

6. Acceso al mundo laboral y formación.

Quienes se inicien en la investigación en las categorías de Colaborador de Investigación y Ayudante de Investigación, percibirán el 75 por 100 de las cantidades indicadas en las tablas salariales. Transcurridos dos y cuatro años, respectivamente, si continuasen prestando servicios al centro, pasarán automáticamente a percibir el 100 por 100 de la retribución establecida, computándose el tiempo de formación a todos los efectos.

7. En el caso de que el IPC de 1994 supere el 4 por 100 establecido como incremento de sueldo de las tablas del Convenio, la cuantía en que dicho IPC exceda del 4 por 100 deberá tener reflejo en las tablas salariales del ejercicio de 1995.

12186 RESOLUCION de 13 de mayo de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo para el personal de flota «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo para el personal de flota «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», número de código 9007640, que fue suscrito con fecha 18 de marzo de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa para su representación, y de otra, por el Comité de Empresa (Comité de Flota), en representación de los trabajadores, 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 de Trabajo 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, 13 de mayo de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA NAVIERA F. TAPIAS, S. A.

CAPITULO I

Disposiciones generales

1.1 Ambito de aplicación funcional y personal.

El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la empresa «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», y su personal de flota, tanto si tienen contrato de carácter fijo como temporal.

1.2 Ambito de aplicación temporal.

El presente Convenio entrará en vigor a la hora cero del día 1 de enero de 1994, tendrá una duración de dos años, por lo que quedará resuelto el día 31 de diciembre de 1995, a las veinticuatro horas, prorrogándose tácitamente para años sucesivos si no lo denuncia cualquiera de las partes, con una antelación mínima de un mes a la fecha del vencimiento, ante la autoridad laboral.

Como única excepción a lo anterior se pacta expresamente que la fecha de entrada en vigor de los nuevos capitales de los seguros de vida y accidentes será el día 1 de agosto de 1994.

1.3 Unidad de empresa y flota.

Queda expresamente reconocido por las partes firmantes de este Convenio Colectivo que es de aplicación a personal y buques afectados por el mismo el principio de unidad de empresa y flota.

Por principio de unidad de flota, se entiende la unificación de las diversas condiciones de trabajo y remuneración, cualquiera que sea el tipo y tonelaje de los buques, así como sus tráfico y servicios, sin otras excepciones que las que en este Convenio se establezcan.

En aplicación de este principio, y a los efectos de observancia y cumplimiento del presente Convenio, y de la prestación profesional de servicios por parte de sus tripulantes, se reconoce expresamente la facultad de la Dirección de «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», para decidir sobre

los transbordos de los tripulantes entre cualquiera de sus buques, así como traslados a tierra en comisión de servicio y/o formación profesional del tripulante, todo ello con sujeción a las condiciones pactadas en este Convenio y a los supuestos previstos en la legislación vigente.

1.4 Integración y vinculación a la totalidad.

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedarán mutuamente vinculadas al cumplimiento en su totalidad.

1.5 Normas subsidiarias.

En lo no previsto en este Convenio se estará a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores y en la legislación que regula las relaciones laborales del trabajo en la mar.

1.6 Revisión por coste de vida.

En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC) establecido por el INE registrase el 31 de diciembre de 1994 una variación acumulada respecto al 31 de diciembre de 1993 superior al 4 por 100 se efectuará una revisión sobre todos los conceptos económicos, tan pronto se constate esta circunstancia, sobre el exceso de la indicada cifra, en función del índice que publique el INE.

El porcentaje de revisión a efectuar, en su caso, será del 100 por 100 de dicho exceso.

El incremento que de cumplirse el supuesto anterior deba aplicarse tendrá efectos económicos desde las fechas de entrada en vigor de los conceptos salariales, de acuerdo con el contenido del punto 1.2, ámbito de aplicación temporal, y se efectuará sobre todos los conceptos económicos utilizados para realizar los aumentos pactados en el presente Convenio Colectivo.

Se pacta un incremento igual al porcentaje que arroje el IPC acumulado para el conjunto del año 1995, aplicable a todos los conceptos económicos. Este incremento se aplicará el 1 de enero de 1995 en función del porcentaje de inflación previsto por el gobierno, o en su defecto cualquier otro organismo oficial, para el conjunto del año, y debiendo revisarse al finalizar el mismo si el IPC real supera la previsión inicial.

1.7 Comisión Paritaria.

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se establece, de acuerdo con el artículo 85.2, apartado d), del Estatuto de los Trabajadores, una Comisión Paritaria compuesta por un número de miembros variables, que será acordado por ambas partes en función de la naturaleza de los temas a tratar.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del presente Convenio a esta Comisión, que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible.

CAPITULO II

Retribuciones

2.1 Percepciones.

Las percepciones salariales brutas del personal incluido en el ámbito de aplicación de este Convenio serán las siguientes:

1. Salario base.
2. Complementos salariales:
 - a) Personales: Premio de antigüedad.
 - b) De vencimiento periódico superior al mes: Gratificaciones extraordinarias. Suplemento fijo.
 - c) De calidad y cantidad de trabajo: Plus de festivo. Plus de UMS. Plus de disponibilidad. Horas extraordinarias.

2.2 Salario base.

Se devengará siempre que los tripulantes se encuentren en las siguientes situaciones:

- a) Embarcado.
- b) Comisión de servicio.
- c) Vacaciones.

- d) Licencia con derecho a salario.
- e) Espera de embarque.
- f) Ordenes de la compañía.

Tendrán los valores que figuran en la tabla salarial adjunta por cada categoría profesional.

2.3 Complementos salariales.

2.3.1 Premio de antigüedad.—Como premio a la antigüedad en la empresa, cada trabajador gozará de un trienio de 4.288 pesetas/mes y de quinquenios indefinidos de 8.575 pesetas/mes. Estos premios de antigüedad tendrán los mismos valores para todas las categorías profesionales, devengándose, a partir del día 1 del mes en que se cumplan los tres años de servicio en la empresa, el primer trienio, y, a partir del día 1 de los sucesivos periodos de cinco años, cada uno de los quinquenios.

Este premio asimismo se abonará en las pagas extraordinarias de Navidad y junio.

2.3.2 Gratificaciones extraordinarias.—Se percibirán dos gratificaciones extraordinarias, una en junio referida al primer semestre y otra en diciembre referida al segundo. Su importe será igual al del salario base incrementado en cada caso con el premio de antigüedad que a cada tripulante le corresponda.

La gratificación extraordinaria de junio se abonará, junto con la del mes, el día 30 del mes de junio.

Asimismo, la de diciembre se abonará, junto con la del mes, el día 22 de diciembre.

Se devengará siempre que los tripulantes se encuentren en situación en la que perciba salario o complemento de ILT.

2.3.3 Suplemento fijo.—Se consolidan, como consecuencia de la asunción por parte de los tripulantes, dada la reducción de los cuadros indicadores y de la supresión de la bonificación al consumo de cervezas y refrescos a bordo, dos suplementos fijos para todo el personal de la plantilla de flota, en la cuantía que se establece en la tabla salarial, en los meses de marzo y septiembre, correspondiendo su devengo al primer y segundo semestre del año, respectivamente.

Se devengará siempre que el tripulante se encuentre en situación en la que perciba salario o complemento de ILT.

2.3.4 Plus de domingos y festivos.—Este complemento, cuyo valor se refleja en la tabla salarial adjunta, se devengará en las siguientes situaciones:

Para todo el personal en situación de embarcado sujeto a guardia, señalado en el cuadro indicador que se adjunta, cualquiera que sea la situación del buque.

Asimismo, devengará este plus todo el personal sujeto a guardia que para cumplir una orden de embarque permanezca fuera de su localidad de residencia, los que sean transbordados a otro buque de la compañía, o los que se encuentren en comisión de servicio, procedentes de embarque y sólo hasta completar la campaña máxima desde el comienzo de la misma.

Cuadro indicador sujeto a guardia	Número
Primer Oficial de cubierta	1
Segundo Oficial de cubierta	1
Tercer Oficial de cubierta	1
Oficial de radio	1
Marineros	3 ó 2
Contramaestre	0 ó 1
Cocinero	1
Ayudante de cocina	1 ó 0
Camareros	2
En caso de no estar operando en sistema UMS:	
Primer Oficial de máquinas	1
Segundo Oficial de máquinas	1
Tercer Oficial de máquinas	1
Engrasadores	3

2.3.5 Plus de disponibilidad.—Este plus se abonará al personal de maestraza no sujeto a UMS o a guardias e incluye la disponibilidad funcional recogida en la descripción de funciones, y en los diferentes apartados de este Convenio Colectivo, así como las cuatro horas extraordinarias diarias por refuerzo de guardias durante las operaciones de carga, descarga, lastre y deslastre en puerto, cuando ello sea necesario. Tendrá el mismo valor y condiciones de devengo que el plus de domingos y festivos.

2.3.6 Horas extraordinarias.—Serán horas extraordinarias de prestación obligatoria por todos los tripulantes las realizadas en:

- Maniobra de atraque y desatraque.
- Escalas técnicas con lancha o helicóptero.
- Maniobra de fondeo y salida de fondeadero.
- Averías de cualquier clase con paradas o moderadas.
- Carga y descarga.
- Lastre o deslastre en terminales de carga y limpiezas en la mar.
- Eliminación de derrames.
- Ejercicios de seguridad.
- Atenciones a autoridades.

