos veces consecutivas.

Estas vacaciones tienen el carácter de totales por todas las horas de trabajo y en las mismas se encuentran acumuladas por compensación las 4 horas de la mañana del Sábado y los descansos de Sábados tarde, Domingos y Festivos.

ART. 8 LICENCIAS

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: de índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados desembarcando al tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y de la del apartado 2.b) y d) que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y embarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo de Nouadibou (Port-étienne). No obstante, quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos).

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE ÍNDOLE FAMILIAR

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

CAUSA	DÍAS
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
Muerte cónyuge e hijos	15
Muerte padres y hermanos	12

No obstante estos plazos y atendiendo a las excepciones las circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones a excepción de la del matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado previa comunicación a la Empresa podrá optar a la acumulación en el caso de natalidad.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario profesional.

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarque.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXÁMENES

a) Cursos Oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante.

Antigüedad mínima	2 años
Duración	La del curso
Salario	Profesional
Nº de veces	Retribuida, una sola
Vinculación a la Naviera	Según lo dispuesto en la OCM, salvo caso de resarcimiento
Peticiones máximas	5% de los puestos de trabajo.

Manualmente se enviará a la Naviera justificación de asistencia expedida por la Escuela, para tener derecho a la retribución.

b) Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima	Sin limitación
Duración	La del cursillo
Salario	Profesional
Nº de veces	Retribuida, una sola

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficos de cada Empresa.

Antigüedad mínima	1 año
Duración	La del curso
Salario	Profesional
Nº de veces	Una sola vez
Vinculación a la Empresa	1 año
Peticiones máximas	1% de los puestos de trabajo

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederles durante el período de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

LICENCIAS PARA ASUNTOS PROPIOS

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta 6 meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

ART. 9 EXCEDENCIA VOLUNTARIA

Puede solicitarla todo tripulante que cuente, al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses y el máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto.

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicita su reintegro en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicita el reintegro, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta, hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde la finalización de aquélla.

ART. 10 SERVICIOS A LA EMPRESA

A efectos del cómputo para vacaciones, se entenderá por servicios a la Empresa las siguientes situaciones:

- 1) Embarque efectivo.
- 2) Los días de hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional.
- 3) Expectativa de embarque fuera de su domicilio por orden de la Empresa.
- 4) Comisión de servicio.

CAPITULO III**CONDICIONES DE TRABAJO****ART. 11 JORNADA LABORAL**

La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplicará de acuerdo con el R.D. 2001/83 que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de 40 horas.

No obstante, la jornada se distribuye en 8 horas de lunes a viernes. Las 4 horas de la mañana del Sábado se acumulan a vacaciones.

Las 4 horas de la jornada del Sábado tarde y las 8 horas de Domingo y Festivos, se abonarán a 197 Ptas./hora para el personal de guardia y fonda.

ART. 12 CALENDARIO LABORAL

De acuerdo con lo que dispone la legislación vigente sobre esta materia, se establece con el carácter de fiestas locales y que completarán el calendario laboral oficial para el año de 1.985 entre el personal de flota de Auxiliarios, los siguientes días:

- 2º de Junio - San Juan Bautista
16 de Julio - Nuestra Señora del Carmen

Para el año 1.986, se comunicará el calendario laboral completo tan pronto lo disponga la Autoridad Laboral.

ART. 13 PERIODO DE PRUEBA

Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisionalmente durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- | | |
|------------------------------|---------|
| a) Titulados: | 3 meses |
| b) Maestranza y Subalternos: | 45 días |

Durante dicho periodo, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo comunicándolo a la otra parte en igual forma, con una antelación mínima de 8 días.

Caso de que el periodo de prueba expire en curso de una travesía, ésta se considerará prorrogada hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero el traslado será por cuenta del mismo.

Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa y el tiempo durante dicha prueba le será computado a efectos de antigüedad.

La Empresa, en el supuesto de rescisión del periodo de prueba, entregará la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dista desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán de cuenta de la Empresa.

Asimismo, percibirán una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

Las bajas por enfermedad y accidente, interrumpen el periodo de prueba de conformidad con la legislación vigente.

ART. 14 ESCALAFON

La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los Arts. 69, 70, 71, 72 y 73 de la Ordenanza del Trabajo (O.T.M.M.), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes de cada buque, al 1º Enero de cada año.

ART. 15 SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el trabajo en todos los buques de nuestra flota, y buscando la cooperación efectiva de sus tripulantes, la Empresa, como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, crea los Comités de Seguridad e Higiene a bordo de todos los buques de la Flota, como las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos.

El Comité de Seguridad a bordo estará formado:

- Presidente: Capitán.
- Vocales: Jefe de Máquinas
1º Oficial de Cubierta
1º Oficial de Máquinas
Contramaestre
Calderero
Delegado o miembro del Comité a bordo

Si a juicio del Comité (miembros), fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte del Comité de una manera eventual, el Cocinero. Así mismo, si existiese varios Delegados en un mismo buque podrán asistir a la reunión con voz pero sin voto.

OBJETIVOS

- a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación, para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- b) Evitar los accidentes a bordo.
- c) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quienes incumplan normas e instrucciones sobre seguridad.
- d) Proponer a la Dirección de la Empresa los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- e) Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre Seguridad.
 - Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la Seguridad e Higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevarán a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para el Comité entre para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la Empresa junto con un informe del propio Comité.

ART. 16 BAJAS POR ENFERMEDAD PROFESIONAL O ACCIDENTE LABORAL.

Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100% de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convencio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se percibirá el 100% de la base de cotización referido asimismo al mes anterior. En esta situación se aplicará el régimen de vacaciones de la vigente Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

ART. 17 TRANSBORDOS

Se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del período de embarque.

