

1322 RESOLUCION de 5 de diciembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo para el Personal de Flota de la Empresa «Ership, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo para el Personal de Flota de la Empresa «Ership, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 26 de noviembre de 1991, de una parte, por miembros del Comité de Flota de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por la dirección de la 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 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, 5 de diciembre de 1991.—La Directora general, Soledad Córdoba Garrido.

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LA EMPRESA «ERSHIP, S. A.»

ART. 1 - AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre ERSHIP, S.A. y el personal de su plantilla de flota.

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

ART. 2 - VIGENCIA.

El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 1 de Enero de 1.991 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 un año, con efectos hasta el 31 de Diciembre de 1.991 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.

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.

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 específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere estén establecidas o en el futuro pudieran establecerse.

En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC) establecido por el INE registrara al 31 de Diciembre de 1.991 un incremento superior al 5,8% anual, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constata oficialmente dicha circunstancia en el exceso sobre el citado 5,8%.

La revisión salarial se abonará en una sola paga durante el primer trimestre del año 1.992.

ART. 5 - UNIDAD DE EMPRESA Y FLOTA.

A todo el personal afectado por el presente Convenio y a los efectos de la observación 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 Ership, S.A., cualquiera que sea el tráfico al que estén destinados y que se enumeran a continuación: "Guardo", "Manjoja", "Milanos", "Nerva", "Niebla", "La Rábida", "Cardona", "Sac Huelva", "Sac Málaga", "Sac Flix", y aquellos buques filietados por Ership a casco desnudo.

ART. 6 - NORMAS DE DERECHO COMPLEMENTARIO.

En lo que expresamente no se encuentra regulado por este Convenio, las relaciones laborales entre ERSHIP, S.A. 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.

ART. 7 - REGIMEN GENERAL DE VACACIONES.

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

1q - Por cada 118,5 días de servicios a la Empresa se devengarán 64 días de vacaciones, lo que equivale a 0,540 por cada día

2q - Los relevos para el personal que hay de desembarcar para disfrutar vacaciones, se podrán realizar desde 20 días antes de la fecha en que le correspondan hasta 10 días después de la citada fecha.

Si una vez transcurridos los 10 días posteriores a la fecha de desembarco por vacaciones la Empresa no envía el relevo, por cada día de estancia a bordo se devengará 1 día de vacaciones además de los que le correspondiese.

3q - 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 la acumulación al siguiente periodo de vacaciones. Esta facultad no podrá ejercerla la Empresa dos veces consecutivas.

4q - La Empresa podrá desembarcar al tripulantes antes de cumplir los 100 días de embarco, pero el tripulante tendrá un mínimo de 54,0 días de vacaciones.

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.

5q - Si el buque se encuentra en puerto y el tripulante ha cumplido 133,5 días de servicio, este no estará obligado a salir a la mar.

No será de aplicación lo expuesto en el párrafo anterior cuando se compruebe que el relevo no se pudo efectuar por causas ajenas a la Empresa y el buque no pueda ser despachado, y se constata que el tripulante que debería efectuar el relevo ha sido avisado por la Empresa con una antelación de 15 días.

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 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 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 enfermedad grave y/o muerte del cónyuge, hijos y padres y la del apartado 2.b) y d) que correrán a cuenta de la Empresa, quedando restringido 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 Noadibou (Port Etienne). No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y/o muerte del cónyuge, hijos y padres.

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes

casos:

CAUSA	DIAS
Matrimonio	20
Nacimiento de 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 excepcionales 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 desembarcar.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXAMENES

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
Número de veces	Retribuida una sola
Vinculación a la Naviera	Según lo dispuesto en la OTHM, salvo caso de resarcimiento.
Peticiones máximas	6% de los puestos de trabajo.

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 a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima	Sin limitación
Duración	La del cursillo
Salario	Profesional
Número de veces	Retribuida, una sola

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

Antigüedad mínima	1 año
Duración	La del curso

Salario	Profesional
Número 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 concederlos durante el periodo 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.

LICENCIA PARA ASUNTOS PROPIOS

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo 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 un año 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 solicitase su reingreso en la Empresa, cesará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, 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 aquella.

ART. 10 - SERVICIOS A LA EMPRESA.

A los 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) Los días de hospitalización al desembarcar por enfermedad común.
- 4) Expectativa de embarque fuera de su domicilio por orden de la Empresa.
- 5) El tiempo empleado en viajes para embarcar.
- 6) Comisión de servicio.

ART. 11 - JORNADA LABORAL.

La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplica 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 se abonan a 337 pts./hora para el personal de guardia y fonda.