Las restantes horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte de la empresa y asimismo de libre aceptación por parte de los tripulantes.

Tendrán los valores que para cada categoría figuran en la tabla anexa. El importe pactado en este Convenio del precio de las horas extraordinarias se establece como un pacto más del mismo pero unido necesariamente a su totalidad.

Las horas extraordinarias se computarán como de sesenta minutos, abonándose como hora completa la fracción de dicho tiempo.

Tendrán carácter estructural las horas que se realicen tanto durante la navegación como en puerto. El carácter estructural de las horas no las priva de su voluntariedad.

Tabla salarial

Categorías	Sal. base Grat. extra — Pesetas	Supl. fijo — Pesetas	P. fest./UMS — Pesetas	Horas extr. — Pesetas
Capitán	552.958	300.197		1.699
Jefe de máquinas	544.146	295.174		1.600
1.º Oficiales	368.809	229.299	95.236	1.344
2.º Oficiales	331.809	210.164	95.236	1.169
3.º Oficiales	326.999	208.203	95.236	1.058
Maestraza	241.698	193.463	43.287	907
Subalternos	191.632	193.463	43.287	831
Mozo	187.539	175.496		803

Valor trienio: 4.288 pesetas.

Valor quinquenio: 8.575 pesetas.

CAPITULO III

Organización del trabajo

3.1 Escalafones.

La Dirección de la compañía confeccionará el escalafón cada dos años, comprometiéndose a la publicación del mismo durante 1994.

Las variaciones que se produzcan en el mismo serán comunicadas mensualmente al Comité de Empresa.

Siempre que sea necesario contratar a un tripulante con carácter interino para sustituir las ausencias de personal fijo de plantilla se procederá a realizar los cambios necesarios entre el personal fijo, de tal suerte que el ingreso se haga por la categoría inferior.

El escalafón estará cubierto por un número de tripulantes fijos igual al cuadro indicador total de la flota incrementado en un 35 por 100.

No obstante lo anterior, para el caso de que la flota de la empresa quede establecida con las unidades «Juana Tapias» y «Sandra Tapias», de acuerdo con lo pactado en acta de 21 de noviembre de 1991, como consecuencia del expediente de regulación de fecha 30 de diciembre de 1991, la empresa mantendrá como plantilla fija a todo el personal no afecto por la citada regulación, el cual conforma el escalafón actual.

En el momento de la firma del presente Convenio Colectivo, los tripulantes con carácter fijo que ostenten las categorías de Terceros Oficiales, Mozos de cubierta, y Camareros de tripulación, pasarán automáticamente a las categorías de Segundos Oficiales, Marineros y Camareros, respectivamente.

3.2 Clasificación del personal.

Las categorías profesionales de la flota de «Naviera F. Tapias» serán las siguientes:

Oficiales

1. Capitán.
2. Jefe de máquinas.
3. Primeros Oficiales.
4. Segundos Oficiales.
5. Terceros Oficiales.

Maestranzas

5. Contraмаestre, Calderetero, Bombero, Cocinero, Electricista y Operario Mecánico.

Subalternos

6. Engrasador, Ayudante de Cocina, Marineros y Camareros.
7. Mozos.

Los Terceros Oficiales de cubierta, máquinas y radio que adquieran la condición de fijos pasarán automáticamente a las categorías de Segundos Oficiales.

No obstante lo anterior, y para el caso de los Oficiales de puente, desempeñará la función de Tercer Oficial el de menos antigüedad, siendo todas sus percepciones salariales las de Segundo Oficial.

La categoría de Calderetero se mantiene para los tripulantes que a la firma de este Convenio tengan consolidada dicha categoría.

Estos deberán asumir, no obstante, todas las funciones y normas organizativas establecidas en este Convenio para la categoría de Engrasador, dentro del departamento de máquinas.

3.3 Jornada y horario de trabajo.

Dentro de lo establecido por la Ley 4/1983, de 29 de junio, que modifica el artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, que la desarrolla, la jornada y horario de trabajo quedan determinadas de la siguiente manera:

Jornada.—Queda establecida en 1.810,66 horas en cómputo anual.

Horario de trabajo.

En la mar:

Personal de guardia: Se seguirán los horarios tradicionales basados en guardias de cuatro horas.

Personal de día:

Lunes a viernes: De ocho a doce horas y de trece a diecisiete horas.

Sábado: De ocho a doce horas.

Personal de fonda: Se ajustará la jornada al siguiente horario de comidas:

Almuerzo: Horario normal, doce horas; relevos de guardia, once horas.

Cena: Horario normal, diecinueve horas; relevos de guardia, veinte horas.

En puerto:

Personal de guardia: El mismo horario establecido para la mar. No obstante, podrá modificarse de común acuerdo entre las partes afectadas.

Personal de día:

Lunes a viernes: De ocho a dieciséis horas.

Sábados: De ocho a doce horas.

En caso necesario reforzará el servicio de guardias.

Bomberos: Como excepción a las normas anteriores, cuando el buque esté efectuando operaciones, los bomberos cubrirán las veinticuatro horas de mutuo acuerdo entre ellos. En caso de no haber acuerdo, determinará el Primer Oficial de cubierta. Esto será aplicable también a las operaciones efectuadas en la mar.

Personal de fonda: Se establecen los turnos de comida a las doce horas y dieciocho horas, no considerándose a estos efectos como situación de puerto las estancias en puerto de carga sin servicio de lancha.

Durante las estancias en astillero, la jornada laboral podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, al objeto de adaptarla al horario de trabajo del astillero.

En puerto, será obligatorio publicar en la pizarra la hora de salida del buque con cuatro horas de antelación, no pudiendo modificarse la hora publicada en intervalos inferiores a cuatro horas.

Para el personal que no esté de guardia, ni dentro de su jornada, las horas de espera hasta la maniobra que excedan de lo indicado en el párrafo anterior tendrán carácter de horas extraordinarias.

Dentro de la jornada descrita, los tripulantes dedicarán una hora semanal continuada a la limpieza de sus camarotes.

3.4 Vacaciones y descansos.

3.4.1 Número de días.—Los tripulantes embarcados en los buques de «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», devengarán en concepto de vacaciones y descansos previstos en el artículo 22 del Real Decreto 2001/1983, 0,6126 días por cada día de embarque, o situación asimilada a ésta, tal como se define en este punto.

Se garantiza a todo el personal un mínimo de treinta días naturales de vacaciones dentro de cada año.

3.4.2 Disfrute de vacaciones.—El disfrute de vacaciones devengadas se efectuará entre los setenta y los ciento diez días de embarque, siendo la campaña normal de noventa días.

La compañía dispondrá de dos días sobre el máximo de la campaña para casos excepcionales.

En ningún caso se compensarán en metálico las vacaciones, salvo en los casos de finiquito, en que se aplicará lo establecido en la legislación vigente.

Se pacta expresamente que, durante las vacaciones, incluido el descanso compensatorio, se podrá interrumpir el disfrute de las mismas siete días antes de su finalización, período durante el cual el tripulante debe estar localizable, notificando su paradero en caso de encontrarse fuera de su domicilio, quedando los días pendientes acumulados al siguiente período de vacaciones.

A ningún tripulante se le podrá interrumpir el disfrute de sus vacaciones antes de los cuarenta y tres días, salvo que proceda de la situación de ILT, sin expectativa de embarque, en cuyo caso pasará a disfrutar las vacaciones devengadas en el período de embarque anterior, con un disfrute mínimo de veintidós días.

3.4.3 Situaciones asimiladas a embarque a efectos de vacaciones.—Se considera situación asimilada a embarque:

1. Las situaciones de ILT fuera de la localidad de residencia.
2. Las esperas fuera de la localidad de residencia del tripulante y los viajes oficiales cuando superen un día y sólo por el exceso.
3. Los transbordos ordenados por la compañía. Tendrán consideración de transbordo oficial los relacionados en el punto 3.14 de este Convenio Colectivo.
4. La comisión de servicio ordenada por la compañía.

3.5 Calendario laboral.

Tendrán carácter de fiestas laborales las enumeradas en el Real Decreto 1346/1989, estableciéndose como fiestas de carácter local los días 16 de julio (Nuestra Señora del Carmen) y 9 de noviembre (Nuestra Señora de la Almudena).

3.6 Normas de régimen de trabajo UMS.

Objeto de la norma: Debido al régimen especial de trabajo y mantenimiento en los buques dotados de sistema UMS, se requiere establecer un procedimiento de disponibilidad, fuera de la jornada laboral.

La presente norma de régimen de trabajo UMS sólo afecta a los buques «Juana Tapias» y «Sandra Tapias».

Con respecto a los barcos que, en un futuro, puedan entrar al servicio de la empresa, se estudiará por las partes si procede su inclusión en la presente normativa.

1. Cuadro indicador afectado:

Un Primer Oficial de máquinas.
Un Segundo Oficial de máquinas.
Dos Engrasadores.
Un Operario mecánico.

