

36 RESOLUCION de 9 de junio de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de Personal de Flota de «Naviera Amura, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de personal de flota de «Naviera Amura, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 10 de mayo de 1987, de una parte, por el Comité de Flota de la misma razón social, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo. Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro directivo, con su inscripción a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 9 de junio de 1987.—El Director general, Carlos María López.

CONVENIO COLECTIVO DE PERSONAL DE FLOTA DE «NAVIERA AMURA, S. A.»

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ART. 1. AMBITO DE APLICACION.

El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de aplicación a los trabajadores y regula las condiciones económicas, sociales y laborales de la Compañía «Naviera Amura, S.A.» y los tripulantes de los buques de su flota.

Será también de aplicación para aquellos tripulantes que presten su servicio en la flota a lo largo de la vigencia del Convenio, cualquiera que sea la modalidad de contratación.

ART. 2. VIGENCIA.

El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 1 de Enero de 1987 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 1988 y se prorrogará por periodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación al menos de su vencimiento inicial o prorrogado, no se hubiese denunciado por alguna de las partes firmantes.

Como excepción al periodo de vigencia se establece que los artículos reguladores del régimen económico tendrán efectividad desde el 1º de Enero al 31 de Diciembre de 1987.

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 este 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, compensará y absorberá en cómputo anual cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específicas para el sector, pactada o por cualquier origen que fuera estén establecidas o en el futuro pudieran establecerse.

En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC) establecido por INE registrara el 31 de Diciembre de 1987 un incremento superior al 8% anual, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia en el exceso sobre el citado 8%.

La revisión salarial se abonará en una sola pagada durante el primer trimestre de 1988.

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 propiedad de «Naviera Amura, S.A.».

ART. 6. NORMAS DE DERECHO COMPLEMENTARIO.

En lo que expresamente no se encuentra regulado por este Convenio, las relaciones laborales entre «Naviera Amura, S.A.» y su personal de Flota, se regirán por las normas de la vigente Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante y demás disposiciones legales que le fueran de aplicación.

CAPITULO II

REGIMEN DE VACACIONES Y LICENCIAS

ART. 7. REGIMEN DE VACACIONES Y DESCANSOS.

Se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de la flota:

1º- Por cada 114 días de embarque se devengarán 60,5 días de vacaciones, lo que equivale a 0,60 por cada día de embarque.

2º- Los relevos para el personal que haya de desembarcar para disfrutar vacaciones se podrán realizar desde 30 días antes de la fecha en que le corresponden hasta 15 días después de dicha fecha.

Si una vez transcurridos los 15 días posteriores a la fecha del desembarco por vacaciones la Empresa no enviase el relevo, por cada día de estancia a bordo se devengarán 2 días de vacaciones además de las que le correspondan y se percibirá un incremento del 100% de los conceptos salariales.

3º- La Empresa podrá desembarcar al tripulante antes de cumplir 84 días de embarco, pero el tripulante tendrá un mínimo de 51 días de vacaciones.

4º- Si el buque se encuentra en puerto y el tripulante ha cumplido 129 días de embarco, éste no está obligado a salir a la mar.

5º- 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 periodo de vacaciones. Esta facultad no podrá ejercerla la Empresa dos veces consecutivas.

6º- Estas vacaciones tienen el carácter de totales por todos los conceptos 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 periodo 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 e 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 solicitan deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados desembarcando el 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 permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge, hijos y padres y la del apartado 2.b) y d) que correrán a cuenta del Armador, -que dando restricción el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo de Nouadibou (Part- ... -Etienne). No obstante, quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge, hijos y padres.

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE ÍNDOLE FAMILIAR

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

CAUSA	DÍAS
Matrimonio	25
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	15
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 si 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 desembarcar.

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
N.º de veces	Retribuida, una sola
Vinculación a la Naviera	Doa años salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas 6% de los puestos de trabajo. (Mínimo de 1

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

b) Cursillos de carácter obligatorio complementarios 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 adscritos a los tráfico 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 periodo de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. De 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 anterior se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

3) LICENCIAS PARA ASUNTOS PROPIOS.