Durante el tiempo de embarque, los Sábados tarde, Domingos y festivos solamente se realizarán trabajos de guardias de mar o puerto, trabajos de fonda y los recogidos en los cinco apartados del extremo "A" del artículo 31 del Convenio.

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 "Ership" los siguientes días del año:

16 de Julio, Nuestra Señora del Carmen,

8 de Septiembre, Virgen de la Cinta.

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 a la 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 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 de 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 - PLANTILLA, ESCALAFON Y ASCENSOS.

El presente artículo recoge lo pactado entre el Comité de Flota y la Empresa en los acuerdos del 2 de Agosto de 1991 y pre-acuerdos del 21 de Noviembre de 1991.

A) Las tripulaciones operativas para cada buque serán:

"Nerva" y "Niebla"..... 8 tripulantes
"Guarda", "Manjoya" y "Milanos"..... 18
"Cardona", y "La Rábida"..... 14

En cuanto al "Sac Flix" la tripulación operativa será de 18 tripulantes según el estudio realizado por el Comité de Flota.

También de acuerdo con el Comité y según se vayan adoptando las renovaciones operativas y tecnológicas, se estudiará como objetivo de la Empresa la reducción de la citada tripulación a 16.

Estas tripulaciones operativas de los buques se ajustarán a lo que dispone el Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas (Orden 14-7-84), la vigente Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante (OTMM) y el Convenio Internacional sobre "Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar 1978" (BOE 7-11-84), así como a otras Recomendaciones y Resoluciones que España incorpore a su Ordenamiento Jurídico.

B) La plantilla mínima fija del personal de flota se calculará aplicando el coeficiente 1,4 sobre las categorías de las tripulaciones operativas de los buques.

Analizada esta plantilla y en orden de aplicar el coeficiente 1, se acuerda la contratación con carácter de fijo de cuatro Terceros Oficiales de Cubierta entre los que mayor tiempo hayan prestado servicios a la Empresa.

C) La Empresa llevará y actualizará el 1 de Enero de cada año de acuerdo con la legislación vigente, un escalafón del personal fijo de la flota.

Se elimina del escalafón la categoría de Segundo Camarero que pasa a Camarero.

Los Ayudantes de Cocina están efectuando relevos de Cocinero con el fin de integrarse en esta categoría, y a los Marmitones se les está reciclando en otros puestos de acuerdo con ellos, sus aptitudes y conocimientos. Absorbiendo en cualquier caso los excedentes de plantilla en estas categorías.

D) En lo relativo a ascensos de categoría profesional, se estará a lo que dispone la legislación laboral 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.
Primer Oficial de Cubierta.
Primer 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 existiesen 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) Recomendar 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 el que se ponga a disposición del Comité de Seguridad e Higiene en cada buque toda la normativa circular en la materia.

FUNCIONES

- 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. Estos ejercicios se realizarán en la mar salvo los que por sus características deban efectuarse en puerto.
- Se procurará realizarlos dentro de la jornada laboral pero cuando se hagan fuera de la misma, 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 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 INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA.

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, de acuerdo con la legislación vigente, y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral sin hospitalización, se percibirá el 100% de la base de cotización que legalmente corresponda al trabajador y se aplicará el régimen de vacaciones de la vigente Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante.

En el supuesto de que el tripulante desembarque de baja por enfermedad común y sea hospitalizado, durante este periodo percibirá el 100% de su base de cotización y devengará vacaciones de Convenio.

En las demás situaciones de baja por Incapacidad Laboral Transitoria, será de aplicación la legislación laboral vigente.

ART. 17 - TRANSBORDOS.

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

Existen dos clases de transbordo:

- 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:

- 1) Criterio de excepción para los miembros del Comité de Flota.
- 2) Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
- 3) No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.
- 4) Si el tripulante transbordado lo 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 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 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) Las horas empleadas por el personal que no pertenezca al departamento de Fonda para controlar y hacer los inventarios de gambuza se abonarán como horas extras.

Se formará una comisión compuesta por el delegado del buque, el mayordomo o cocinero, un titulado y un no titulado y supervisado por el Capitán. La elección de los mismos 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 gambuza al final de cada mes para conocer el gasto por tripulante y día.

- Establecer el cálculo de calorías y minutos.

- Vigilará que los oficios y frigoríficos a disposición de los tripulantes contengan embutidos, conservas, leche, huevos y 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:

1 de Enero, 1 de Mayo, 16 de Julio y 25 de Diciembre.

Cuando el Cocinero tenga que elaborar el pan por no haberse adquirido en tierra, percibirá las horas extras empleadas en este cometido.