Existen dos clases de transbordos:

a) Por iniciativa de la Empresa. - Por necesidades de organización o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

- 1º) Criterio de excepción para los miembros del Comité de Flota.
- 2º) Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
- 3º) No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.
- 4º) Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque - donde las percepciones salariales resultarían infe-

riores a las que tenía, en condiciones homogéneas - de trabajo percibirá por una sola vez por campaña, en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que le corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del Tripulante. - Cuando por razones de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ambos casos, hasta que el trabajador no esté enrolado en el nuevo buque permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó; siendo por cuenta de la Naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

ART. 18 MANUTENCION

a) La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

b) Se formará una Comisión compuesta por el delegado del buque, el mayordomo o cocinero, un titulado y un no titulado y supervisada por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la Asamblea del buque mediante votación de la que se levantará Acta y se entregará al Capitán.

La comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención y sus funciones serán las de:

- Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventarios de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gaseosa al final de cada mes para conocer el gusto por tripulante y día.
- Establecer el cálculo de calorías y minutos.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlos.

La Empresa facilitará a los tripulantes un menú extraordinario los días festivos siguientes:

1º de Enero, 1º de Mayo, 1º de Julio y 25 de Diciembre.

ART. 19 ENTREPOT

El entrepot normal será adquirido por la Empresa y pagado en la columna correspondiente de la Nómina.

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque ó persona en quien delegue.

Se incluirán dentro del entrepot: licores, cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que pueda suponer una ventaja económica.

ART. 20 ROPA DE TRABAJO Y SERVICIO DE LAVANDERIA

La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa - ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

El lavado de ropa de camas, toallas y servicios de fonda, correrá a cargo de la Empresa que arbitrará los medios pertinentes a tal efecto.

Igualmente para el lavado de los efectos personales de los tripulantes, la Empresa suministrará los materiales adecuados a bordo de los buques.

Las normas sobre ropa de trabajo que se especifican en la tarjeta correspondiente se modificarán en los siguientes aspectos:

Buzos.— Se establece que se entregarán al embarque al comenzar la campaña; asimismo se cuentan a cuatro buzos los correspondientes al Dpto. de Máquinas.

Calzado de Seguridad.— Se suministrará calzado de seguridad al embarcar al comenzar la campaña al personal de Cubierta y de Máquinas. Existirá un stock suficiente para proveer al resto del personal de este calzado.

Camisas de camarero.— Se suministrarán al año tres camisas.

Pantalones y zapatos de camarero.— Se suministrarán dos pantalones y un par de zapatos al año.

Cocinero y marinero.— Se suministrará por año dos pantalones, seis camisetas, diez delantales y un par de zapatos adecuados al trabajo.

La Empresa adoptará las medidas pertinentes para que la ropa de trabajo sea lo suficientemente resistente y adecuada al trabajo para el que se usa.

ART. 21 PUESTOS EN TIERRA

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre al personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halla embarcado.

Asimismo la Empresa comunicará al personal de Flota las vacantes que surjan.

ART. 22 COLLAS DE APROVISIONAMIENTO

La Empresa siempre que sea posible dispondrá de las collas necesarias para el embarque de provisiones, pertrechos, respos y víveres.

Los encargados de las collas se pondrán a disposición de los mandos del buque para estas operaciones.

No obstante todo lo anterior, la Empresa adoptará a la mayor brevedad las medidas adecuadas para facilitar el embarque de las citadas provisiones, pertrechos, respos y víveres, bien con los medios disponibles a bordo o complementándolos.

ART. 23 SERVICIOS DE LANCHAS EN LA MONBOCYA DE HUELVA

Debido a las circunstancias y duración del viaje entre la monboya y el puerto de Huelva, para el servicio de los tripulantes fuera de guardia, la Empresa tomará las debidas medidas para que este servicio funcione con el horario previsto y dedique de exclusivamente al traslado de los tripulantes.

ART. 24 TRANSPORTE DE TRIPULANTES

Cuando en algunas ocasiones los buques atraquen en los muelles alejados y sin medios de transporte adecuado, la Empresa proporcionará los transportes apropiados para que los tripulantes puedan desplazarse al núcleo urbano, estableciéndose un horario de servicios de acuerdo con las necesidades.

Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría cerrada, sin que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa y siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias.

ART. 25 PERDIDA DE EQUIPAJE A BORDO

En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, no imputable al o a los perjudicados, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

- a) 100.000 Ptas. por pérdida total.
- b) 40.000 a 100.000 Ptas. por pérdida parcial, a juicio del Capitán, una vez oído el interesado.

En el caso de que, por la Empresa, se abone indemnización de vestuarios o se faciliten uniformes se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipajes en un 20%.

En el caso de fallecimiento del tripulante, esta cantidad le será abonada a sus herederos.

CAPITULO IV

REGIMEN ECONOMICO

ART. 26 EXPECTATIVA DE EMBARQUE EN EL DOMICILIO

Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de "servicio a la Empresa".

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a 15 días, pasando a partir de ese momento a situación de Comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá los emolumentos que le correspondan como si estuviese embarcado y disfrutará las vacaciones de la O.T.M.M.

ART. 27 EXPECTATIVA DE EMBARQUE FUERA DE SU DOMICILIO

Cuando un tripulante por orden de la Empresa se encuentre en expectativa de embarque fuera de su domicilio, devengará el mismo salario que venía disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como las vacaciones de Convenio.

Asimismo, percibirá para sus gastos de alojamiento y manutención las dietas que se establezcan en el presente Convenio.

ART. 28 COMISION DE SERVICIO

Se entenderá por Comisión de servicio la misión profesional o cometido especial que circunstancialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

En Comisión de servicio los tripulantes devengarán el mismo salario que venían disfrutando en su puesto de embarque de embarque, así como las vacaciones de Convenio.