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios por un periodo de hasta 6 meses, que se concederán por la Empresa hasta un máximo en todo momento de cuatro personas en esta situación.

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 recibirán dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses al 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 Domingos y festivos para el personal de guardia y de fondo, se abonarán de acuerdo con el valor hora que para cada categoría profesional constan en la tabla salarial en la columna "Plus hora festiva".

ART. 12 CALENDARIO LABORAL

De acuerdo con lo que dispone la legislación vigente sobre esta materia, se establecen con el carácter de fiestas locales y que completarán el calendario laboral oficial para el personal de flota de la "Naviera Amara, S.A." los siguientes días:

- 30 de Mayo, San Fernando.
- 16 de Julio, N.º Sr.ª del Carmen.

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 dedica, 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 al periodo de prueba expire en curso de una travesía, éste se considerará prorrogado 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 dietas 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 Y ARGENSOS

La Empresa llevará obligatoriamente de acuerdo con la legislación laboral vigente aplicable un escalafón donde figure todo el personal fijo de la misma con su cargo y antigüedad.

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

En lo relativo a ascensos de categoría profesional, se estará a lo que dispone la legislación laboral vigente que le sea de aplicación.

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) Mejorar las condiciones de seguridad.
- d) Recomendarse modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.
- e) Interesar de la Empresa al que se ponga a disposición del Comité de Seguridad e Higiene en cada buque toda la normativa y circulares en la materia.

FUNCIÓNES

- a) Velar que a bordo se cumpla con las normas de Seguridad e Higiene.
- b) Promover la observancia para las medidas de prevención de accidentes.
- c) La presentación a la Dirección de la Empresa, de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- e) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentaria. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.) se llevarán a cabo semanalmente, y en los días señalados por el Comité de Seguridad e Higiene.
Cuando estos ejercicios se efectúen fuera de las horas de jornada se abonarán horas extras.
- g) 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.
- h) 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.
- i) 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 y otra 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, cuando con hospitalización, se percibirá al 100% de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, cuando sin hospitalización, se percibirá al 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 al tripulante transbordado le fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía, en condiciones homogéneas de trabajo percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido al último mes y lo que le correspondía 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 seguro de 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 al transbordo ocasiona 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 gubusa al final de cada mes para conocer el gasto 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 efectuarlas.

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 entropot normal será adquirido por la Empresa y descargado en la columna correspondiente de la nómina.

El reparto del entropot así como el control de facturas y precios de los artículos se efectuará por la comisión sobre

y calidad de la comida a bordo, bajo la dirección del Capitán del buque o persona en quien delegue.

Se incluirán dentro del entropot licores, cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que puedan suponer una carga económica.

20 ROPA DE TRABAJO Y SERVICIO DE LAVANDERIA

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

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

Igualmente para el lavado de los efectos personales de los tripulantes, la Empresa suministrará los materiales necesarios 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 para coser la campaña; asimismo se aumentan a cuatro buzos correspondientes al Dpto. de Máquinas.

Calzado de Seguridad.- Se suministrará calzado de seguridad al embarcar al coser la campaña al personal de Cubierta y de Máquinas. Existirá un stock suficiente para proveer el resto del personal de esta calzado.

Camisas de amarre.- Se suministrarán al año tres camisas.

Pantalones y zapatos de amarre.- Se suministrarán dos pantalones y un par de zapatos al año.

Cocinero y marinón.- Se suministrará por año dos pantalones, seis camisas, 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 a el que se usa.

En el caso de deterioro de la ropa de trabajo que le corresponda al tripulante según este artículo, contra la entrega de la misma la Empresa repondrá al tripulante de dicha ropa de trabajo.

Cuando sea necesario la Empresa facilitará ropa de abrigo tales como anoraks, jerseys, etc.

21 FUERTOS EN TIERRA

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre al personal ajeno a ella al objeto de ocuparse 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.

22 COLLAS DE APROVISIONAMIENTO.

La Empresa siempre que sea posible dispondrá para el buque de provisiones, pertrachos, zapatos y víveres de una isla de tierra.