ART. 19 - ENTREPOT.

El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado 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 o 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 cama, toallas y servicios de fonda, correrá a cargo de la Empresa que arbitrará los medios pertinentes a tal efecto. Cuando lo efectúe un tripulante, se le abonarán las horas extras empleadas en este trabajo.

Igualmente para el lavado de los efectos personales y ropa de trabajo de los tripulantes se suministrarán los materiales adecuados a bordo de los buques.

Se entregarán los siguientes equipos al embarque y por campaña a los tripulantes:

- Departamento de Cubierta.

Tres buzos, cuatro pares de guantes de manobra, ropa de agua y calzado de seguridad.

- Departamento de Máquinas.

Cuatro buzos, cuatro pares de guantes adecuados al trabajo a realizar y calzado de seguridad.

- Departamento de Fonda.

Una ropa de abrigo para uso del Departamento en Cámaras frigoríficas.

Un buzo para meter provisiones.

Cocineros y Marmirones: Se suministrará por campaña un pantalón, tres camisetas y cinco delantales. Al año un par de zapatos.

Camareros: Tres camisas, dos pantalones y un par de zapatos al año.

Deberá haber en los buques un stock de ropa de abrigo para ser usada por los tripulantes cuando por su trabajo lo necesiten.

La Empresa adoptará las medidas pertinentes para que la ropa de trabajo sea adecuada al trabajo para que se usa, debiendo tener a bordo repuestos suficientes de esta ropa para cubrir cualquier necesidad que se presente.

ART. 21 - PUESTOS EN TIERRA.

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas de 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 - APROVISIONAMIENTO.

En el suministro de los pedidos de provisiones, pertrechos y respetos, cuando éstas hayan sido puestas a bordo, por la distribución en pañoles y gambuzas durante la jornada no se abonará nada, pero si se efectúa fuera de la misma se abonarán horas extras.

En el caso de que estas provisiones no hayan sido puestas a bordo, al personal del buque que realice el embarque y estiba de las mismas en pañoles y gambuzas, se le abonarán horas extras si lo efectúa dentro de la jornada, y horas extras dobles si lo hace fuera de la misma.

El Capitán procurará que las provisiones se realicen dentro de la jornada laboral.

La Empresa dispondrá de los medios necesarios para efectuar la provisión, dotando de carretillas de mano, etc.

ART. 23 - TRANSPORTE DE TRIPULANTES.

Cuando 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 guardias, horario de trabajo y salida del buque.

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 y lo que se acuerde con los miembros del Comité.

ART. 24 - PÉRDIDA 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) 160.000 Pts. por pérdida total.

b) 80.000 a 160.000 Pts. por pérdida parcial, a juicio del Capitán, una vez oído el interesado y a miembro del Comité de Flota.

En el caso de que, por la Empresa, se abone indemnización de vascuarios 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.

ART. 25 - 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 que entraría 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 estuviera embarcado y disfrutará las vacaciones de la O.T.M.M.

ART. 26 - 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 los mismos conceptos retributivos que en su puesto de embarque, así como las vacaciones de Convenio Colectivo.

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

ART. 27 - 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 los mismos conceptos retributivos que tenían 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. 28 - 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 o permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán en los siguientes casos:

1) Comisión de servicio fuera del domicilio.

2) Durante el tiempo del viaje necesario para el desembarque hasta la llegada a su domicilio.

3) En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

	Año 1.991
Comida	2.250
Cena	2.050
Alojamiento	4.300

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.

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 billetes 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 viaje, 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.

En el supuesto caso de utilizar coche propio, se abonará a razón de 16 pts. por kilómetro recorrido, siempre y cuando por ello se deriven mayores economías para la Empresa.

ART. 29 - 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) 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 los anexos de las Tablas Salariales para las distintas categorías profesionales.

d) Antigüedad.- El valor de los trienios para cada categoría profesional es el que se establece en el anexo nº 3 y se percibe en las 14 pagas (12 mensuales y 2 extras).

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 los anexos correspondientes a las Tablas Salariales se hace constar el valor hora extra para cada categoría profesional.

ART. 30 - 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.- Departamento de Cubierta, Máquinas y FONDA.

- 1º Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, emendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranchos.
- 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 programación 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 el personal estrictamente necesario.
- 4º Atención a las Autoridades en puerto y trabajos similares relacionados con éstas, de ineludible realización.
- 5º Los trabajos del personal de fonda relativos a provisiones, elaboración de menús, control de gambuza, limpieza y atenciones de los comedores.