Si la Comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

En cualquier caso los gastos que puedan realizarse se abonarán previa justificación debiendo la Empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

ART. 29 DIETAS Y VIAJES

Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán en los siguientes casos:

- 1º) Comisión de servicio fuera del domicilio.
- 2º) Durante el tiempo del viaje necesario para el desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 3º) En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Comida	1.200
Cena	1.100
Alojamiento	2.500

En caso de que por motivos justificados hayan de realizarse gastos superiores, se entregarán a la Empresa los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 Kms. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

En todo caso el tripulante percibirá por adelantado de la Naviera, Armador o su representante el importe aproximado de los gastos de locomoción y distancias, caso de que no le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Los gastos de alojamiento, comida o cena al desembarcar por accidente o enfermedad abonados por la Seguridad Social (I.S.M.) serán complementados hasta la cuantía aquí pactada con cargo a la Empresa en el momento del desembarque.

ART. 30 RETRIBUCIONES

Todas las cantidades retributivas tienen el carácter de importes brutos, por lo que estarán sujetas a las deducciones que la legislación vigente establezca.

- a) **Salario profesional.** - Se percibirá en toda situación de alta en la Empresa, salvo en situaciones de Incapacidad Laboral Transitoria por enfermedad o accidente.
- b) **Plus de hora festiva.** - Se percibe cuando realmente se efectúan guardias o trabajos de acuerdo con lo que se establece en los artículos "Jornada laboral" y "Horas extraordinarias".
- c) **Pagos extraordinarios.** - Se percibirán dos pagos extraordinarios: una pagada antes del 15 de Julio y otra antes del 22 de Diciembre en la cuantía que se especifica en los distintos anexos de tablas salariales y correspondientes a los distintos buques.
- d) **Antigüedad.** - El valor de los trienios para cada categoría profesional es el que se establece en el anexo nº 5 y sólo se percibe mensualmente. Este concepto no afectará a los pagos extras, valor de horas extras ni a ningún otro concepto.
- e) **Gratificación de Fondeo y Jefatura.** - Se percibe sólo durante los periodos que efectivamente se ejerce Fondeo o Jefatura.

f) **Horas extraordinarias.** - En los anexos de las tablas salariales correspondientes a cada buque y a las diferentes categorías profesionales se hace constar el valor hora extra unitario así como el importe de las 30 horas extras garantizadas.

ART. 31 HORAS EXTRAORDINARIAS

Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes salvo en los siguientes supuestos:

A- Departamentos de Cubierta, Máquinas y Fondeo.

1º- Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, amarradas previas, apertura y cierre de escotillas y arranchas.

2º- En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exija para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto, cuando de la programada salida del buque lo requiera.

3º- Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.

4º- Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente no pueda realizarse en la jornada ordinaria.

5º- Atención a las Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

6º- Los trabajos relativos a provisiones, elaboración de menús, control de gabuza, limpieza y atenciones de los comedores.

B- Las horas extras efectuadas por los trabajos descritos en los distintos extremos del apartado "A", se abonarán de acuerdo con el valor-hora establecidos en los diferentes anexos para los distintos buques y categorías profesionales garantizando la Empresa 30 horas extras anuales para la realización de estos trabajos; si se necesitara para dicha realización mayor número de horas, estas se abonarán con arreglo al precio unitario que para la hora extra ha quedado fijada en los citados anexos.

C- El personal no acilado a guardias y que tengan que realizar trabajos referentes a los indicados en los distintos apartados dentro del periodo de jornada de 8 horas a 12^h y de 13^h a 17^h en Sábados tarde, Domingos y Festivos, se abonará la hora trabajada al mismo valor que el personal de guardia y fondeo.

D- Todas las horas extraordinarias que se realizan como consecuencia de los trabajos incluidos en los apartados de este artículo, tienen el carácter de estructurales de acuerdo a lo que sobre este carácter dispone la legislación vigente. Asimismo también tendrán dicho carácter estructural, las horas extras que se abonen por la realización de los trabajos de mantenimiento que se recogen en los otros artículos del presente Convenio Colectivo.

ART. 32 TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican una suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

TRABAJO QUE DEBEAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE:

- Limpieza, lavado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior de cofardams.

- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado, pintado o encochchado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica de acuerdo con la siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

TRABAJOS QUE DEBERÁN REALIZARSE POR LA DOTACION DEL BUQUE Y QUE TIENEN LA CONSIDERACION DE TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS.

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del cárter del Motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barridos.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- e) Cuando la carga que se hubiese transportado le convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso, y en especial en el caso de líquidos o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiere habido pérdidas, mermas, mercancías tóxicas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

- 1) Los encuadrados en la tabla según la misma, en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda, cuando sea parcial.
- 2) El resto se abonará como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles, las que se realicen fuera de la misma.
- 3) Los trabajos especiales de limpieza de bodegas tendrán la siguiente consideración económica por cada uno de los puntos: a, b, c, se abonarán 394 Pts., pero en ningún caso en total podrá exceder de 936 Pts., hora/hombre trabajada.
- d) Al personal de Ponde se le abonarán como horas extras el exceso de trabajo que como consecuencia del aumento de personal ajeno a Auxiliarios, pueda haber a bordo en determinadas circunstancias. (Se considera exento de personal a partir de 5 personas).

	Hasta 2.000 TRB	De 2.001 a 20.000 TRB	De más de 20.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas.	29.936.-	37.420.-	54.259.-
Picado y pintado total del interior de cofferdams.	29.936.-	37.420.-	54.259.-
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre.	29.936.-	37.420.-	54.259.-
Picado y pintado o encochchado de tanques de agua dulce.	29.936.-	37.420.-	54.259.-
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas.	22.452.-	46.775.-	93.550.-
Limpieza de tanques de aceite o combustible.	11.226.-	18.710.-	55.549.-
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.	16.333.-	24.323.-	41.162.-
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas.	41.162.-	74.840.-	112.260.-
Limpieza total de la caja de cadenas	14.368.-	22.452.-	39.291.-
Limpieza total del interior de cofferdams.	11.226.-	18.710.-	55.549.-
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce.	14.968.-	22.452.-	39.291.-
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas.	1.871 pp	2.432 pp	2.994 pp
Limpieza completa de cárter del motor principal.	1.871 pp	5.613 pp	5.613 pp
Limpieza del interior de la galería de barridos.	2.994 pp	3.929 pp	4.865 pp
Limpieza completa de conductos de humo calderas y calderetas.	44.964.-	56.130 pp	74.840.-

* pp. (por persona o tripulante)
+ Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

ART. 33 SEGURIDAD E HIGIENE DE ESTOS TRABAJOS.