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

Quedan exentos de este concepto, aquellos aprovisionamientos que por imperativo de necesidad deban efectuarse en escasas técnicas o en condiciones de premura que no permita contratar la colla.

En el supuesto de no haber colla, los tripulantes que efectúan este trabajo dentro de la jornada percibirán horas extras y cuando lo realicen fuera de la jornada serán horas extras dobles.

En el caso de tener al buque que salir a la mar estas horas serán de obligado cumplimiento.

ART. 23 SERVICIOS DE LANCHAS EN LA MONBOYA 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 dedicado 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 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 de acuerdo con los miembros del Comité y respetando los horarios de trabajo a bordo.

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) 125.000 Ptas. por pérdida total.
- b) 50.000 a 125.000 Ptas. por pérdida parcial, a juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

En el caso de que, por la Empresa, se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje 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 a 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 sueldos que le correspondan como si estuviese embarcado y disfrutará las vacaciones de la O.T.N.M.

En el supuesto de encontrarse en esta situación por aplicación del artículo "zona de guerra" se estará a lo que dispone dicho artículo.

ART. 27 EXPECTATIVA DE EMBARQUE FUERA DE SU DOMICILIO

Quando 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 ó cometido especial que circunstancialmente ordene la Empresa en 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, 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	1.650.-
Cena	1.550.-
Alojamiento	3.300.-

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 (digno).

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo al 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 Km. 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 dietas, caso de que no le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Los gastos de alojamiento, comida o cena al desembarco por accidente o enfermedad abonados por la Seguridad Social (I.N.) 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 establece.

- 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) Pagas extraordinarias.- Se percibirán dos pagas extraordinarias: una pagada antes del 15 de Julio y otra antes del 22 de Diciembre, en la cuantía que se especifica en el anexo de la Tabla Salarial para los distintas categorías profesionales.
- d) Antigüedad.- El valor de los trienios para cada categoría profesional es el que se establece en el anexo nº 2 y sólo se percibe mensualmente. Este concepto no afectará a las pagas extras, valor de horas extras ni a ningún otro concepto.
- e) Gratificación de Mando y Jefatura.- Se percibe sólo durante los periodos que efectivamente se ejerza mando de buque o jefatura de Máquinas.
- f) Horas extraordinarias.- En el anexo nº 1 correspondiente a la tabla salarial, se hace constar el valor hora extra para cada categoría profesional así como el importe de las 30 horas 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 Fonda.
 - 1º-Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, amarradas previstas, apertura y cierre de escotillas y erranches.
 - 2º-En la mar cuando se presenten averías que puedan dar lugar a paradas del buque, en puerto cualquier avería que pueda causar demoras en la programada salida del buque.
 - 3º-Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará al personal estrictamente necesario.
 - 4º-Atención a las Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
 - 5º-Los trabajos del personal de fonda relativos a provisiones, elaboración de maná, control de gambuz, limpieza y atenciones de los comedores.

B.- Las horas extras efectuadas por los trabajos descritos en los distintos extremos del apartado "A", se abonar

de acuerdo con el valor-hora que consta en el anexo de la tabla salarial para las distintas categorías, garantizando la Empresa 30 horas extras mensuales por la realización de estos trabajos; si se necesitasen para los mismos mayor número de horas, éstas se abonarán al importe que conste en la tabla salarial para el valor-hora.

Las horas extras que se efectúan por los conceptos relacionados en el apartado "A" en Sábados, Domingos y festivos se abonarán como horas extras fuera de las 30 horas del forfait. (Hora 9).

C.- El personal no asimilado a guardias y que tengan que realizar trabajos referentes a los indicados en los distintos apartados del extramo "A", dentro de su jornada laboral de 8 horas en Sábados tarde, Domingos y festivos, se abonará la hora trabajada al mismo valor que al personal de guardia y fonda, es decir al valor de "Plus hora festiva".