B.- Las horas extras efectuadas por los trabajos descritos en los distintos extremos del apartado "A", se abonan de acuerdo con el valor hora que constan en los anexos de las tablas salariales para las distintas categorías, estando incluidas 30 horas extras mensuales por la realización de esos trabajos en el salario profesional y pagas extras. Si para la realización de los mismos se necesitasen más horas extras, estas se abonarán al valor hora que constan en las tablas salariales.

Las horas extras que se efectúen por los conceptos relacionados en el apartado "A", en Sábados, Domingos y Festivos, se abonarán como horas extras fuera de las 30 incluidas en el salario profesional y pagas extras (hora 9a).

C.- El personal no asimilado a guardias y que tenga que realizar trabajos referentes a los indicados en los distintos extremos del apartado "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, establecida en el artículo "Jornada Laboral", es decir a 337 pts./hora.

El personal no asimilado a guardias su jornada será de 0800h a 1200h y de 1300h a 1700h.

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

ART. 31 - 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 sustedad, 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 cofferdams.
- 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 chorroado.
- 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 DEBERAN 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 del 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 calderetas.
- Limpieza de la campana de la cocina.
- 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 -5q ó por encima de +45q (las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores).
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros por encima de cualquier estructura fija, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido.
- Trabajos en el túnel de tuberías bajo planchas donde van las válvulas de lastre.
- Estiba de cadena 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 bodegas y tanques altos laterales 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 hubiere habido pérdidas, minerales, 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 correspondá, 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 y tanques altos laterales tendrán la siguiente consideración económica: Cada hora trabajada tanto si es dentro como fuera de la jornada se abonará a 1.244 pts.

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 6.000 TRB	De 6.001 a 20.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	45.901	51.638	57.377
Picado y pintado total del interior de cofferdams.	45.901	51.638	57.377
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre.	45.901	51.638	57.377
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce.	45.901	51.638	57.377
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas.	34.425	53.073	71.721
Limpieza de tanques de aceite o combustible.	17.213	22.950	28.689

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 6.000 TRB	De 6.001 a 20.000 TRB
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	25.819	31.556	37.294
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas.	83.114	88.933	114.752
Limpieza total de la caja de cadenas.	22.950	28.688	34.425
Limpieza total del interior de cofferdams.	17.213	22.950	28.689
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	22.950	28.688	34.425
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas.	2.389	3.299 pp	3.729 pp
Limpieza completa de cárter del motor principal.	2.869	5.737 pp	8.607 pp
Limpieza del interior de la galería de barridos.	4.591	5.307 pp	6.024 pp
Limpieza completa de conductos de humo calderas y calderetas.	68.851	76.923	88.064

+ pp. (por persona o tripulante)

+ Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

ART. 32 - 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. 33 - 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 este trabajo, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiere censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de sindicatos u organizaciones portuarias.

Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que los desee 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 segundo, 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 (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, buernos, 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 desestiba de mercancías que 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 pasajeros, así como el de pertrechos.
- d) Aquellos otros que por las peculiaridades de las mismas con relación al buque puedan pactarse entre empresas y sus tripulantes.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuzas cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque con 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. 34 - MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS 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 están especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte percibirán lo establecido en la D.T.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 indicadas, 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 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, y se dividirá el total, entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el Grupo a que debe asignarse el conjunto de estas mercancías. Si, considerando las mercancías

GRUPOS DE PELIGROSIDAD

Las referencias a "clase", "tipo", "división", "grupo de compatibilidades", "observaciones" y los condicionamientos reseñados 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.

Infeciosos: 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 b 0019.

GRUPO "C" :

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

Gases inflamables o tóxicos:

----- Clase 2, Número 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 espontáneamente: Clase 4-2,
----- ONU 1361, 1362, 1857 Y 1387.

----- Peróxidos orgánicos: Clase 5-2

GRUPO "I" : Radioactivos: 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	50	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
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	10	20	---	---	---	---	---	30	---	---	---
I	10	15	---	---	---	15	---	20	---	---	---
J	10	15	---	---	---	---	---	---	---	---	---
K	10	15	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de Salario Profesional.

- Sin mínimo
- X mínimo carga peso muerto
- Grupo peligrosidad

ART. 35 - REMUNERACION DE TRABAJOS EN CULATA, PISTONES Y CAMISAS MOTOR PRINCIPAL.

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

No obstante, si por circunstancias especiales, como la inminente 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 efectúen fuera de la jornada normal de trabajo.

Nota aclaratoria al presente artículo.

Se establece que la extracción, esmerilado de asientos en culata y montaje de válvulas de escape, se abonarán igualmente 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.