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene que deberán ser convenidas entre el Jefe de Departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo en ningún caso, convenirse condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales.

Para cada uno de estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgos o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable para la realización de los trabajos.

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no podrá compensarse económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el Armador o sus representantes o sus delegados y los tripulantes que deben realizar los trabajos sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral sobre las medidas a adoptar.

ART. 34 TRABAJOS ESPECIALES

Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligra la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de sindicatos u organizaciones portuarias.

En la realización se ofrecerá a todos los tripulantes una discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que los desee y está capacitado, cuando el volumen de trabajo lo permita.

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el Armador, o su representante y las tripulaciones o miembros del comité de Flota.

En los casos en que, de acuerdo con el párrafo 2.º, su realización no revista el carácter de voluntariedad se pactará el tratamiento económico.

Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

Son trabajos especiales:

- a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía, tanto en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincajes (cables, cables de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzon, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

Se exceptuarán del párrafo anterior, todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo guías y que estén dotados de los medios adecuados, seleccionados y elaborados a medida y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se establecerá posteriormente.

Este trabajo, por seguridad del buque, se realizará antes de salir de puerto, bahía, rada o río.

b) Carga, descarga, estiba y destiba de mercancías que precisen su manipulación, incluido vehículos a motor en régimen de equipajes y correo.

c) Transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambusa cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por el personal ajeno a la dotación del buque.

d) Aquellos otros que por las peculiaridades de las mismas con relación al buque puedan pactarse entre empresas y sus tripulantes.

ART. 35 MERCANCÍAS EXPLOSIVAS, TÓXICAS O PELIGROSAS

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

a) En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías de referencia con carácter de exclusividad, y que por su construcción o posteriores modificaciones estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte percibirán lo establecido en la O.F.N.M.

b) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo in-

dicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el "peso muerto" del buque indicado.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas a un mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes Grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al Grupo que correspondiera, y se dividirá el total, entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente al que marque el Grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si, considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

GRUPOS DE PELIGROSIDAD

Las referencias a "clase", "tipo", "división", "grupo de compatibilidades", "observaciones" y los condicionamientos señalados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias utilizadas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los "grupos de peligrosidad", son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

GRUPO "A" : Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1

Grupo de compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 5-2

Radioactivos: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos explosivos o de "acuerdos especiales" se trate.

GRUPO "B" :

Explosivos: Clase 1. División 1-1

Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2

Clase 1. División 1-3

Grupos compatibilidad A, B, C y B4 OD79.

GRUPO "C" :

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas Grupo B.

Gases inflamables o tóxicos:

Clase 2. Nº ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el "gas de agua".

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición

GRUPO "D" :

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación:

Clase 3-1.

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

GRUPO "E" : Explosivos: Clase 1. División 1-4.

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación:

Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

GRUPO "F": Radioactivas: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se requiera notificación previa de la expedición a todos los países afectados.

Gases inflamables: Clase 2 cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

GRUPO "G": Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3

Tóxicos: Clase 6-1.

GRUPO "H": Sólidos inflamables espontáneos: Clase 4-2, excepto N.ºs. ONU 1361, 1362, 1857 y 1857.

Pérdidos orgánicos: Clase 5-2.

GRUPO "I": Radioactivas: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las Autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en "Observaciones" esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

GRUPO "K": Sólidos inflamables en presencia de humedad:

Clase 4-3.

Corrosivos: Clase 8, cuando en "Observaciones" esté anotado que "provocan graves quemaduras" o que "desprenden gases muy tóxicos".

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	30	—	40	—	50	—	—	—	—	—	—
C	10	20	30	—	40	—	50	—	—	—	—
D	—	15	20	30	—	40	—	50	—	—	—
E	—	10	15	25	30	—	—	—	—	—	—
F	—	5	12	20	—	30	—	—	—	—	—
G	—	—	10	20	—	30	—	40	—	—	—
H	—	—	—	20	—	—	—	—	—	10	—
I	—	—	—	10	—	—	15	—	—	20	—
J	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
K	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

A Sin mínus.

I mínus carga: para muerte.

K Grupo politeridad.

ART. 36 TRABAJOS EN CALDERAS BUQUES PETROLEROS

Estos trabajos tendrán las siguientes cuantificaciones a repartir entre los tripulantes que los realicen:

- 1) Por limpieza de las dos calderas auxiliares desde el interior del hogar y desde el exterior de las 6 tapas de seguridad de cada caldera, así como por la limpieza de cada calentador desde el exterior se abonará 42.300 pesetas.
- 2) Por limpieza y baldeo de la caldereta desde el interior en las cuatro fases: haz economizador, evaporizadores, haz calentador y tolva, se abonará 24.000 pesetas.

ART. 37 REMUNERACION DE TRABAJOS EN CULATA, PISTONES Y CAMISAS MOTOR PRINCIPAL.

Estos trabajos en circunstancias normales los realizará el personal de taller.

No obstante, si por circunstancias especiales, como la imminente salida del buque a la mar, coincidencia de festivos u otra situación anómala las tuviese que realizar el personal del buque, se tendrá en cuenta para su tratamiento económico lo siguiente:

- 1) Se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo.
- 2) Se considerarán como horas extras dobles las que se realicen fuera de la jornada normal de trabajo.

ART. 38 ZONA DE GUERRA

Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, entendiéndose como tal aquella respecto de que la entidad aseguradora del buque exige sobrepima superior al 0,25% para cubrir los riesgos de guerra durante la navegación dentro de la delimitación de dicha zona, el tripulante tendrá las siguientes opciones:

- A) A no partir a dicha zona.
- B) A realizar voluntariamente dicho viaje.