D.- Todas las horas extraordinarias que se puedan realizar como consecuencia de los trabajos incluidos en los apartados de este artículo, así como las horas extras que se efectúan y abonar según lo establecido en los otros artículos del Convenio, tendrán el carácter de estructurales de acuerdo a lo que sobre este particular dispone la legislación vigente.

3.2 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.

TRABAJOS QUE DEBERAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE:

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior de cofferdama.
- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado, pintado o encalichado 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 deben 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 la 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 DEBERAN REALIZARSE POR LA DOTACION DEL BUQUE 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 barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y corderetas.
- Limpieza de los filtros del gas inerte.
- Trabajos con productos tóxicos en locales sin ventilación.
- Soplado de la calderata cuando sea manual.
- Trabajos bajo planchas en la sentina de cámara bombas.
- Limpieza de filtros de bombas y stripping.
- Conexión y desconexión de mangueras de carga cuando no haya personal ajeno al buque para esta operación.
- Montaje y desmontaje de charnelas de las bombas de carga.
- Trabajo en el interior de recipientes de aire comprimido.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -50 ºC y por encima de +45º (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Subida a alturas superiores a 1.50 metros sobre cualquier estructura fija. En la mar, salvo que sea necesario para la seguridad del buque estará totalmente prohibido.
- Limpieza extractores carga y lastre y tuberías obstruidas C. Bombas.
- Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas Oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Limpieza de bodega y tanques altos laterales:
 - a) Cuando exista premura.
 - b) Fuera de la jornada de trabajo.
 - c) Cuando la carga que se hubiese transportado lo 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 hubiera habido pérdidas, riesgos, 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 40.-Pts., pero en ningún caso en total podrá exceder de 1.101.-Pts., hora/hombre trabajada.
- 4) Al personal de Fonda se le abonarán como horas extras el exceso de trabajo que como consecuencia del aumento de personal ajeno a la Empresa, pueda haber a bordo en determinadas circunstancias. (Se considera exceso de personal a partir de 5 personas).

NOTA: Cuando en exteriores existan temperaturas iguales o superiores a +45º o a -30, se procurará que los trabajos de mantenimiento se efectúen en lugares con mejores condiciones.

	De más de 15.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas.	63.821
Picado y pintado total del interior de cofferdams.	63.821
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre.	63.821
Picado y pintado o encolchado de tanques de agua dulce.	63.821
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas.	110.036
Limpieza de tanques de aceite o combustible.	41.814
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.	46.416
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas.	132.042
Limpieza total de la caja decadenas.	46.215
Limpieza total del interior de cofferdams.	41.814
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce.	46.215
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas.	3.522 p.p.
Limpieza completa de exterior del motor principal.	6.602 p.p.
Limpieza del interior de la galería de barridos.	5.722 p.p.
Limpieza completa de conductos de una calderas y calderetas.	88.029

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. Intervendrán los miembros del Comité.

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 peligre 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.

La realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que los desea y esté 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, a 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 Hérvulas, cables, cadenas, correas, tancoras, calzos, cuernos, mordazas, sapatas, angulares, grilletas, 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 correos.

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

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 MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS O PELIGROSAS

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptualizadas 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 IMO, 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 C.T.M.N.

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 indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mar-

la 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 al 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 corresponda, se dividirá el total, entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el 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 este último.

TIPOS DE PELIGROSIDAD

Las referencias a "clase", "tipo", "división", "grupo de compatibilidades", "observaciones" y los condicionamientos requeridos 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 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 reconocidas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1.
Grupo de compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 6-2

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 H¹ 0019.

GRUPO "C":

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

Gases inflamables o tóxicos:

Clase 2. N^o ONU 1046, 1023, 1026, 1017, - 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y al "gas de agua".

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición corresponden 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 corresponden 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": **Radioactivos:** Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponden 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 espontáneamente:** Clase 4-2, excepto Wtu. ONU 1361, 1362, 1957 y 1957.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

GRUPO "I": **Radioactivos:** Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponden 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 TANITO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

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

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

* Sin límite.
* 2 máximo cargo: peso muerto.
** Grupo peligrosidad

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 abastará 49.704 pts.
- 2) Por limpieza y buidos de la caldereta desde el interior en las cuatro zonas: haz, quemador, evaporadores, haz calentador y solva, se abastará 28.230 pts.