2. Horario de trabajo:

2.1 Como excepción al horario general pactado en el punto 3.3 de este Convenio, el personal indicado en el apartado 1 de este punto realizará su jornada de acuerdo con los siguientes horarios:

Oficiales:

En la mar: Horario personal de día.

Puerto:

Horario personal de día.

En operaciones carga/descarga, situación de disponibilidad con el siguiente horario:

Un Oficial de Máquinas, de ocho a veinte horas.

Dos Oficiales de Máquinas, de veinte a ocho horas.

De mutuo acuerdo entre ambos podrá modificarse el presente horario de disponibilidad.

Resto:

En la mar: Horario personal de día.

Puerto:

Horario personal de día.

En operaciones carga/descarga, situación de disponibilidad con el siguiente horario:

Un Engrasador, de ocho a veinte horas.

Un Engrasador, de veinte a ocho horas.

Dichos horarios serán rotativos entre los dos Engrasadores por cada operación de descarga.

La situación de disponibilidad durante doce horas en puerto dará lugar al devengo de cuatro horas extraordinarias o prorratea por el tripulante afectado, por el exceso sobre las ocho horas de jornada normal.

2.2 Durante las operaciones de carga/descarga, la situación de disponibilidad implica la preparación y puesta en marcha/parada de equipos necesarios para la realización de las operaciones del buque en esta situación.

2.3 Cuando el buque se encuentre en la mar, los Oficiales estarán uno de cada dos días, y el resto de personal afectado, uno de cada tres días en situación de disponibilidad durante dieciséis horas con el siguiente horario: De cero a ocho, de doce a trece y de diecisiete a veinticuatro horas.

3. Condiciones económicas.—Como contrapartida a la situación de disponibilidad regulada en el párrafo anterior, el personal afectado por el cuadro indicador arriba descrito percibirá un plus mensual por cada mes de embarco o prorratea según los valores indicados en la tabla salarial.

En ningún caso, el personal acogido a la presente norma devengará plus festivo siempre que su cuadro corresponda al régimen de UMS.

Si por razones de necesidad o interés de la empresa se reforzase el cuadro de UMS, en alguna de sus categorías en un momento dado, el personal de refuerzo devengaría también el plus UMS y rotaría con el resto del personal en el sistema de situación de disponibilidad.

Asimismo, si por razones de fuerza mayor, inoperatividad del sistema UMS, fuese necesario montar sistema general de guardias, se aumentará el cuadro del personal de máquinas en un Maquinista y un Engrasador más, pasando a percibir, entonces, los tres Maquinistas y los tres Engrasadores el plus de festivo, dejando de percibir el plus de UMS, y pasando el Operario mecánico a percibir el plus de disponibilidad.

Cuando se navegue en régimen de UMS, según lo recogido en esta norma, el personal en situación de disponibilidad lo estará fuera de la sala de máquinas, y si es necesaria su presencia en la misma, devengará horas extra, siempre y cuando se realice un trabajo distinto a la aceptación de alarmas.

No obstante, la aceptación de alarmas que se realice entre las cero y las ocho horas devengará horas extraordinarias, aunque no se efectúe el trabajo.

En puerto, durante las operaciones de carga/descarga, el personal en situación de disponibilidad en atención a la máquina lo estará fuera de la sala de máquinas, debiendo realizar las operaciones recogidas en el punto 2.2 de este apartado.

A partir de las doce horas del sábado hasta las ocho horas del lunes y festivos, el personal de régimen de UMS estará en situación de disponibilidad.

3.7 Licencias.

Con independencia del período de vacaciones establecido en este Convenio, y ampliando las condiciones establecidas en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, el personal de flota tendrá derecho a las siguientes licencias retribuidas:

- Matrimonio: Veinticinco días.
- Nacimiento: Veinte días.
- Enfermedad grave familiar directo: Veinticinco días.
- Muerte familiar directo: Veinticinco días.

Los gastos de desplazamiento ocasionados por las circunstancias recogidas en c) y d) serán por cuenta de la empresa.

No obstante estos plazos, y atendiendo las respectivas circunstancias, la empresa concederá licencias sin retribución, en la medida en que las necesidades del servicio lo permitan, hasta un máximo de seis meses.

Con respecto a la cotización de la Seguridad Social, durante el tiempo de duración de estos permisos, no se producirá la baja en la misma cuando la duración sea inferior a dos meses.

3.8 Formación profesional.

La compañía se compromete, durante la vigencia del presente Convenio Colectivo, a conceder a los Oficiales que hubieran realizado los cursillos de Capitán, Jefe de Máquinas y Primeros Oficiales de radio sin éxito, con anterioridad al 31 de diciembre de 1993, una licencia retribuida, y por una sola vez, de tres meses de duración, para la obtención de las titulaciones indicadas.

También se concederán licencias retribuidas para la realización de los cursos que, por disposición de la Administración, se exijan para el desempeño de las funciones a bordo, siendo por cuenta de la empresa el importe del curso.

La duración de estas licencias será igual a la duración de los cursos.

Los cursos considerados por la empresa como necesarios para el desempeño del puesto de trabajo correrán íntegramente a cargo de la empresa.

3.9 Promoción.

a) Los ascensos a las categorías de Primeros Oficiales se cubrirán entre los Segundos Oficiales fijos de plantilla.

Entre los candidatos, por votación secreta de los Capitanes o Jefes de Máquinas se hará la elección teniéndose en cuenta el número de interinajes realizados en categoría superior, valorándose esto con la puntuación de un voto.

b) En los ascensos en la categoría profesional de Maestranza se estará a lo descrito en el párrafo anterior para los Primeros Oficiales.

c) El Comité de Empresa será informado de las puntuaciones resultantes de la elección.

3.10 Puestos de trabajo en tierra.

La empresa concederá un trato preferente al personal de flota para ocupar destinos en tierra, en igualdad de condiciones con cualquier otra persona de nuevo ingreso, siempre y cuando aquél reúna las condiciones exigidas para desempeñar el puesto de que se trate.

Cuando se produzca una vacante de posible cobertura por el personal de flota, la empresa dará la debida publicidad en los buques e informará detalladamente a los miembros del Comité de Trabajadores, haciendo constar el puesto vacante y las condiciones requeridas para poder optar al mismo.

3.11 Excedencias.

Excedencia voluntaria.—La empresa concederá las peticiones de las excedencias que con carácter especial se solicitan para ocupar puestos de trabajo en tierra, siempre que se den los siguientes requisitos:

- Se exigirá una antigüedad mínima de tres años.
- La duración de la excedencia será de doce, dieciocho o veinticuatro meses.
- Podrá disfrutarse dos veces durante la vida profesional del tripulante mediando entre cada una de ellas al menos dos años de servicio.
- Las normas para petición de reingreso, cómputo de antigüedad y demás derechos y obligaciones de estas excedencias serán las establecidas en la legislación vigente para excedencias voluntarias.

Una vez finalizado el tiempo de excedencia, el trabajador tendrá derecho a incorporarse a la empresa, siempre y cuando exista vacante dentro de su especialidad profesional. En tal caso, y si la vacante correspondiera a una categoría inferior a la suya, el tripulante podrá optar voluntariamente por ocupar la misma, percibiendo el salario que corresponda a dicha categoría inferior, hasta que se produzca una vacante en su categoría original.

Excedencia forzosa.—Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramiento para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

En los casos de cargo público o sindical, a nivel directivo de un sindicato legalmente establecido que tenga la consideración de sindicato más representativo a nivel estatal, tal y como lo define la Ley Orgánica de Libertad Sindical, en el sector de Marina Mercante, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará derecho

a ocupar la misma plaza que ocupaba anteriormente, y al cómputo de la antigüedad durante su vigencia.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical; caso de no ejercer dicha petición, dentro de dicho plazo, perderá su derecho al reingreso en la empresa.

3.12 Viajes.

En caso de embarque, el tripulante recibirá directamente de la empresa las instrucciones del viaje, entre las que se indicarán los medios de locomoción reservados y el lugar donde están depositados los billetes.

Si el trabajador fuera contratado con motivo del embarque, dichas instrucciones se enviarán por telegrama.

En caso de que la empresa no pueda realizar estas reservas, por tratarse de medios de locomoción locales, el tripulante las gestionará directamente.

En caso de desembarque, las instrucciones se realizarán a través del Capitán, y la reserva de los medios de locomoción será realizada por los consignatarios.

En todos los casos, se actuará de acuerdo con las siguientes normas generales:

Viajes en avión: Se utilizarán billetes de clase turista.

Viajes en tren: Se utilizarán billetes de primera clase. Si los viajes se realizaran de noche, la compañía abonará el suplemento de coche cama.

Otros medios: Son los medios de transporte colectivo utilizados para el desplazamiento desde el domicilio, hotel o buque a los aeropuertos, estaciones, etc. Se podrá utilizar taxi en caso de no existir transporte colectivo o, aun existiéndolo, cuando viajen juntos dos o más tripulantes.

Excepcionalmente, y previa autorización de la empresa, se podrá efectuar el desplazamiento en coche propio o alquilado, abonándose el kilómetro a razón de 27 pesetas.

Los gastos de alojamiento y manutención en que incurran los tripulantes serán liquidados por medio de una cantidad fija diaria que se desglosa de la siguiente forma:

Dietas: 9.002 pesetas.