Si optase por no realizar el viaje, se procederá de la forma y por el orden que se indica a continuación:

- 1) Si hubiera plaza vacante en otro buque se procederá al transbordo inmediato del tripulante. Si la duración de esta operación se alargara, los cinco primeros días tendrían la consideración de "expectativa de embarque" y el resto de vacaciones.

- 2) Si no hubiese plaza vacante, pasaría a disfrutar vacaciones, que en dicha fecha tuviese devengadas.

- 3) Si, finalizado el periodo de vacaciones devengado la situación no hubiese variado, el tripulante pasará a disfrutar vacaciones adelantadas, hasta completar un periodo de 18 días.

Finalizado este periodo, el tripulante pasará a la situación de "expectativa de embarque", cobrando el salario profesional.

Si el tripulante optase por realizar el viaje, percibirá una prima en función de la elevación de las tarifas del seguro según la siguiente escala:

- Del 0% al 0,25%, el 100% sobre todos los conceptos retributivos a partir de la llegada del buque a Little Quoin en su viaje al Golfo Pérsico.
- Más del 0,25%, el 200% sobre todos los conceptos retributivos.

Esta compensación le corresponderá durante los días en que se hallen en zona de guerra sin perjuicio de que por parte de la Dirección y por el tiempo de la permanencia en dicha zona de guerra el seguro de accidentes se triplicará en los capitales asegurados por Muerte e Invalidez.

Si sin previo conocimiento al partir de viaje el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, tal y como se define en el párrafo 19 de este artículo, cada tripulante percibirá durante el tiempo que se encuentre en dicha zona el 200% en todos los conceptos retributivos que perciba y si sufriera en la misma incapacidad permanente o muerte por cualquier hecho de guerra, se percibirán las cantidades anteriormente citadas.

Sin perjuicio de cuanto antecede, el régimen de viaje a los puertos de la zona del Golfo Pérsico delimitada por actividad bélica por la Dirección General de la Marina Mercante y comprendido entre las coordenadas 23° 40' N 41° 00' E, 24° 00' N 49° 00' E, 25° 00' N 49° 47' E y 25° 00' N 50° 00' E, durante la vigencia de este Convenio será el siguiente:

1- La entrada a los puertos de dicha zona será voluntaria abonándose a los tripulantes que accedan a entrar en los mismos las retribuciones que, para las zonas de guerra, figuran en este Convenio.

2- El tripulante o tripulantes que no deseen realizar el viaje por la situación de riesgo que ello comporte, serán desembarcados en Dubai o cualquier otro puerto neutral de la zona, permaneciendo en hoteles adecuados y gozando de los mismos derechos como si estuvieran embarcados, hasta que el buque regrese de dicha zona, en cuyo momento y lugar embarcarán de nuevo para continuar viaje.

3- La tripulación de voluntarios que haya de suplir a la que haya optado por desembarcar, al amparo de lo que se establece en el párrafo anterior, se formará de entre los enrolados en ese momento en el buque, completándose si no hubiese suficientes voluntarios de la dotación, - con personal español, también voluntario, enviado a tal efecto por la Empresa.

4- El número de tripulantes que habrá de llevar los buques para entrar en dicha zona, será el que se fije por la Dirección General de la Marina Mercante, previo acuerdo con la Empresa armadora y con los Sindicatos representados en la Comisión Negociadora en el Convenio Colectivo.

5- Esta regulación permanecerá en vigor hasta que, a nivel general, se llegue a algún acuerdo que contemple y regule las condiciones en las que se debe desarrollar la navegación por dicha zona y, en todo caso, mientras perdure el conflicto armado entre Irán e Irak.

La Empresa comunicará con tiempo suficiente a los tripulantes la entrada o salida del buque hacia zona de guerra con objeto de ejercer las opciones expresadas en el presente artículo.

ART. 39 PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDÉMICOS

Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o rías o que deban realizar maniobras o desembarcos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos además de la adopción de todos los medios preventivos precisos se ordena a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento total 50% sobre el salario profesional más trienios.

ART. 40 AUSENCIA DE TRIPULANTES

Cuando por causas imprevistas falta algún tripulante de los establecidos en el Cuadro Indicador de Tripulación Mínima de un buque, la Empresa cubrirá esta vacante a la mayor brevedad posible, pero en tanto esto no se produzca, los tripulantes que cubran dicha baja tendrán derecho a percibir el total de las remuneraciones de la plaza vacante.

ART. 41 RETROACTIVIDAD DE LAS PERCEPCIONES.

Los conceptos salariales pactados en el presente Convenio tendrán validez y aplicación con carácter retroactivo al 1º de Enero de 1985 por lo que habrá que calcular diferencias entre lo percibido desde la citada fecha hasta el momento de aplicación de las retribuciones aquí pactadas.

No tendrán carácter retroactivo las dietas y gastos de viaje.

CAPITULO V ASISTENCIA SOCIAL

ART. 42 AYUDA POR HIJOS SUBNORMALES

Aquellos tripulantes que tengan algún hijo afectado de subnormalidad de tipo físico o mental, percibirán la cantidad de 68.100 pesetas anuales abonables a razón de 5.675 pesetas mensuales durante el tiempo que permanezca prestando servicios a la Empresa.

Deberá justificar ante la Empresa la situación anterior con el Certificado Médico correspondiente.

Esta ayuda no podrá ser absorbida por cualquier retribución del tipo que fuere.

ART. 43 PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO

Todo el personal de Flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá hasta un máximo de 5 familiares acompañantes, sin incluir en dicho número los del Capitán y Jefe de Máquinas, y sin que, en ningún caso pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrolle, la esposa o familiar deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado - cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres que se encuentran en estado de gestación, hijos menores de 3 años en viajes superiores a dos días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá un turno de embarque en el que, siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo período. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionante no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño podrán disponer, previa autorización del Capitán y durante la estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición y procurando respetar las categorías a bordo.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes y no solicitará servicios extras del Departamento de Fondos. Las comidas le serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La manutención de la esposa o familiar acompañante será por cuenta de la Empresa.