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 inminente salida del buque a la mar, coincidencia de festivos u otra situación análoga 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 en que la entidad aseguradora del buque exige una sobreprima superior al 0% para cubrir los riesgos de guerra durante la navegación e estancia en puerto, el tripulante tendrá las siguientes opciones:

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

Una vez comunicado por la Empresa al Capitán y éste a la tripulación el viaje a zona de guerra efectiva, en el supuesto de que el tripulante decida acogerse al apartado "a", deberá ponerlo en conocimiento del Capitán en el plazo de 12 horas, a partir de la comunicación del Capitán al tripulante. Desde este momento la Empresa podrá optar por desembarcar al tripulante en ese momento o en cualquier otro antes de la llegada del buque a la citada zona de guerra efectiva.

Si el tripulante no hace saber al Capitán oficialmente que no desea realizar el viaje, se entenderá que se acoge al apartado "b".

A) Si el tripulante opta por no realizar el viaje, se procederá de la forma y por el orden que se indica a continuación:

- 1ª.- Si hubiese puesto en otro buque de la Empresa se procederá a su transbordo inmediato.
- 2ª.- Si no hubiese plaza vacante en otro buque, pasará a disfrutar las vacaciones que tuviese devengadas hasta ese momento.
- 3ª.- Finalizadas las vacaciones que tuviese devengadas, el tripulante pasará a la situación de expectativa de embarque hasta un período máximo de dos meses, transcurridos los cuales será embarcado de nuevo.

B) Los tripulantes que accedan voluntariamente a ir a la zona de guerra, percibirán los siguientes incrementos en los conceptos retributivos de acuerdo con los siguientes valores de la sobreprima por zona de guerra:

Del 0% al 0,25%	el 100% s/salarios
Del 0,26% al 0,50%	el 150% s/salarios
Más del 0,50%	el 200% s/salarios

La Empresa durante la permanencia del buque en la zona de guerra, duplicará los capitales asegurados por la póliza de "Seguro de Accidentes".

C) Con independencia de cuanto antecede, cuando el buque tenga que efectuar viajes a puertos del Golfo Pérsico y mientras dure el conflicto armado entre Irán e Irak, los tripulantes que no deseen efectuar el viaje serán desembarcados en Fujairah o en cualquier otro puerto neutral fuera de la zona a órdenes de la Empresa, permaneciendo alojados en hoteles adecuados y gozando de los mismos derechos como si estuviesen embarcados hasta el regreso del buque de dicha zona de guerra, en cuyo momento embarcarán de nuevo para continuar viaje.

Los que accedan a entrar en el Golfo Pérsico voluntariamente, percibirán los incrementos salariales acordados en el apartado "g" según el valor de la sobreprima que fije la Compañía de

Seguros a partir del momento en que crucen el paralelo de 2 Norte.

D) Caso de que sin previo conocimiento al partir de viaje el buque se encontrase en una zona de guerra efectiva, cada tripulante percibirá durante el tiempo que se encuentre en dicha zona 200% de incremento sobre todos los conceptos retributivos se duplicarán las cantidades aseguradas en la póliza del "Seguro de Accidentes".

E) Si por disposición legal o norma general aplicable se definiere lo que se haya de entender por zona de guerra efectiva, forma distinta a la contenida en este artículo, se procederá a analizar el texto de dicha norma para su aplicación siempre que en opinión del Comité de Fianza mejore la presente norma.

ART. 39 PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMIOLÓGICOS

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 escaleen dichos puertos, antepuertos, bahías o rades o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos además de la adopción de todos los medios preventivos precisos orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50% sobre el salario profesional más trienios.