Desplazamiento en ciudad: 3.026 pesetas.

Complemento dos primeros días: 1.337 pesetas.

El tripulante que pernocte fuera del buque o de su domicilio devengará el 100 por 100 de dicha cantidad. En caso contrario, el devengo será del 50 por 100.

Como excepción a lo anterior, en los viajes realizados para embarcar o desembarcar en el extranjero se seguirá el sistema de gastos a justificar desde la salida o hasta la llegada a domicilio, teniendo derecho el tripulante a una compensación equivalente a 21 dólares por cada día de viaje, en concepto de gastos de bolsillo.

En los supuestos en que el personal en comisión de servicio o en espera de embarque caiga enfermo fuera de su domicilio y no fuera concedida la hospitalización o el traslado a su domicilio, la compañía cubrirá la diferencia entre la dieta recogida en esta norma y la concedida por el ISM.

Liquidación del viaje.—En los casos de embarque, el tripulante cumplimentará el impreso de liquidación de viajes, adjuntando todos los justificantes y entregándolo todo ello al Capitán para su comprobación. El tripulante podrá optar por cobrarlo en el buque o que le sea abonado en la nómina siguiente.

En los casos de desembarque, el tripulante enviará la relación de gastos, junto con los justificantes, a la compañía, indicando fechas de salida del buque y llegada a domicilio, abonándose igualmente el gasto en la nómina del mes siguiente al de la recepción en oficinas de la liquidación.

La compañía concederá anticipos por la cuantía estimada de los gastos a realizar, o hasta 20.000 pesetas o su equivalente en dólares o en la moneda del país que se trate.

En los casos de embarque, y caso de que el tripulante solicite el anticipo antes mencionado, la compañía deberá efectuar la orden de transferencia correspondiente en el mismo día.

3.13 Plazas vacantes.

La empresa se compromete a mantener todos sus buques con las tripulaciones fijadas en los cuadros mínimos, y en caso de imposibilidad temporal para dotar cualquier plaza abonará el sueldo correspondiente de la plaza vacante entre quienes tengan que suplir la misma, cubriéndola en el primer puerto de escala del buque.

La cuantía a abonar incluirá el suplemento de superior categoría y la prima correspondiente a trabajos efectuados fuera de departamento si se dieran dichas circunstancias.

3.14 Estancias en zonas excluidas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.

Si se planteará la necesidad de enviar algún buque a un puerto situado en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación o durante la estancia de un buque se produjera en la zona declaración de guerra, entendiéndose como tal aquella en que la entidad aseguradora del buque exige una sobreprima igual o superior al 0,1 por 100 se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Caso de conocerse con antelación el hecho de ir a estas zonas, la compañía comunicará al buque, en el último puerto, la sobreprima vigente en ese momento.

Los tripulantes podrán optar entre realizar el viaje o desembarcar. En el primer caso, percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el siguiente cuadro:

Sobreprima de la aseguradora: De 0,1 a 0,2. Con opción de embarque: 50 por 100 salario base. Sin opción desembarque: 150 por 100 salario base.

Sobreprima de la aseguradora: De 0,21 en adelante. Con opción de embarque: 150 por 100 salario base. Sin opción desembarque: 300 por 100 salario base.

Los tripulantes que optaran por no realizar el viaje y desearan desembarcar antes de iniciar el viaje serán trasbordados a otro buque. En el supuesto de no ser posible el trasbordo, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan, no pudiéndosele mantener en esta situación por un período superior a siete días, transcurrido el cual pasará a la situación de expectativa de embarque.

2. En caso de producirse declaración de guerra durante la estancia de un buque en alguna zona o el buque se dirija a una zona de guerra, sin que ello se conociera antes de partir, los tripulantes percibirán la prima anteriormente dicha.

En todo caso, los tripulantes que lo deseen deben tener opción a desembarcar antes de la entrada en la zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.

3. La empresa contratará una póliza de accidentes para riesgos de guerra por el tiempo de permanencia en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación por los siguientes valores:

Muerte: 23.000.000 de pesetas.

Invalidez: 46.000.000 de pesetas.

3.15 Trabajos extraordinarios primados.

Se considerarán como tales aquellos que no corresponden a los que de modo tradicional se entienden como conservación y mantenimiento, y que se precisan efectuar por exigirlo la propia explotación del buque o necesidades extraordinarias que puedan presentarse.

Tal clase de trabajos serán primados económicamente, y cabe clasificarlos y distinguir la cuantía de la prima como se indica a continuación.

1. Trabajos tipo «A» sucios y penosos.

1.1 Limpieza de tanques de carga, tanques de lastre, «cofferdams», cuarto de bombas, dobles fondos y piques.

1.2 Limpieza parcial de alguno de los espacios recogidos en el apartado anterior.

1.3 Limpieza de tanques de combustibles, aceites, cárteres de motores principales, sentinas, torres de lavado, sellos de agua, trabajos en el interior de calderas, limpieza de enfriadores principales de aceite, agua y aire y trabajos realizados en sentinas.

1.4 Limpieza de condensadores, rotativas, picado en el interior de evaporadores y limpieza completa de galerías de barrido del motor principal.

1.5 Cambio de culatas, pistones y camisas, válvulas de escape, bombas de inyección, reparación de turbosoplantes, montaje y desmontaje de paquetes de barrido y cualquier otro trabajo realizado en el interior de los motores. Cualquier otro trabajo de reparación en la cámara de máquinas cuando la temperatura exceda de 43 °C.

1.6 Cementado y encalichado de tanques de agua dulce, cementado y encalichado de cajas de cadenas y limpieza de las mismas.

2. Trabajos tipo «B» penosos.

2.1 Reparación de serpentines en tanques de carga, reparación de líneas de carga, lastre, secado, válvulas afines, chupones y transmisiones de válvulas, siempre que estos trabajos sean efectuados dentro del tanque.

Los trabajos realizados en el cuarto de bombas y bombas de carga y secado por encima de los techos de sentinas serán considerados como trabajos habituales del Bombero.

- 2.2 Limpieza de tanques de compensación y observación.
- 2.3 Colocación de ánodos en tanques de carga y lastre.

3. Recargo de trabajo para el personal de fonda.

3.1 Recargo de trabajo para el personal de fonda por embarque de collas, garantías y técnicos ajenos a la compañía.

3.2 Embarque de provisiones por la tripulación cuando resulte imposible la contratación de collas para su embarque y/o traslado de la misma a los pañoles correspondientes.

3.3 Lavado y clasificado de ropa, que será efectuado conjuntamente por los camareros.

3.4 Reparto de artículos de sello y gambuza, que será efectuado semanalmente por el cocinero.

4. Trabajos fuera del propio departamento.

4.1 Trabajos realizados en un departamento distinto al que se pertenece, que no están recogidos en los puntos anteriores y que no son inherentes al cargo que se ocupa.

Estos trabajos se realizarán para efectuar reparaciones urgentes por averías durante la navegación o cuando surjan situaciones que, por su naturaleza, hagan peligrar la seguridad de las personas, del buque o de la carga.

No se considerarán trabajos fuera del propio departamento los incluidos en la descripción de funciones del tripulante que los realice, salvo que expresamente así se determine en la misma.

5. Tipos de primas.—Los trabajos antes citados serán primados en metálico con las siguientes cantidades brutas:

6.1 Trabajos tipo «A» (punto 1.1).—Buques tipo «Juana Tapias»: 1.814.521 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de diez días se incrementará la prima anterior en 256.688 pesetas.

6.2 Trabajos tipo «A» (punto 1.2).—Se concederá una prima cuya cuantía corresponderá proporcionalmente al volumen de los espacios tratados, tomando como base la cantidad fijada para la limpieza total. A estos efectos se considerará tanque completo cualquier limpieza parcial efectuada en ese tanque.

6.3 Trabajos tipo «A» (punto 1.3).—Se concederá una prima global, equivalente al producto de:

a) 1.184 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la operación en tanques laterales de combustible, aceites y sentinas.

b) 1.374 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en las operaciones de limpieza de cárteres de motor principal, tanques de doble fondo de cámara de máquinas, torres de lavado o sellos de agua, trabajos en el interior de calderas, limpieza de enfriadores principales y trabajos realizados en sentinas.

6.4 Trabajos tipo «A» (punto 1.4).—Se concederán las siguientes primas, a repartir entre las personas que intervengan en la operación:

- Condensadores: 38.461 pesetas.
- Picado evaporadores: 9.618 pesetas.
- Rotativas: 9.618 pesetas.
- Galerías de barrido: 66.385 pesetas.

6.5 Trabajos tipo «A» (punto 1.5).—Se concederá una prima equivalente al producto de 1.374 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.6 Trabajos tipo «A» (punto 1.6).—Se concederá una prima equivalente al producto de 1.374 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.7 Trabajos tipo «B» (punto 2.1).—Se concederá una prima equivalente al producto de 963 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra en tanques de lastre y 1.374 pesetas para tanques de carga y cámaras de bomba.

6.8 Trabajos tipo «B» (punto 2.2).—Se concederá una prima equivalente al producto de 830 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.9 Trabajos tipo «B» (punto 2.3).—Se concederá una prima de 2.473 pesetas por ánodo colocado o renovado.