Asimismo se hace constar que las válvulas de arranque, válvulas de seguridad, inyectores, tuberías, etc., no pueden incluirse dentro de lo establecido en este artículo.

ART. 36 PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS

Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por el Ministerio de Sanidad y/o 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 radas 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 en 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. 37 - AUSENCIA DE TRIPULANTES.

Cuando por causas imprevistas falte 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.

La Empresa colocará en sitio visible en cada uno de los buques los "Cuadros Indicadores Mínimos" de tripulación para general conocimiento de todos los tripulantes.

Cualquier modificación que se produzca en los "Cuadros Indicadores Mínimos" será puesto en conocimiento del Comité de Flota y Sindicatos representados en el Comité.

ART. 38 - RETROACTIVIDAD DE LAS PERCEPCIONES.

Los conceptos salariales pactados en el presente Convenio tendrán carácter retroactivo al 1 de Enero de 1.991 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 viajes.

ART. 39 - AYUDA POR HIJOS DISMINUIDOS FISICOS O PSIQUICOS.

Aquellos tripulantes que tengan algún hijo afectado de disminución de tipo físico o psíquico, percibirán la cantidad de 96.432 pesetas anuales abonables a razón de 8.038 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 fuera.

ART. 40 - PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO.

Todo el personal de Flota pueda solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o/e 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 encuentren en estado de gestación, hijos menores de tres 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 periodo. 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 peticionario 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 Fonda. 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/e hijo acompañante será por cuenta de la Empresa.

ART. 41 - SEGURO DE ACCIDENTES.

La Empresa contrata con una Compañía de Seguros a su cargo y a favor de los tripulantes de alta en la plantilla de la flota, un seguro de accidentes cubriendo los riesgos de muerte e invalidez permanente parcial, total, absoluta y gran invalidez con los capitales asegurados siguientes:

	Muerte	Inv. Perm.
Capitán y Jefe Máquinas	4.000.000 pts.	6.000.000 pt.
Oficiales	3.500.000 -	5.000.000 -
Masstranza y Subalternos	3.000.000 -	4.500.000 -

ART. 42 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 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, ETA, 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. 43 - PRESTAMOS DE URGENCIA.

La Empresa establece un fondo anual de 6.000.000.- de pesetas para préstamos de urgencia; la cuantía del préstamo será de 250.000 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 será 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.

Serán consideradas causas urgentes los siguientes supuestos:

- 1 - Enfermedad grave del tripulante, cónyuge e hijos.
- 2 - Gastos de entierro del tripulante, cónyuge e hijos.
- 3 - Obras urgentes e imprevistas en la vivienda por accidente.

ART. 44 NATALIDAD Y NUPCIALIDAD

El tripulante que tenga clasificación de Fijo en la plantilla de Flota de la Empresa, percibirá la cantidad de 22.663 Pts. por nacimiento de cada hijo. Asimismo se establece la percepción de 27.874 Pts. por nupcialidad. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

ART. 45 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.

Asimismo se suministrarán equipos de video.

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1.991 de 2.465 Pts. por tripulante. 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.

ART. 46 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 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 laborables retribuidas mensuales 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 cursillos.

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

- 1) Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales, reglamentarias 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 dura 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 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 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 e los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su laboral.

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

La Asamblea no entropecerá 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

NORMA 6)
Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueren 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 ostenta.

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 de 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 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 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 determina, 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, 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.

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.

ART. 47 - 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 56.184.- 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 esta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior.

ART. 48 PREMIOS FALTAS Y SANCIONES

En aplicación y desarrollo de la legislación vigente en esta materia, así como lo establecido en la O.T.M.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. 49 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 más breve posible, siendo este trámite previo antes de acudir a la Autoridad o Jurisdicción laboral competente.

Representación de la flota:

- D. José Manuel Ortega
- D. Jorge Godoy Sánchez
- D. Bartolomé García Valdivia

ART. 50 - ZONAS DE GUERRA.

Se considerará zona de guerra efectiva cuando se cumpla el siguiente requisito:

"Cuando exista un conflicto real armado entre los o más países o grupos distintos del mismo país y la entidad aseguradora del buque exija sobrepresas superiores al 0%".

Cuando un buque haya de partir a una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

1 - A no partir en este viaje siendo el tripulante transbordado a otro buque. En el caso de que esto no sea posible, disfrutará las vacaciones que hasta ese momento tenga devengadas.

2 - Los que accedan voluntariamente a salir de viaje, percibirán el 100% de todos sus conceptos retributivos mientras permanezcan en dicha zona.