ART. 40 AUSENCIA DE TRIPULANTES

Cuando por causas imprevistas falte algún tripulante de los establecidos en el Cuadro Indicador de Tripulación Mínima de 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 Julio de 1987 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

Aquellas tripulantes que tengan algún hijo afectado de subnormalidad de tipo físico o mental, percibirán la cantidad de 120.000 pesetas anuales abonables a razón de 10.000 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 seis familiares dependientes sin incluir en dicho número los del Capitán y Jefe Máquinas. En viajes entre puertos de la Península se podrá admitir el citado número de familiares. En ningún caso pueda sobrepasar el marco de las normas establecidas para el buque por S.E.R. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Casas, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la casa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrollo, la esposa o familiar deberá tener 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 encuentren en estado de gestación, hijos menores de 3 años en viajes superiores a 15 días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté afectado 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 periodo. Si en el supuesto de que cubierto al límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve en el buque cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el solicitante no haya sido acompañado en un plazo no inferior a 6 meses.

Sobre las peticiones de embarque de familiares acompañados, intervendrán los miembros del Comité que se encuentren afectados.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual no podrán disponer previa autorización del Capitán y durante estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición y procurando respetar las categorías asignadas.

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 Cocina. 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 de cuenta de la Empresa.

La Empresa sufragará los gastos de viaje del familiar acompañante cuando desembarque en el extranjero por las siguientes causas:

- 1º Desembarque del tripulante al que acompaña por transito a bordo.
- 2º Cuando el tripulante al que acompaña desembarque por vacaciones fuera del periodo de flexibilidad.

ART. 44 SEGURO DE ACCIDENTES.

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" e "Invalidez Permanente Total" en su actividad profesional, con los capitales asegurados siguientes:

	Muerte	Invalidez Perm. Total
Capitán y Jefe de Máquinas	5.250.000	8.750.000
Oficiales	4.500.000	6.750.000
Maestranza y Subalternos	4.000.000	5.500.000

ART. 45 CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer en los tablones 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 franqueo 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 EIA, 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 PRÉSTAMOS DE URGENCIA.

La Empresa establece un fondo anual de 3.000.000 de Ptas. para préstamos de urgencia, que podrán solicitarse por el personal fijo con una antigüedad mínima de dos años en el momento de solicitarlos.

Estos préstamos no devengarán interés de ningún tipo y se reintegrarán en el plazo máximo de 18 mensualidades a deducir en nómina. No se efectuará esta deducción en los meses que el interesado ha sido baja por enfermedad o accidente.

Para la concesión de estos préstamos serán consideradas situaciones de urgencia las siguientes:

- 1º Enfermedad de tripulantes y familiares.
- 2º Gastos de entierro de familiares.
- 3º Obras urgentes o imprevistas en la vivienda habitual.
- 4º Alguna otra situación no recogida en los apartados anteriores y en que la Empresa estimase conceder el préstamo.

La cantidad a conceder será de dos mensualidades o de 100.000 Ptas. como máximo.

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 NUPCIALIDAD

El tripulante que tenga clasificación de Fijo en la plantilla de Flota de la Empresa, percibirá la cantidad de 20.000 Ptas. por nacimiento de cada hijo. Asimismo se establece la percepción de 24.000 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 los buques de un aparato de TV y otro de radio por cada sala de estar, siendo por cuenta de la Empresa todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación de 100.000 pts. por buque/año que se emplearán en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca. Esta asignación se distribuirá separadamente en 30.000 pts. para los Oficiales y 70.000 para Maestranza y Subalternos.

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

Se suministrarán 25 películas de vídeo por cada viaje largo (45 días).

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 efectúe al ejercicio libre de su función.
- 5) Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las 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 se 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 garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursos.

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

- 1) Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales fundamentales o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
- 2) Integrarse en las Comisiones de Seguridad e Higiene.
- 3) No ser trasladado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
- 4) Convocar la Asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
- 5) Informar por escrito preceptiva y previamente al Capitán sobre sanciones impuestas a los tripulantes por faltas muy graves.
- 6) Utilizar todos los servicios de imprenta, comunicación y - oficina de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindi-

cales, 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 afecten a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean únicas 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 Asamblea p - 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 la tación.