ART. 44 SEGURO DE ACCIDENTE

Aparte del seguro obligatorio de accidentes y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte.

te e invalidez permanente total en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

	MUERTE	INVALIDEZ PERM. TOTAL
Capitán y Jefe de máquinas	3.500.000	5.500.000
Oficiales	3.000.000	4.500.000
Maestranza y Subalternos	2.500.000	3.500.000

ART. 45 CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer en los tableros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente, o indicar si el buque sale a órdenes.

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su traslado al consignatario.

La Empresa enviará la correspondencia a los tripulantes a la mayor brevedad, exigiendo en todo caso la responsabilidad a que hubiera lugar. Asimismo la Empresa comunicará a los familiares rutas STA, consignatarios de los puertos de destino.

Asimismo cuando por alguna circunstancia haya servicio de helicóptero con el buque, se tomarán las debidas medidas al objeto de hacer llegar al barco la correspondencia que para el mismo la Empresa tenga en su poder.

ART. 46 PRESTAMOS DE URGENCIA

La Empresa establece un fondo anual de 3.000.000.- pesetas para préstamos de urgencia; la cuantía del préstamo será de 200.000 pesetas como máximo para todas las categorías.

Estos préstamos no devengarán interés de ningún tipo y serán deducibles en el plazo máximo de 18 meses.

Para tener derecho a estos préstamos, serán condición indispensable contar con una antigüedad en la Empresa de 2 años en el momento de solicitarlos. Igualmente habrá que demostrar las causas urgentes que motivan dichas solicitudes.

Ante la concurrencia de peticiones, tendrá preferencia la del tripulante con mayor antigüedad y en caso de igualdad prevalecerá la del que tenga mayores obligaciones familiares.

ART. 47 NATALIDAD Y NUPTIALIDAD

El tripulante que tenga clasificación de Fijo en la plantilla de Flota de la Empresa, percibirá la cantidad de 17.000 Ptas. por nacimiento de cada hijo. Asimismo se establece la percepción de 21.100 Pesetas por nupcialidad. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

ART. 48 SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara que estarán dotados de un aparato de TV y otro de radio, siendo por cuenta de la Empresa todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1985 de 1.715 Ptas. por tripulante. Como excepción a lo anterior se establece una asignación de 25.000.-Ptas./Año para los buques petroleros. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque.

Las cantidades arriba consignadas se emplearán en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca.

Una comisión nombrada al efecto, determinará la lista de libros, tanto de tipo laboral como profesional, que deberán figurar en los buques. El coste de estos libros será por cuenta de la Empresa y no podrá ser imputable a la asignación que se establece en el párrafo 2 de este artículo.

CAPITULO VI

ACTIVIDAD SINDICAL

ART. 49 ACTIVIDAD SINDICAL

NORMA 1) El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como miembros del Comité de Flota ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concreta en las siguientes facultades:

- 1) Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.
- 2) Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
- 3) Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.
- 4) Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
- 5) Interrumpir su actividad laboral en el buque cuandolas exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

NORMA 2) Los Miembros del Comité de Flota dispondrán de una reserva de hasta 40 horas laborales retribuidas anuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

- 1) Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
- 2) Participación en Seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresamente o personalmente lo le convoque.
- 3) Actos de gestión que deban realizar por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo las horas necesarias.

Para la utilización de las 40 horas y de las de su cargo, los delegados darán oportuno preaviso al Capitán.

Los miembros del Comité de Flota garantizarán la no demora del buque por su asistencia a consejos.

NORMA 3) Derechos y funciones de los miembros del Comité de Flota.

Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales complementarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.

- 2) Integrarse en las Comisiones de Seguridad e Higiene.
- 3) No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
- 4) Conocer la Asignación del buque y sus propias facultades y condiciones de trabajo un tercio de la tripulación.
- 5) Informar por escrito (preceptiva y previamente al Capitán) sobre funciones imputadas a los tripulantes por faltas muy graves.

- 6) Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficina de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán - que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

Aquellas comunicaciones que afectan a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean única y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

- 7) Cuando la actuación de los miembros del Comité, realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque y se ejerza ante la Autoridad Laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

NORMA 4) Los tripulantes podrán ejercer su derecho de Asambleas previo aviso al Capitán del buque.

La Asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo quedando en todo caso a salvo la seguridad del buque y su dotación.

Los miembros del Comité de Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

NORMA 5) Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrá efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y asimismo la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

NORMA 6) Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueran designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante cualquier que fuere su antigüedad en la Empresa por el plazo de duración de su cargo.

El excedente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

El reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

NORMA 7) El Comité de Flota, es el órgano representativo y colegiado de los Trabajadores de la Flota de la Empresa.

Se constituirá en aquellas empresas cuyo censo de puestos de trabajo independientemente del número de buques, sea superior a cincuenta tripulantes.

NORMA 8) El Comité de Flota tendrá las siguientes funciones:

- 1) Ser informado por la Dirección de la Empresa:

a. Semestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la Empresa sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y ventas de la entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la Empresa.

b. Anualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por acciones o participaciones de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

c. Con carácter previo a su ejecución por la Empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y situación de fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

- d. En función de la materia de que se trate:

1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
2. Sobre la función, absorción o modificación del "status" jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.
3. El Empresario facilitará al Comité de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado al Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso ante la Autoridad laboral competente.

4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses y los ascensos.

- 2) Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

a. Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de la Empresa en vigor, formulando en su caso, las acciones legales oportunas ante la Empresa y los organismos o Tribunales competentes.

b. La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los centros de formación y capacitación de la Empresa.

- 3) Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

4) Colaborar con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.

- 5) Los miembros del Comité de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1. de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

- 6) Aquellas otras que se asignen en este Convenio.