3 - En caso de que sin previo conocimiento al partir de viaje el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200% de todos sus conceptos salariales mientras permanezcan en la citada zona.

4 - Asimismo, la Empresa, suplementará en el 50% el seguro de accidentes tanto para los casos de muerte como de invalidez permanente, mientras dure la estancia en zona de guerra.

ART. 51 - CAMBIO DE HORARIO DE SALIDA.

Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tableros de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un periodo de flexibilidad de una hora en la demora de salida, a partir del cual, se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen causa de fuerza mayor o ajenas a la Empresa.

A la llegada de un buque a puerto se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque un horario estimativo de salida y destino.

ART. 52 - AYUDAS DE ESTUDIOS.

Para el personal fijo, la Empresa concede una ayuda de estudios a los tripulantes con hijos comprendidos entre las edades de 4 a 17 años, ambos inclusive, consistente en la cantidad anual por hijo de 25.898 Pts.

Esta ayuda será satisfecha con la nómina del mes de Septiembre y será incompatible con la ayuda establecida en el artículo 39.

ART. 53 - COMPLEMENTOS DE PENSIONES DE JUBILACION Y DE SUBSIDIO DE INVALIDEZ PERMANENTE.

La Empresa concede unos complementos de la pensión de jubilación y de subsidio para las situaciones de invalidez permanente a sus tripulantes durante el año 1.991 regulados por las siguientes normas:

- A) Llevar como mínimo 15 años consecutivos de servicio a la Empresa con carácter fijo.
- B) La base para los referidos complementos, será el importe bruto de los trienios que perciba el tripulante al causar baja por jubilación, o el importe bruto de los trienios que perciba el tripulante al causar baja por Incapacidad Laboral Transitoria.

Tanto en la situación de jubilación como en la de invalidez permanente, el tope máximo de trienios a considerar para el cálculo de los complementos, será el importe bruto de los trienios que perciba el tripulante al tener 55 años de edad.

- C) La proporción a aplicar a los importes brutos de los trienios para el cálculo de los citados complementos será como sigue:

- 5/7 trienios al 60 por 100 de la totalidad
- 8/9 trienios al 75 por 100 de la totalidad
- 10/11 trienios al 90 por 100 de la totalidad
- 12/13 trienios al 90 por 100 de la totalidad
- Más de 13 trienios al 100 por 100 de la totalidad.

- D) El complemento del subsidio de invalidez permanente se aplicará para aquellos tripulantes que se hallen en las situaciones de: Incapacidad Permanente Total para la profesión habitual, Incapacidad Permanente Absoluta para todo trabajo y Gran Invalidez, que le sean reconocidos por el Organismo correspondiente en cualquiera de los grados anteriormente fijados.
- E) Ambos complementos son inamovibles y sin revalorizaciones futuras, estando sujetos a las deducciones que legalmente le correspondan.
- F) Asimismo, estos dos complementos, se comenzarán a percibir cuando oficialmente le sea reconocida al tripulante bien la jubilación o la invalidez permanente.

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

La Empresa aplicará el coeficiente 0.6 en vacaciones a partir del 1 de Enero de 1992, por lo que por cada 114 días de servicio se devengarán 68,5 días de vacaciones.

CLAUSULA ADICIONAL SEGUNDA

Para el año 1992 las ayudas previstas en los artículos 44 y 52 estudios y natalidad y nupcialidad, serán aplicables a los tripulantes con contratos de interinos o temporales, siendo prorrateados sus importes al tiempo de servicio prestado durante el año.

CLAUSULA ADICIONAL TERCERA

A partir del 1 de Enero de 1992 el Art. 16 "Bajas por incapacidad laboral transitoria" se amplía incluyendo el párrafo siguiente:

"En el supuesto de I.L.T. por enfermedad común, el tripulante percibirá el 75% de la base de cotización y a partir del día 31 (inclusive) el 100% de la citada base de cotización".

CLAUSULA TRANSITORIA

Se considera que formarán parte del Convenio Colectivo los Acuerdos del 2 de Agosto de 1991, los "Pracuerdos del 21 de Noviembre de 1991" y "Acta" de esta misma fecha.