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 anclaje con tierra establecido por el buque o de estar fondeado, los representantes de los sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición al Capitán u Oficial de guardia, podrá efectuar visitas a - de a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no - 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 daños que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo 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 - blecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante cualquiera 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 de los siguientes meses siguientes a su cese en el cargo sindical que ostentaba.

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 curso de puesto de trabajo independientemente del número de buques, sea superior a cincuenta tripulantes.

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

- a) 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 o - tación de fuera de servicio o cambio de bandera.

los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

4. 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 el 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 cesas y los ausencias.

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.

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

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.

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, aún 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.

Aquellas otras que se asignen en este Convenio.

Cualquier miembro del Comité podrá convocar Asambleas 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 o ésta. Para el mejor ejercicio de estas funciones el Comité de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

CAPITULO 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 44.109.- pts. 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 éste deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior a un valor hora de 560 pts.

ART. 51 PREMIOS FALTAS Y SANCIONES

En aplicación y desarrollo de la legislación vigente en esta materia, así como lo establecido en la O.F.M.N., 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 Colectivo se establece una Comisión Paritaria de seis miembros, tres por 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 30 días, siendo este trámite previo antes de acudir a la Autoridad o Jurisdicción Laboral competente.

CLAUSULA ADICIONAL.

10 - El Seguro de accidentes será aplicable en lo concerniente a los nuevos capitales asegurados por Muerte e Invalidez Permanente Total, a partir del día 14 de Julio de 1.987 en que finalizen los efectos de la póliza actualmente en vigor contratada con "Seguros Banco Vitalicio".

20 - Los atrasos salariales que deberán abonarse desde el 10 de Enero de 1.987, se calcularán aplicando el 7,38 a las cantidades acumuladas por los tripulantes al 31 de Mayo de 1.987 por todos los conceptos retributivos.

30 - Los periodos de tiempo que emplean los tripulantes a bordo de los buques en el "bocadillo" y "café" se computarán como jornada de trabajo.

40 - Al objeto de que la Empresa pueda planificar adecuadamente los relevos del personal de flota por vacaciones, se establece que lo dispuesto en el artículo "Régimen de vacaciones y descansos" se aplique a partir del 10 de Julio de 1.987.

ANEXO No 1

Regimen tipo "COETA ETALAYA"

AGO 1.987

CARGO	Salario Profesional	Paga Extra	Gratific. Mand./Inf	Plus hora Festiva	Horas extraordinarias Valor u. Garant. mes	Total bruto fijo anual
Capitán	346.329	175.905	54.947			4.501.750
Jefe Máquinas	328.990	165.903	52.750			4.279.686
1º Ofc. Op. Ataq./Radio	264.693	136.674		294	925	2.649.657
2º Ofc. Op. Ataq./Radio	208.427	117.948		281	836	2.737.020
3º Ofc. Op. Máquinas	183.621	104.360		276	748	2.484.188
Manoabrazo	141.117	83.576		265	663	1.860.556
Marinero	119.836	73.692		260	585	1.585.416
Mozo	115.661	72.145		257	560	1.532.222
Esgrasador	123.936	75.135		261	585	1.613.502
Ayto. de Bombero	123.936	75.135		261	585	1.613.502
Limpador	115.661	72.145		257	560	1.532.222
Camarero	119.836	73.692		260	585	1.585.416
Ayto. de Camarero	115.661	72.145		257	560	1.532.222
Martinetes	115.661	72.145		257	560	1.532.222

ANEXO Nº 2.

Año 1.987

ANTIGÜEDAD

Capitán/Jefe de Máquinas.	6.631	PTS.
Oficiales.	5.684	"
Maestranza	4.737	"
Subalternos	3.790	"

16597 *RESOLUCION de 12 de junio de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de Empresas de Seguridad.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de Empresas de Seguridad, que fue suscrito con fecha 22 de mayo de 1987, de una parte por representantes de las Centrales sindicales Unión General de Trabajadores (UGT), Sindicato Independiente Profesional de Vigilancia y Seguridad (SIPUS), Comisiones Obreras (CC. OO.), Unión Sindical Obrera (USO) y Sindicato Independiente de Trabajadores de Empresas de Seguridad de Cataluña (SITES), en representación de los trabajadores, y de otra por la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad (APROSER), en representación empresarial, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.-Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 12 de junio de 1987.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO NACIONAL PARA LAS EMPRESAS DE SEGURIDAD 1987

CAPITULO I

ARTICULO 1º.- Ambito de aplicación.- El presente Convenio Colectivo, establece las bases para las relaciones entre las Empresas de Vigilancia y Seguridad y sus trabajadores.