6.10 Trabajos (punto 3.1).—Cuando el personal ajeno al buque exceda de dos personas, no considerándose como personal ajeno a los alumnos, inspectores de la compañía y familiares acompañantes, se concederá para

repartir entre el personal de fonda implicado una prima de 830 pesetas/día por el número de hombres que excedan de dicho número.

6.11 Trabajos (punto 3.2).—Se concederá una prima equivalente al producto de 830 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

6.12 Trabajos (punto 3.3).—El lavado y clasificado de ropa será primado con 37 pesetas pieza.

6.13 Trabajos (punto 3.4).—Se concederá una prima de 968 pesetas por cada reparto.

6.14 Trabajos (punto 4.1).—Se concederá una gratificación de 857 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

7. Información para los tripulantes que materialicen los trabajos antes citados.—El Capitán, y, cuando corresponda, el Jefe de máquinas, informará a los tripulantes sobre las cantidades que podrán percibir en base a los trabajos que se van a ejecutar.

8. Informe de los trabajos.—Para los trabajos recogidos en los apartados 1.1 y 1.2, el Capitán elevará a la empresa un informe que recogerá de modo conciso la siguiente información:

Definición de los trabajos realizados.

Tiempo empleado en la realización de los mismos.

Horario diario observado.

Relación nominal de tripulantes y horas trabajadas por cada uno de ellos.

Información sobre el peso de los residuos extraídos.

Respecto a los demás trabajos, informará a la empresa sobre la naturaleza de los mismos, los nombres de los tripulantes que intervinieron y el tiempo utilizado para su realización.

9. Pago de los trabajos.—Al finalizar los trabajos, el Capitán entregará a los tripulantes que los hayan efectuado, y lo soliciten, a la llegada a puerto español, la totalidad de la cantidad acordada en concepto de anticipo, que será descontado en la nómina que refleje el pago.

La forma de reparto queda establecida por las propias tripulaciones. De no existir acuerdo, el reparto se hará en base a las horas trabajadas por cada tripulante.

10. Condiciones generales.

10.1 Esta norma se ha hecho en atención a la suciedad o penosidad del trabajo. Las partes, conscientes de la dificultad de una norma que recoge exhaustivamente la descripción de los mismos, acuerdan que, previa la realización de cualquier trabajo que se pueda asimilar a éstos o incluso los que en la norma se recogen, y los que no estén claramente recogidos, se establezca, previa consulta con el Capitán o Jefe de máquinas, si procede, un diálogo entre el Jefe del departamento y el personal implicado en la realización del trabajo, a fin de llegar a un acuerdo en su calificación. En caso de que no se llegara a un acuerdo, se examinará el asunto en la primera reunión ordinaria entre el Comité de Empresa y la Dirección.

10.2 Los tiempos a emplear en los trabajos que sean primados por hora se establecerán previo acuerdo antes de la realización de los mismos.

10.3 En cualquier caso, el trabajo deberá efectuarse sin perjuicio de su posterior calificación.

3.16 Transporte de tripulantes.

La compañía proporcionará transporte a los tripulantes en aquellos puertos donde no se disponga de transporte público regular.

En los puertos nacionales, el horario de servicios de lanchas se establecerá ateniéndose al cambio de guardia, llegada y salida del buque, y demás necesidades del servicio siempre que se solicite.

Cuando el buque llegue a puerto se facilitará lancha a su llegada para el personal libre de trabajo.

En los cambios de guardia se respetará un período entre la llegada y salida de la lancha de treinta minutos salvo incompatibilidad con el horario local establecido.

En los puertos extranjeros, este horario se atenderá al de servicio local de lancha, si lo hubiera, y siempre que se solicite.

3.17 Manutención.

La compañía proporcionará una alimentación adecuada a la vida de a bordo. A tal fin, el suministro será el necesario en atención al tráfico y puertos de escala.

Los frigoríficos y oficios dispondrán de alimentos básicos para uso de los tripulantes.

En los puertos en los que no se haya efectuado embarque de provisiones, cada buque efectuará por sí mismo la compra de alimentos frescos por un importe de 90.000 pesetas.

Durante las estancias prolongadas en puerto, el Capitán efectuará los pedidos de consumo fresco diario directamente al provisionista, previa notificación a la compañía.

3.18 Pérdida de equipaje.

En caso de pérdida parcial o total del equipaje, durante la estancia del tripulante a bordo, o durante el viaje, cumpliendo orden de embarque/desembarque, los tripulantes tendrán derecho a ser indemnizados por la compañía.

Esta indemnización, de un importe máximo de 165.000 pesetas, excluye la pérdida de dinero y artículos de valor tales como joyas, etc.

Para el caso de extravío de equipaje y si en el momento de embarcar el tripulante no hubiera recuperado el mismo, el Capitán del buque le suministrará una cantidad de 20.000 pesetas para atender las primeras necesidades.

En el extranjero, el consignatario facilitará lo necesario.

3.19. Embarque de familiares acompañantes.

La compañía autorizará el embarque de familiares acompañantes de todos los tripulantes en la forma que se puntualiza a continuación:

Como condición básica se deberá tener en cuenta que la salud de los familiares acompañantes sea de todo punto satisfactoria y que, en el caso de señoras, no se encuentren en estado de gestación.

Los tripulantes lo solicitarán por escrito dirigido a la compañía y se lo entregarán al Capitán del buque, en donde se encuentre embarcado. A dicha solicitud se acompañará un escrito según modelo existente en el buque, exonerando a la compañía de toda responsabilidad que pueda relacionarse con sus respectivos embarques.

Los familiares acompañantes dispondrán del correspondiente pasaporte, así como los documentos que puedan ser exigidos por las autoridades del puerto, emigración o sanitarias.

Asimismo, harán de suscribir, previamente, una póliza de seguro que cubra todo tipo de riesgo como: Muerte, invalidez y accidente de cualquier clase que pudiera sufrir a bordo.

El límite de los familiares acompañantes vendrá dado, en todo caso, por el respeto del marco establecido por las normas de SEVIMAR.

En todo caso se dará prioridad a los embarques de garantías, técnicos, expertos, operarios, etc., que por necesidades de la empresa tengan que efectuar viajes.

En cuanto a la convivencia, disciplina y conducta en materia de seguridad se estará a los usos y costumbres anteriores.

Los gastos de manutención a bordo serán sufragados por la compañía.

La compañía abonará los gastos de viaje en los que incurran los familiares acompañantes cuando desembarquen por las siguientes causas:

Transbordo del tripulante ordenado por la compañía.

Desembarque del tripulante ordenado por un facultativo debido a enfermedad o accidente.

Si el tripulante fuese desembarcado a vacaciones en el extranjero antes del período mínimo de embarque establecido en el Convenio.

3.20 Ropa de trabajo.

La compañía proporcionará a los tripulantes la suficiente ropa de trabajo tales como buzos, botas de seguridad, guantes, cascos protectores, etc.

Al comienzo de cada campaña se entregará, previa firma del correspondiente recibo por parte del tripulante, lo siguiente:

Personal de máquinas: Tres buzos y un par de botas de seguridad.

Personal de cubierta: Dos buzos y un par de botas de seguridad.

Personal de cocina: Dos pantalones azules de trabajo y un par de zapatos de seguridad.

Independientemente de este suministro, para el caso de trabajos sucios se suministrará lo necesario para la realización de los mismos.

Al personal de fonda se le entregará la ropa que por usos y costumbres se le viene proporcionando.

Como compensación a la eliminación del envío del resto de la ropa de trabajo a los buques, a cada tripulante con carácter fijo en la empresa se le abonará una cantidad anual por este concepto de 15.391 pesetas, al objeto de que los tripulantes se equipen de la siguiente forma:

Oficiales: Chaquetón azul, jersey azul y uniforme caqui.

Maestranza y subalternos: Chaquetón azul, jersey azul, camiseta blanca y pantalón azul.

Este equipo deberá ser utilizado durante las estancias en puerto.

3.21 Collas de aprovisionamiento.

Se contratarán collas de aprovisionamiento para el embarque de provisión, pertrechos y respetos, que se encargarán de la estiba de lo referido anteriormente en los diferentes pañoles y gambuza en el caso de provisiones de boca.

En los puertos españoles se contratarán siempre.

No obstante, en el caso de que no sea posible su contratación, será la tripulación quien realice las mencionadas operaciones, devengando la prima establecida en la norma de trabajos extraordinarios primados.

3.22 Trabajos de superior e inferior categoría.

El desempeño de trabajos de categoría superior para cubrir vacantes por enfermedad, accidentes, vacaciones, licencias, servicio militar y otras análogas no dará lugar a la consolidación de la categoría, si bien el desempeño de la plaza superior dará derecho a todos los efectos a la retribución correspondiente a la plaza que ocupa temporalmente.

Si por necesidades perentorias o imprevisibles de la actividad productiva, «Naviera F. Tapias», precisará destinar a un trabajador a tareas correspondientes a categoría inferior a la suya, sólo podrá hacerlo por el tiempo imprescindible, manteniéndole la retribución y demás derechos derivados de su categoría profesional y comunicándolo a los representantes legales de los trabajadores.

3.23 Período de prueba.

Se establecen en este Convenio indicándole siempre por escrito en los contratos de trabajo los siguientes periodos de prueba:

Oficiales: Ochenta días.

Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

CAPITULO IV

Obra social

4.1 Jubilación.

Aquellos tripulantes que al 31 de diciembre de 1989 tuvieran el carácter del personal fijo y que acrediten diecisiete años de servicios ininterrumpidos en la compañía, no considerándose interrupción a estos efectos los periodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, tendrán derecho, siempre que acrediten que les ha sido reconocido el derecho a la jubilación por parte del Instituto Social de la Marina, a recibir de la compañía la cantidad de pago único establecida en la tabla adjunta, en el momento de su jubilación, en función de su categoría de escalafón.

Tabla de jubilación

Grupos	Categorías	Cantidad bruta de pago único a la jubilación Pesetas
1	Subalternos	1.607.536
2	Maestranza	1.908.036
3	Segundo Oficial	2.996.809
4	Primer Oficial	3.138.338
5	Jefe de máquinas	3.729.589
6	Capitán	3.813.403

4.2 Seguro de vida.

Se establecen las siguientes aportaciones para este seguro, aplicables a partir del 1 de agosto de de 1990:

Empresa: 2.204 pesetas por tripulante y mes.

Tripulantes: 1.597 pesetas por mes.

La póliza deberá cubrir los siguientes riesgos:

Muerte: Un capital.

Invalidez profesional: Un capital.

Muerte por accidente: Dos capitales.

Accidente de circulación: Tres capitales.

Asimismo, y caso de producirse alguna bonificación por baja siniestralidad, se destinará a aumentar los capitales.

El personal con contrato temporal que quiera continuar dado de alta en la póliza una vez finalice su contrato deberá ponerlo en conocimiento de la empresa en el momento de su desembarque, para que ésta realice las gestiones oportunas.

En tal caso, la aportación será efectuada íntegramente por el trabajador, descontándosele la cantidad correspondiente en el finiquito.

4.3 Seguro complementario de accidentes.

4.3.1 Como complemento a las garantías establecidas en el régimen general de la Seguridad Social, la compañía establece un seguro de accidentes para el personal sujeto a convenio de alta en nómina, que está regulado por la oportuna póliza suscrita por «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», y la compañía aseguradora.

4.3.2 Las coberturas son las siguientes:

4.3.2.1 Los accidentes de trabajo que puedan tener los asegurados con ocasión o consecuencia del trabajo que ejecuten por cuenta de «Naviera F. Tapias, Sociedad Anónima», incluyendo los ocurridos «in itinere».

4.3.2.2 Los accidentes no laborales que puedan tener los asegurados con ocasión o consecuencia de las actividades que realicen en su vida privada.

4.3.3 Los capitales base contratados para ambas coberturas son los siguientes:

Muerte: 2.633.727 pesetas.

Invalidez permanente: 16.042.460 pesetas.

4.3.4 Garantías, baremos y porcentajes indemnizables:

4.3.4.1 Muerte: 100 por 100 del capital base muerte.

4.3.4.2 Gran invalidez: 100 por 100 del capital base invalidez permanente.

4.3.4.3 Invalidez permanente absoluta: 100 por 100 del capital base invalidez permanente.

4.3.4.4 Invalidez permanente total para la profesión habitual: 100 por 100 del capital base invalidez permanente.

4.3.4.5 Invalidez parcial: Según baremo de la póliza de la compañía aseguradora sobre capital base invalidez permanente.

4.4 Ayuda de incapacidad laboral transitoria.

Con independencia de las prestaciones que el tripulante percibe en situación ILT por ley, se establecen las siguientes normas y beneficios complementarios:

1. Todo el personal en el momento de recibir el parte de alta o baja médica deberá comunicarlo inmediatamente al departamento de personal y remitirlo a la empresa a la mayor brevedad posible.

2. La empresa abonará un complemento de ILT, que garantizará unas percepciones iguales al 100 por 100 de la suma de salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento superior al mes tomando estos conceptos como cantidades brutas.

Este complemento no se abonará durante los primeros diez días de la situación de ILT.

Situación de invalidez provisional.—En esta situación, el tripulante recibirá una cantidad mensual equivalente a la diferencia entre el 100 por 100 de la base reguladora de la Seguridad Social y la prestación recibida.

La citada cantidad se revisará una sola vez, al año siguiente de su establecimiento, en un porcentaje idéntico al fijado para las retribuciones del restante personal, quedando, hecha esta única revisión, con carácter fijo, sin posterior incremento hasta el término de la situación.

El abono de la cantidad objeto de este párrafo quedará limitado a un máximo de dos tripulantes para el conjunto de la flota, repartiéndose la cantidad resultante caso de que haya más tripulantes en la situación de invalidez provisional.

4.5 Préstamos.

4.5.1 Préstamos urgentes.—Condiciones para su concesión:

Antigüedad: Dos años.

Saldo deudor: Es condición indispensable que el tripulante no tenga saldo deudor con la compañía procedente de un préstamo anterior no amortizado.

Amortización: Un año, en doce mensualidades iguales.

Fondo: Se establece un fondo de 3.540.000 pesetas.

Cuantía.—La cuantía máxima será de 200.000 pesetas para todas las categorías.

Forma de solicitud.—El préstamo debe solicitarse a través del Capitán, si el tripulante se encuentra embarcado, o directamente a la empresa, si el tripulante se encuentra en otra situación.

Concesión.—La solicitud será contestada a la mayor brevedad posible, efectuándose el abono por inclusión en nómina o mediante transferencia.

4.5.2 Préstamos extraordinarios.—La empresa concederá préstamos extraordinarios por un valor máximo de 600.000 pesetas a aquellos tripulantes que los soliciten y demuestren documentalmente y de forma fehaciente la necesidad de dicho préstamo.

Condición para su concesión:

Antigüedad: Dos años.

Saldo deudor: Es condición indispensable que el tripulante no tenga saldo deudor con la compañía procedente de un préstamo no amortizado.

Amortización: Tres años, con amortizaciones mensuales.

Interés: 4 por 100 anual sobre la cantidad pendiente de amortizar.

Fondo: Se establece un fondo de 15.490.000 pesetas para atender estos préstamos.

Forma de solicitud y concesión.—Los tripulantes que tengan necesidad de beneficiarse de este préstamo deberán solicitarlo a la compañía, por escrito, y explicando las causas que lo justifican, adjuntando, además, toda la documentación acreditativa.

La empresa resolverá en el plazo de quince días, una vez estudiada la documentación.

4.6 Ayuda para enseñanza especial.

Se garantiza para ayudar a los gastos de reeducación de todos los hijos de los trabajadores incapacitados físicos y psíquicos la cantidad de 277.000 pesetas por hijo, con un tope anual para la flota de 1.272.000 pesetas.

4.7 Entretenimiento a bordo.

Cada buque dispondrá de un fondo de 221.000 pesetas anuales para gastos de entretenimiento y, en particular, para

Libros y revistas.

Juegos recreativos.

Accesorios ping-pong, etc.

Al margen de lo anterior, cada buque recibirá seis películas de vídeo por mes.

CAPITULO V

Derechos sindicales

Independientemente de lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores y en la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical, se pactan los siguientes derechos sindicales.

5.1 Los miembros del Comité de Trabajadores dispondrán de una reserva de horas laborables, según lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, garantizándose, no obstante, que dicha reserva siempre será suficiente para la acumulación de las horas en un miembro del Comité, como liberado, si dicha acumulación se llegara a pactar.

5.2 Participará en la gestión de obras sociales establecidas en beneficio de los trabajadores o sus familiares.

5.3 Para mejor ejercicio de sus funciones, el Comité podrá ser asesorado por los expertos sindicales que designe.

5.4 Vigilará y colaborará en las condiciones y desarrollo de seguridad e higiene en el trabajo en la empresa.

5.5 Será informado de los expedientes disciplinarios que se incoen a cualquier tripulante.

5.6 Tendrá acceso a la utilización de los medios de comunicación del buque para los mismos fines.

5.7 Podrá convocar las asambleas de los buques, con el cumplimiento de los requisitos establecidos para las mismas.

5.8 Tendrá acceso a la información sobre los criterios seguidos para la adjudicación de plazas en tierra al personal de la flota.

5.9 Se garantiza plenamente y hasta dos años después del cese en el cargo que no existirá discriminación o represalias por la actividad sindical de los miembros del Comité de Trabajadores, realizadas conforme a las normas legales establecidas.

5.10 Trimestralmente se informará al Comité de Trabajadores de las actividades económicas de la empresa.

5.11 Cuantas normativas legales se establezcan y, en concreto, lo que se determine respecto al control de los contratos del personal temporal se estará, tanto la empresa como el Comité, a lo que en su día se dictamine.

5.12 Cuando exista un miembro del Comité a bordo, éste asumirá las funciones de Delegado de Buque.

Para el caso de que exista más de un miembro, por mutuo acuerdo entre ellos asumirá uno las funciones de Delegado de Buque, y caso de no haber acuerdo se someterá la designación a votación.

Para el caso de que no exista ningún miembro del Comité a bordo del buque, se designará de entre los tripulantes un portavoz-coordinador, que trasladará las peticiones de la tripulación al Capitán y representantes de los trabajadores.