Anexo no. 1

AÑO 1991

Buques tipo "GUARDO", tipo "CARDONA" y todos los "SAC"

CARGO	SALARIO PROFESIONAL	PAGA EXTRA	GRATIF. HARDO O JEFATURA	HORA EXTRA VALOR UNIT.	TOTAL BRUTO FIJO ANUAL
Capitán	297.700	297.700	61.866	-	4.569.186
Jefe Máquinas	270.840	270.840	60.852	-	3.791.872
1º Of. Cub/Mas/Medio	221.541	221.541	-	1.067	3.241.574
1º Of. Cub/Mas/PHP	214.248	214.248	-	1.067	3.056.430
2º Of. Cub/Mas/Medio	201.829	201.829	-	957	2.826.800
2º Of. Cub/Mas/PHP	188.706	188.706	-	957	2.619.321
3º Of. Cub/Mas.	177.840	177.840	-	877	2.489.780
3º Of. Cub/Mas/PHP	166.837	166.837	-	877	2.374.818
Maestrante	122.812	122.812	-	777	1.720.566
Mecánico	114.810	114.810	-	700	1.607.240
Martino	111.251	111.251	-	630	1.557.514
Mozo	107.716	107.716	-	670	1.508.910
Engreñador	112.865	112.865	-	660	1.588.166
Lubricador	109.480	109.480	-	670	1.532.440
1º Cabarete	111.251	111.251	-	590	1.557.514
2º Cabarete	109.480	109.480	-	670	1.532.440
Arca, Cocina	109.480	109.480	-	670	1.532.440
Martino	107.716	107.716	-	670	1.508.910

Anexo no. 1

AÑO 1991

Buques tipo "GUARDO", tipo "CARDONA" y todos los "SAC"

CARGO	SALARIO PROFESIONAL	PAGA EXTRA	GRATIF. MANDO O JEFATURA	HORA EXTRA VALOR UNIT.	TOTAL BRUTO FIJO ANUAL
Capitán	297.799	297.799	61.865	-	4.169.186
Jefe Máquinas	270.848	270.848	59.053	-	3.791.872
1º Of. Cub/Maq/Radio	231.541	231.541		1.087	3.241.574
1º Of. Cub/Maq/FPNP	214.245	214.245		1.087	2.999.430
2º Of. Cub/Maq/Radio	201.829	201.829		957	2.825.606
2º Of. Cub/Maq/FPNP	186.786	186.786		957	2.815.300
3º Of. Cub/Maq.	177.840	177.840		877	2.489.760
3º Of. Cub/Maq/FPNP	169.637	169.637		877	2.374.918
Maestranza	123.612	123.612		777	1.730.568
Mecamar	114.810	114.810		730	1.607.340
Marinero	111.251	111.251		698	1.557.514
Mozo	107.715	107.715		678	1.508.010
Engrasador	112.869	112.869		698	1.580.166
Limpiador	109.460	109.460		678	1.532.440
1º Camarero	111.251	111.251		698	1.557.514
2º Camarero	109.460	109.460		678	1.532.440
Ayte. Cocina	109.460	109.460		678	1.532.440
Hermitón	107.715	107.715		678	1.508.010

Anexo no. 2

AÑO 1991

Buque tipo "NERVA"

CARGO	SALARIO PROFESIONAL	PAGA EXTRA	GRATIF. MANDO O JEFATURA	HORA EXTRA VALOR UNIT.	TOTAL BRUTO FIJO ANUAL
Capitán	237.253	237.253	61.865	-	3.321.542
Jefe Máquinas	218.285	218.285	42.179	-	3.055.990
1º Of. Cubierta	191.539	191.539		969	2.681.546
Contramaestre	125.390	125.390		827	1.755.460
Mecamar	121.745	121.745		820	1.704.430
Marinero	115.302	115.302		780	1.614.228
Engrasador	116.492	116.492		784	1.630.888
Cocinero	125.390	125.390		827	1.755.460

Anexo no. 3

AÑO 1991

ANTIGÜEDAD

Capitán / Jefe de Máquinas	8.447	pts.
Oficiales	7.237	pts.
Maestranza	6.034	pts.
Subalternos	4.828	pts.

Anexo no. 4

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

A partir del primero de Enero de 1.991, los buques que realicen tráficos entre puertos del Norte de Europa en régimen de fletamento por tiempo devengarán una gratificación que tendrá las siguientes cuantías, de acuerdo con las categorías profesionales que se señalan:

Categorías	Importe mensual	Importe diario
Capitán	31.170	1.039
Jefe Máquinas	31.170	1.039
Oficiales	28.950	965
Maestranza	24.150	805
Subalternos	19.320	644

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

Anexo no. 5

Gratificación buque "SAC MALAGA"

Esta gratificación se devengarán por cada viaje transoceánico completo efectuado por el buque.

Comenzará su devengo a partir de la última escala en puerto español hasta la llegada del buque una vez cargado al primer puerto español.