- 7) Cualquier miembro del Comité podrá convocar Asamblea en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección de la Empresa como mínimo una vez cada cuatro meses. Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por ésta. Para el mejor ejercicio de estas funciones el Comité de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES ADICIONALES

ART. 50 ALUMNOS

Los Alumnos de cualquier especialidad percibirán, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 17.000.- Pesetas por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus actuales conceptos retributivos.

Los Alumnos tendrán el régimen de jornada establecido para los Oficiales y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior.

ART. 51 PREMIOS FALTAS Y SANCIONES

En aplicación y desarrollo de la legislación vigente en esta materia, así como lo establecido en la O.T.M., en la apertura de expedientes estará presente en todo caso el miembro del Comité de Flota que será a todos los efectos testigo cualificado.

ART. 52 COMISION PARITARIA

Para la interpretación y aplicación del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria de seis miembros, compuesta por tres miembros entre los componentes de cada una de las Comisiones Negociadoras del Convenio.

Las partes acuerdan someter a esta Comisión cuantas dudas y discrepancias puedan derivarse de la aplicación del Convenio, la cual resolverá lo que proceda en el plazo de 45 días, siendo este trámite previo antes de acudir a la Autoridad o jurisdicción laboral competente.

Por la representación social:

D. José Luis Ruiz Llamera
D. Pedro García Kellpe, y
D. Tomás Gómez Serás

ANEXO Nº 1

BUQUE "GALDACAÑO"

AÑO 1985

Cargo	Salario profes.	Paga extra.	G.Mando y Jefat.	Horas extraordinarias Valor u. Garant./mes	Total bruto fijo anual
Capitán	172.285	100.669	40.176		2.268.758
Jefe de Máquinas	162.463	74.041	29.149		2.097.638
1º Oficial Cubierta	130.246	68.687		609 18.270	1.700.326
1º Oficial Máquinas	119.527	66.892		609 18.270	1.568.108
2º Oficial Máquinas	108.560	63.621		574 17.220	1.429.962
Contramaestre	81.671	60.588		551 16.530	1.101.228
Marinero	73.013	55.523		482 14.460	987.202
Engrasador	73.775	56.321		485 14.550	997.942
Cocinero	79.635	59.645		539 16.170	1.074.910
Camarero	72.244	55.523		508 15.240	977.974

ANEXO Nº 2

BUQUE TIPO GUAROO

AÑO 1985

Cargo	Salario profes.	Paga extra.	G.Mando y Jefat.	Horas extraordinarias Valor u. Garant./mes	Total bruto fijo anual
Capitán	205.110	110.760	41.109		2.682.840
Jefe de Máquinas	192.896	104.692	39.240		2.524.136
1º Oficial Cub./Maqs.	151.347	86.856		709 21.270	1.989.876
--- " --- FPNP	137.877	86.856		709 21.270	1.828.236
2º Oficial Cub./Maq/Radio	131.874	75.258		624 18.720	1.733.004
--- " --- FPNP	120.156	75.258		624 18.720	1.592.388
3º Oficial Cub./Maqs.	115.129	69.958		572 17.160	1.521.464
--- " ---	108.740	69.958		572 17.160	1.444.796
Maestranza 1ª	76.565	56.045		506 15.180	1.030.870
Maestranza 2ª	74.674	55.172		495 14.850	1.006.432
Marinero	67.049	50.168		455 13.650	904.924
Mozo	65.374	48.560		442 13.260	881.608
Engrasador	67.763	50.905		455 13.650	914.966
Limpiador	66.126	49.754		442 13.260	893.020
Camarero	66.279	50.168		455 13.650	895.684
Marmiteiro	64.603	48.560		442 13.260	872.356

ANEXO Nº 3

BUQUE TIPO "NERVA"

AÑO 1985

Cargo	Salario profes.	Paga extra.	G.Mendo y Jefat.	Horas extraordinarias Valor u. Garant./mes	Total bruto fijo anual
Capitán	168.046	98.631	41.109		2.213.814
Jefe de Máquinas	157.923	72.527	28.029		2.040.130
1º Oficial de Cubierta	125.035	67.208		632 18.960	1.634.836
Contramaestre	76.754	59.165		540 16.200	1.039.378
Marinero	70.293	54.553		509 15.270	946.622
Engrasador	71.041	55.336		512 15.360	963.264
Cocinero	74.734	58.240		539 16.170	1.013.288

ANEXO Nº 4

BUQUE TIPO "CORTA ATALAYA"

AÑO 1985

Cargo	Salario profes.	Paga extra.	G.Mendo y Jefat.	Horas extraordinarias Valor u. Garant./mes	Total bruto fijo anual
Capitán	294.442	149.551	46.715		3.832.406
Jefe de Máquinas	279.701	141.045	44.847		3.638.502
1º Oficial Cub./Maqs.	226.726	117.070		852 25.560	2.954.852
2º Oficial Cub./Maq/Radio	178.531	101.030		716 21.480	2.344.432
3º Oficial Cub./Maqs.	162.423	89.398		640 19.200	2.127.872
--- " --- FPNP	146.181	89.398		640 19.200	1.932.968
Maestranza	120.876	71.588		568 17.040	1.593.688
Marinero	102.647	63.122		501 15.030	1.358.008
Mozo	98.929	60.483		482 14.460	1.308.114
Engrasador	104.446	64.358		501 15.030	1.382.068
Ayte. Bombero	104.446	64.358		501 15.030	1.382.068
Limpiador	99.071	61.797		482 14.460	1.312.446
Camarero	102.647	63.122		501 15.030	1.358.008
Ayte. Camarero	99.071	61.797		482 14.460	1.312.446
Marmitón	98.929	60.483		482 14.460	1.308.114

ANEXO Nº 5

AÑO 1985

ANTIGÜEDAD

Capitán / Jefe de Máquinas	5.679 Ptas.
Oficiales	4.832 "
Maestranza	4.028 "
Subalternos	3.222 "

ANEXO Nº 6

AÑO 1985

Gratificación por tráfico entre puertos del Norte de Europa, en los buques de la serie "CUARDO".