ARTICULO 2º.- Ambito territorial.- Las normas de este Convenio Colectivo Nacional, serán de aplicación en todo el territorio español.

ARTICULO 3º.- Ambito funcional.- Están incluidas en el campo de aplicación de este Convenio todas las Empresas dedicadas a la prestación de vigilancia y protección de cualquier clase de locales, bienes o personas, así como servicios de escolta, conducción o traslado con los medios y vehículos adecuados y manipulación y almacenamiento de caudales, fondos, valores, joyas y otros bienes y objetos valiosos que precisen vigilancia y protección que de manera primordial prestan tales Empresas.

Se regirán también por este Convenio Colectivo las Empresas que, además, presten servicios de vigilancia y protección, mediante la fabricación, distribución, instalación y mantenimiento de sistemas electrónicos, visuales, acústicos o instrumentales, quedando expresamente excluidas aquellas Empresas dedicadas exclusivamente a la fabricación de instalaciones y/o mantenimiento de dichos sistemas.

ARTICULO 4º.- Ambito temporal.- El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el día 1 de Enero de 1987, sea cual fuere la fecha de publicación en el "Boletín Oficial del Estado", y mantendrá su vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1988.

ARTICULO 5º.- Denuncia.- La denuncia del presente Convenio se entenderá automática al momento de su vencimiento, en este

o so. el 11-12-83.

ARTICULO 6º.- Ambito personal.- Se regirán por el presente Convenio Colectivo Nacional la totalidad de los trabajadores que presten sus servicios en las Empresas comprendidas en el ámbito funcional expresado en el Artículo 3º.

En cuanto a los altos cargos se estará a lo dispuesto en las disposiciones específicas, aplicables a estos casos.

ARTICULO 7º.- Unidad de convenio.- Las condiciones pactadas en el presente Convenio Colectivo, constituyen un todo orgánico e indivisible.

ARTICULO 8º.- Compensación, absorción y garantía "ad personam".- Las condiciones contenidas en este Convenio Colectivo son compensables y absorbibles respecto a las que vinieran rigiendo anteriormente, estimadas en su conjunto y cómputo anual.

Por ser condiciones mínimas las de este Convenio Colectivo Nacional, se respetarán las superiores implantadas con anterioridad, examinadas en su conjunto y en cómputo anual.

ARTICULO 9º.- Comisión Paritaria.- Se constituye una Comisión, cuyas funciones serán las siguientes:

- Interpretación de la totalidad de los artículos de este Convenio.
- Conciliación preceptiva en conflictos colectivos que supongan la interpretación de las normas del presente Convenio.

1. En estos casos se planteará por escrito la cuestión objeto de litigio, ante la Comisión de Interpretación, Conciliación y Arbitraje, la cual se reunirá necesariamente en el plazo de siete días naturales a partir de la fecha de recepción del escrito, debiendo emitir su informe en el mismo plazo de tiempo.

2. Establecer el carácter vinculante del pronunciamiento de la Comisión en el arbitraje de los problemas o cuestiones derivados de la aplicación de este Convenio que le sean sometidos por acuerdo de ambas partes.

3. La composición de la Comisión estará integrada por cinco miembros de la Asociación Patronal y otros cinco miembros de las Centrales Sindicales firmantes de este Convenio, según su representatividad Sindical.

4. La Comisión fija como sede de las reuniones, el domicilio de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad. Cualquiera de los componentes de esta Comisión, podrá convocar dichas reuniones. La parte convocante, estará obligada a comunicarlo a todos los componentes por carta certificada con acuse de recibo en el plazo de setenta y dos horas anteriores a la convocatoria.