Cargos	Importe diario	Importe mensual
Capitán	3.457 Pts.	103.710
Jefe Máquinas	3.286	98.580
1º Oficial	2.766	82.980
2º Oficial	2.417	72.510
3º Oficial	2.204	66.120
Maestranza y Subalternos	1.980	59.400
Alumnos	727	21.810

Anexo no 6

Los valores de los trienios para las distintas categorías profesionales a aplicar para los complementos de "Pensión de Jubilación" y "Subsidios de Invalidez Permanente" de acuerdo con el art. 53, son los siguientes:

CATEGORIAS	VALOR TRIENIOS
Capitán y Jefe Máquinas	5.661 Pts.
Oficiales	4.622
Maestranza	3.349
Subalternos	3.145

1323

RESOLUCION de 3 de enero de 1992, de la Dirección General de Trabajo, por la que se publica en el «Boletín Oficial del Estado», el texto del Acuerdo suscrito entre la Administración del Estado y los Sindicatos, Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación Sindical Independiente de Funcionarios (CSIF) y Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA/STV), para modernizar la Administración y mejorar las condiciones de trabajo.

Visto el texto del Acuerdo suscrito por la representación de la Administración del Estado y de los Sindicatos, Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación Sindical Independiente de Funcionarios (CSIF) y Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA/STV), con fecha 16 de noviembre de 1991, con la aprobación expresa y formal del Consejo de Ministros celebrado el 22 de noviembre de 1991, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 9/1987, de 12 de junio, de Organos de Representación, Determinación de las Condiciones de Trabajo y Participación del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

- Primero.-Registrar el citado Acuerdo en la Subdirección General de Mediación, Arbitraje y Conciliación, de este Centro directivo.
- Segundo.-Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de enero de 1992.-La Directora general de Trabajo, Soledad Córdova Garrido.

ACUERDO ADMINISTRACION-SINDICATOS PARA MODERNIZAR LA ADMINISTRACION Y MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO

En Madrid, a dieciséis de noviembre de mil novecientos noventa y uno, las representaciones de la Administración del Estado y de las Organizaciones Sindicales, Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación de Sindicatos Independientes y Sindical de Funcionarios (CSI-CSIF), y Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA-STV), como culminación del proceso de negociación realizado en el marco de la Ley 7/1990, de 19 de julio, sobre negociación colectiva y participación en la determinación de las condiciones de trabajo de los empleados públicos, conviene suscribir el presente Acuerdo:

INTRODUCCION

1. Administración y Sindicatos coinciden en el objetivo de que la Administración debe responder al reto de las demandas de la sociedad, y que es prioritario satisfacer estas demandas de manera ágil, eficaz y eficiente.
2. Administración y Sindicatos han desarrollado un proceso de reflexión sobre la situación de la Administración, y aun constatando los avances producidos en algunas áreas, reconocen la necesidad de impulsar un proceso de modernización.
3. La Administración reconoce que en este impulso modernizador, el papel de los Sindicatos, como cauces naturales de representación de los empleados, es importante para culminar con éxito el proceso de reforma.
4. La Administración y los Sindicatos, están de acuerdo en que la consecución de servicios públicos de calidad y la gestión eficaz de los recursos humanos son compatibles con la mejora de las condiciones de empleo del personal, tales como carrera profesional, formación, retribuciones, salud laboral, etc.
5. La Administración y los Sindicatos consideran que la modernización es un proceso gradual, que requiere perseverancia, y que puede implicar reestructuraciones administrativas y orgánicas, introducción de nuevos sistemas y técnicas de gestión, descentralización de funciones, obtención de resultados en la prestación de los servicios y dignificación de la figura del empleado público. Ambas partes estiman que este conjunto de actuaciones deben acordarse, desde una óptica profesional y de gestión, en un marco de colaboración y mutua confianza y sin menoscabo de las necesarias consultas con los interlocutores sociales en los ámbitos correspondientes sobre aquellos aspectos que puedan incidir en la prestación de servicios públicos esenciales. Tales características aconsejan tratar el citado proceso como un horizonte temporal superior al año.
6. Administración y Sindicatos, recomendarán a las Administraciones de las Comunidades Autónomas y a las Corporaciones Locales que abran, en sus respectivos ámbitos competenciales, líneas de encuentro que permitan avanzar en el proceso de modernización.
7. La Administración y los Sindicatos estudiarán e impulsarán desde el Consejo Superior de la Función Pública conjuntamente, en las diferentes Administraciones (Estado, Autonómica y Local) mejoras de las condiciones de trabajo y de los Regímenes de Seguridad Social de los empleados públicos.