A partir de 1º de Enero de 1985 los buques que realicen tráficos entre puertos del Norte de Europa, devengarán una gra-

tificación que tendrá las siguientes cuantías de acuerdo con las categorías profesionales que se señalan:

Categoría	Importe mensual	Importe diario
Capitán	20.941	698
Jefe de Máquinas	20.941	698
Oficiales	19.331	644
Maestranza	16.109	537
Subalternos	12.887	430

Estas cantidades se devengarán diariamente mientras el tripulante permanezca efectivamente embarcado en aquellos buques que realicen los tráficos arriba reseñados.

9743

RESOLUCION de 18 de abril de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la «Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima», y su personal de tierra.

Visto el Texto del Convenio Colectivo de la «Compañía Transmediterránea, S. A.», y su personal de tierra, recibido en esta Dirección General de Trabajo, con fecha 29 de marzo de 1985, suscrito por la representación de la citada Empresa y su personal de tierra, el día 26 de marzo de 1985.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores y en el 2.b) del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios Colectivos de Trabajo, esta Dirección General acuerda:

Primero.-Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.-Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

Tercero.-Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 18 de abril de 1985.-El Director general, Francisco-José García Zapata.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la «Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima», y su personal de tierra.

CONVENIO COLECTIVO DE LA «COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA, S. A.» Y SU PERSONAL DE TIERRA

El presente Convenio ha sido firmado por las siguientes representaciones: Del personal, D. Javier Pérez Perea, D. Francisco Pereda Medina, D. Antonio Gómez Cazorla, D. Sebastián Bolaños Sánchez, D. Domingo Sánchez Calleja, D. Manuel Matías Ramón, D. Gerardo Moya Noguera, D. Ricardo Palmero Ventura, D. Roberto Martínez Mira y D. Antonio Fur Quasch. Por la Empresa: D. Cesáreo Garzón González, D. Alejandro Romero Villafranca, D. J. Antonio Puster Acebal, D. J. Antonio Ballesteros y D. Antonio Poblaciones Porta.

CAPÍTULO I

AMBITO PERSONAL, FUNCIONAL, TERRITORIAL Y TEMPORAL

Artículo 19.- AMBITO PERSONAL Y FUNCIONAL.-

El presente Convenio ordena las relaciones laborales entre COMPAÑIA TRANSMEDITERRÁNEA y su Personal de Tierra, vinculado por cualquier modalidad de Contrato de Trabajo.

Quedan expresamente excluidos:

- Los cargos de Alta Dirección y los Directores, Subdirectores y Jefes de Servicio.
- Los Delegados y Subdelegados de los distintos Centros de Trabajo que la Compañía tiene establecidos en el territorio sujeto a la soberanía del Estado.
- El personal de Operaciones Portuarias vinculado a la Ordenanza de Trabajo de Estibadores Portuarios.

d) El personal Técnico a quien se encomiende algún servicio determinado sin continuidad en su trabajo, ni sujeción a jornada y que, por tanto, no figure en la plantilla de la Empresa.

e) El personal de Mar en tierra y Explotaciones Auxiliares, que se rija por otro Convenio.

Artículo 22.- AMBITO TERRITORIAL.-

Las normas de este Convenio son de aplicación a las relaciones laborales con los trabajadores definidos en el artículo anterior que presten sus servicios en todos los Centros de Trabajo de COMPAÑIA TRANSMEDITERRÁNEA.

Los trabajadores españoles contratados por la Empresa en España para su servicio en el extranjero, estarán acogidos a lo dispuesto en el apartado 42 del artículo 19 del Estatuto de los Trabajadores y las disposiciones que sobre esta materia puedan promulgarse.

Artículo 32.- AMBITO TEMPORAL.-

El presente Convenio tendrá una duración de un año, entrando en vigor el 19 de Enero de 1985 y finalizando el 31 de Diciembre del mismo año.

El Convenio se entenderá tácitamente prorrogado si, en el plazo de dos meses antes de su vencimiento, no fuera denunciado por alguna de las partes.

La forma de denuncia será mediante escrito de una de las partes a la otra, enviando copia del mismo a la Dirección General de Trabajo.

CAPÍTULO II

ABSORCION Y COMISION PARITARIA

Artículo 42.- ABSORCION.-

Las retribuciones establecidas en el presente Convenio son compensables y absorbibles por otros conceptos que existieran a su entrada en vigor o que se puedan establecer con posterioridad, por disposición legal, nuevo Convenio o Contrato individual. La compensación o absorción de conceptos retributivos se hará tomando como base el cómputo anual y en su conjunto de todos los conceptos comprendidos en las normas, Convenio o pactos que se comparen, salvo cuando una disposición establezca expresamente que determinados conceptos fijados en ella deban ser objeto de compensación aislada.

El salario mínimo interprofesional y las disposiciones generales sobre sueldos no afectarán a la estructura y cuantía de los salarios fijados en el presente Convenio, que subsistirán sin más modificación que la necesaria para asegurar la percepción de los salarios y complementos mínimos garantizados.

Cualquier mejora o complemento voluntario que la Empresa tenga concedido, a título individual, por encima de los mínimos reglamentarios o pactados, podrán ser absorbidos por los aumentos de las retribuciones que se produzcan por disposiciones legales o Convenios Colectivos, siempre que se adopte esta medida con carácter de uniformidad con respecto a todo el personal que lo perciba.

Artículo 52.- COMISION PARITARIA.-

Se crea una Comisión Paritaria para conocer y resolver cuantas cuestiones se susciten en la aplicación e interpretación del presente Convenio, comprometiéndose ambas partes a solucionar en el seno de la Comisión cualquier discrepancia, sin perjuicio de su planteamiento ante la jurisdicción competente.

La Comisión estará compuesta por seis Representantes de los Trabajadores, seis Representantes de la Empresa y un Presidente que