Este portavoz-coordinador tendrá acceso a la utilización de los medios de comunicación del buque para dichos fines. Asimismo, podrá convocar asambleas ateniéndose a lo recogido en el Estatuto de los Trabajadores.

Disposición adicional primera.

Durante la navegación o en puerto para el caso de que el personal de a bordo, por causa de fuerza mayor, tuviese que realizar trabajos durante la noche a partir de las cero horas y se prolongase hasta las dos horas o más se le deberá conceder un descanso ininterrumpido de ocho horas.

El personal en esta situación de trabajo se programará de forma que éstos no superen las ocho horas continuas de trabajo extraordinarias.

Si a continuación del trabajo hubiese maniobras de atraque, desatraque, fondeo, salida de fondeo u operaciones de carga-descarga, deberán acometerse los mismos.

Se contratarán talleres de tierra para trabajos de mantenimiento preventivo de MMPP y MMAA.

No obstante, durante las situaciones de fondeo, nunca en operaciones de carga o descarga, el personal de día podrá realizar dichos trabajos de mantenimiento preventivo, los cuales no se acometerán cuando técnicamente los mismos no puedan finalizarse dentro de la jornada normal establecida en Convenio.

INFRACCIONES Y SANCIONES

1. Clasificación de las faltas.

Las faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves, de acuerdo con los siguientes criterios:

Gravedad de la infracción. Grado de voluntariedad: Imprudencia, intención, malicia y circunstancias.

Reincidencia y reiteración.

Perjuicio causado a personas o bienes.

2. Faltas leves.

Son faltas leves:

a) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que el retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerará falta grave.

b) Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado.

c) Incurrir en pequeños descuidos que afecten de forma objetivamente apreciable a la conservación de los materiales, útiles o efectos que el trabajador tenga a su cargo, incluidos camarotes y servicios comunes.

d) La omisión en la cumplimentación de documentos, correspondencia, etc., si ello no comporta perjuicios de consideración a personal o al buque, como demoras, gastos, etc., en cuyo caso tendrán la consideración de falta grave.

e) No comunicar a la empresa con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que puedan afectar a la Seguridad Social, así como los cambios de residencia o domicilio habitual.

f) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo que alteren la normal convivencia en el buque.

g) Todas aquellas que vulneren levemente las normales reglas de convivencia y trabajo.

h) La reincidencia manifiesta en el desconocimiento de sus funciones específicas.

i) La no asistencia a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en comisión de servicio para estos fines.

3. Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en un período no superior a treinta días. Cuando tuviera que relevar a un compañero bastará una falta no justificada. No obstante, previo acuerdo mutuo y con consentimiento del Jefe correspondiente, podrá alterarse el horario de los relevos.

b) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

c) La imprudencia en actos de servicio, si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque.

d) La desobediencia a las órdenes recibidas de los superiores en materia relacionada con el servicio, sin perjuicio de que las mismas, una vez cumplimentada, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad con la ejecución del mismo al Jefe del departamento o, en su ausencia, al inmediato responsable.

Si alguna orden dada por un superior implicara la realización por parte del subordinado de un trabajo no recogido en su descripción de funciones, éste podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden.

e) La embriaguez o toxicomanía habitual fuera de servicio que altere la normal convivencia y seguridad de a bordo.

f) El no declarar en debida forma el manifiesto personal y la pacotilla.

g) La desconsideración a las autoridades y personas que se encuentren a bordo.

h) La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el período de treinta días.

i) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la empresa, si no media justificación suficiente.

j) Originar frecuentes riñas y pendencias a bordo con los compañeros de trabajo.

k) La transgresión grave de las normas de seguridad e higiene establecidas.

l) La falta de aseo y decoro durante la permanencia en los locales de servicios comunes.

m) La negligencia que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.

n) La no asistencia reiterada a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en comisión de servicio para estos fines.

4. Faltas muy graves.

Se consideran faltas muy graves:

a) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización de la Dirección.

b) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos.

c) La embriaguez o toxicomanía en acto de servicio.

d) Retener o violar el secreto de la correspondencia oficial, particular o documentos reservados de la empresa, así como revelar a elementos extraños al Armador datos de reserva obligada.

e) Ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al Armador, compañeros o buque y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo causante de graves daños.

f) La simulación de accidente o enfermedad.

g) Solicitar permisos, licencias o excedencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos sin causa justificada.

h) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del Jefe respectivo.

i) No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique.

j) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar.

k) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

l) La reiteración de faltas graves, siempre que se cometan dentro del período de embarque.

m) Los malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes y Oficiales, así como a los compañeros y subordinados.

n) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio.

o) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

p) El abandono del servicio de guardia, sin causa que lo justifique.

q) La estafa, robo o hurto cometidos dentro del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos.

r) El contrabando o tenencia de mercancías, divisas o productos prohibidos por la Ley.

s) Observar conducta deshonesta a bordo.

t) La inobservancia de las normas de seguridad e higiene en el buque que afecte directamente a la integridad física de las personas, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.

u) La ocultación maliciosa del mal estado de los elementos de seguridad.

v) El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo.

5. Sanciones por faltas leves.

Serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

6. Sanciones por faltas graves.

Podrá imponerse alguna de las siguientes:

a) Inhabilitación por un período no superior a tres años para ascensos de categoría.

b) Suspensión de empleo y sueldo hasta cinco días.

7. Sanciones por faltas muy graves.

Podrán imponerse algunas de las siguientes:

a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta tres meses.

b) Postergación de hasta cinco años para el ascenso de categoría.

c) Despido.

8. Procedimiento sancionador.

8.1 Faltas leves.—Las faltas leves que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán, habiéndose de comunicar, en todo caso, por escrito a la empresa y al Delegado de Buque, o representantes del personal, junto con una explicación de los hechos que han motivado la sanción.

En caso de no existir a bordo Delegado de Buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa.

En cualquier caso se advertirá al personal del derecho que le asiste, en caso de disconformidad, de recurrir contra la sanción ante el Delegado de Buque o cualquier representante del personal, quien de estimarlo oportuno pasará el informe al Comité, que tratará del asunto en la primera reunión ordinaria que se celebre.

8.2 En los supuestos de comisión de falta grave o muy grave, el Capitán o la representación de la empresa iniciará la correspondiente información, y necesariamente se seguirán los trámites siguientes:

Se informará al tripulante de la falta imputada dentro de los tres días siguientes al conocimiento de la misma por parte del Capitán, salvo casos justificados en que se ampliará este plazo. Posteriormente el tripulante dispondrá de un plazo de tres días para presentar el correspondiente pliego de descargos, salvo casos justificados, en que se ampliará este plazo. Si el tripulante manifestara su incapacidad para confeccionarlo, el Capitán y el Delegado de Buque, o miembro del Comité de mutuo acuerdo, nombrarán al tripulante que consideren más idóneo para ayudar al presunto infractor en esta tarea. El Capitán enviará a través del procedimiento que pueda resultar más rápido (télex, correo, etc.), el pliego de descargos del tripulante, así como cualquier otra documentación relacionada con el caso a la Jefatura de Personal.

Con posterioridad, y en un plazo de siete días, contados desde la recepción de esta documentación, la compañía enviará, junto con su opinión sobre el asunto, toda la documentación referida al Comité de Empresa, y éste dispondrá, asimismo, de un plazo de diez días, a fin de emitir el informe que corresponda, que enviará a la Jefatura de Personal.

Conocidos todos los informes, la compañía resolverá lo que considere oportuno en el plazo de siete días, decisión que comunicará al interesado, Comité de Empresa y Capitán.

En cualquier caso, los plazos mencionados se contarán por días hábiles y comenzarán a contar desde el momento en que cada una de las personas o instituciones mencionadas reciban las correspondientes comunicaciones.

8.3 Si en alguna fase del procedimiento mencionado no estuviese el tripulante a bordo, iniciará o continuará las actuaciones la Jefatura de Personal.

8.4 Las presuntas faltas cometidas por todo el personal, sin exclusión de ninguna de las categorías de a bordo, serán tramitadas por conducto reglamentario.

9. Prescripción de faltas.

Las faltas leves prescribirán a los diez días, a contar desde la fecha en que la empresa haya tenido conocimiento de su comisión; las graves, a los veinte días, y las muy graves, a los sesenta días, y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

Desde el momento en que se produzca la comunicación al interesado por presuntas faltas, que pudieran calificarse como graves o muy graves, hasta su resolución, quedarán interrumpidos los plazos de prescripción anteriormente referidos.

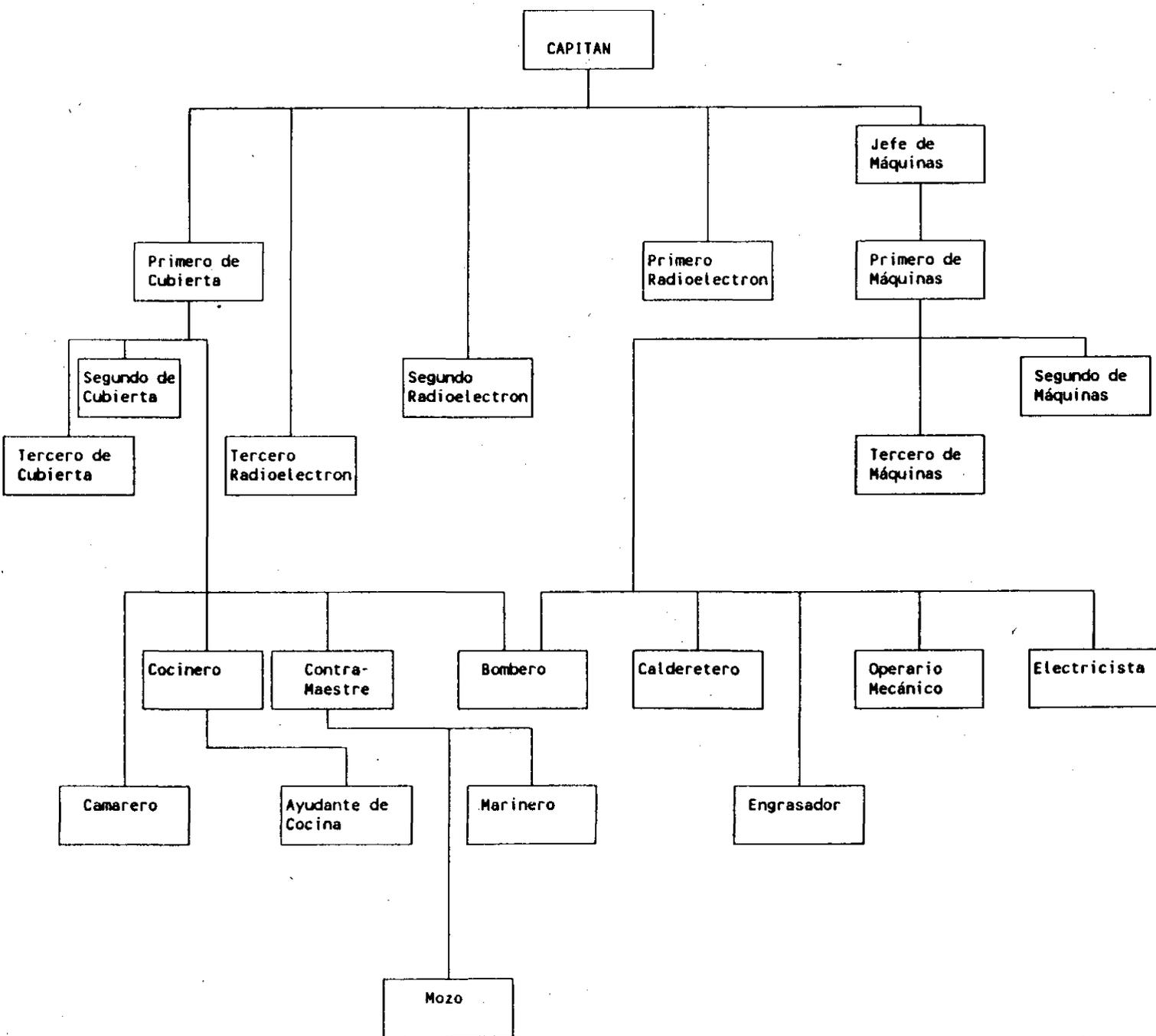
10. Recurso contra sanciones impuestas.

La valoración de las faltas y las correspondientes sanciones impuestas, en su caso, serán siempre revisables ante la jurisdicción competente, dentro de los términos y plazos legales establecidos al efecto.

11. Disposición final.

De acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1990, de 10 de marzo, estas normas sustituyen a las establecidas en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante sobre Faltas y Sanciones, quedando, asimismo, sin vigor cualquier norma pactada con anterioridad sobre esta materia.

ORGANIGRAMA FUNCIONAL Y JERÁRQUICO



DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Capitán: Es quien designado por la empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla todas las actividades que se realizan a bordo, siendo responsable de la seguridad del buque, tripulación, cargamento y navegación, así como de la conservación y operatividad del mismo, adoptando las medidas legales al objeto de que a bordo se observe el grado de conducta requerido, debiendo cumplir las leyes, reglamentos y normas existentes, siendo representante del Armador frente a terceros.

Informará al Jefe de Máquinas de las órdenes que reciba de la compañía, autoridades, etc., que puede afectarle y le notificará la situación al buque.

Tendrá en su poder los fondos del buque.

Atenderá a todas aquellas cuestiones que permitan el perfecto funcionamiento de los equipos, bienestar de los tripulantes, etc.

Será responsable de cumplimentar personalmente los Diarios de Navegación y llevará control de los certificados del buque. Periódicamente cambiará impresiones con el Primer Oficial de Cubierta sobre esta documentación.

Dirigirá personalmente todas las maniobras y recaladas.

En aquellas ocasiones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, fuera preciso el concurso de los tripulantes para realizar trabajos en otros departamentos, requerirá esta cooperación. De estas situaciones, el Capitán elevará informe inexcusablemente a la Dirección de la empresa y ésta al Comité.

Jefe de Máquinas: Es quien, designado por la empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla las actividades que se realizan en el Departamento de Máquinas y servicios dependientes de éste, siendo responsable de su funcionamiento y coordinación.

Controlará los consumos de combustibles, aceites y grasas de todo el buque.

Cumplimentará personalmente el diario de máquinas y todos los impresos y estadillo relativos a su departamento.

Mantendrá informado al Capitán de todos los datos o incidencias que le permitan formar a éste un juicio exacto en que basar sus decisiones.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Primer Oficial de Cubierta: Es el Jefe del Departamento de Cubierta y de la Fonda, responsabilizándose de su supervisión, administración y operación.

Es responsable del mantenimiento y buena forma de trabajo de todos los equipos de seguridad, contraincendios y salvamento del buque, con excepción de los electromecánicos y electrónicos, cuyo mantenimiento corresponderá al Electricista bajo la supervisión del Primer Oficial de Máquinas.

Recibirá los informes sobre situaciones y necesidades de los equipos de seguridad del buque a través del Tercer Oficial de Cubierta, al objeto de realizar los pedidos necesarios.

Es responsable de la carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etc.

Será el responsable de hacer los pedidos de seguridad que sea preciso renovar, introducir o reponer, para lo cual será informado por cualquier tripulante, Primer Oficial de Máquinas u órganos creados a tal efecto.

En la mar.—Efectuará la guardia de cuatro a ocho y de dieciséis a veinte horas.

En puerto.—Efectuará la guardia de ocho a dieciséis, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Compete al Primer Oficial la distribución y supervisión de los trabajos de cubierta y fonda, debiendo considerar como su principal objetivo el mantener el buque, sus departamentos y equipos en las mejores disposiciones de seguridad, buen estado, limpieza y aspecto, teniendo presente, en todo momento, que el factor fundamental para el mejor logro de los planes a desarrollar es la racionalización de los trabajos y la facilitación de las labores a los tripulantes.

Programará, conjuntamente con el Primer Oficial de Máquinas y con la suficiente antelación, los trabajos a efectuar por los bomberos.

Asistirá en el Puente al Capitán en las maniobras de llegada, salida, cambio de amarre, etc. No obstante, en atención a la seguridad de personas y buque podrá ser destinado a otro lugar.

Programará las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etc.

Preparará las instrucciones para efectuar estas operaciones, las pondrá por escrito y, una vez visadas y aprobadas por el Capitán, las entregará a los Oficiales de Cubierta y una copia al Primer Oficial de Máquinas.

Estará presente y dirigirá las operaciones de relleno de tanques, cuando por la velocidad de carga o circunstancias especiales se requiera su presencia como mejor conocedor que debe ser de las instalaciones.

La liquidación de final de carga será efectuada por el Primer Oficial, que las presentará al Capitán para su visto bueno antes de comunicar las cantidades a los Cargadores, Supervisores, etc.

Al objeto de poder confeccionar las instrucciones de carga y descarga, contactará con Cargadores/Receptores, informando al Capitán de las condiciones y exigencias de éstos, comentando las posibilidades de efectuar las operaciones.

En limpieza de tanques, el Primer Oficial confeccionará las instrucciones, dando tiempos, número de máquinas a utilizar, períodos para arriado de máquinas, etc.

Dejará estas instrucciones, una vez visadas por el Capitán a los Oficiales de guardia, entregando una copia al Primer Oficial de Máquinas.

Pasará inspección a los tanques limpios, comprobando su estado e informando al Capitán.

Controlará las horas extraordinarias y trabajos primados de sus departamentos, confeccionando los partes correspondientes.

Supervisará todos los trabajos de sus departamentos, servicios de cubierta, informando al Primer Oficial de Máquinas de las deficiencias que puedan existir y colaborando con éste para su solución.

Confeccionará los pedidos de sus departamentos. Asimismo se encargará de la confección del inventario de pertrechos y repuestos correspondientes al Departamento de Cubierta y Fonda.

Comunicará al Capitán los casos de enfermedad o accidente que surjan entre los tripulantes, así como de las supuestas infracciones de sus departamentos.

Es responsable de que se mantengan el buen estado de limpieza, aspecto y conservación de la habilitación del buque, para lo que pasará revisión de cámaras, camarotes, etc., con periodicidad nunca superior a los siete días.

Confeccionará la documentación de viajes, cargas y descargas, etc., que presentará a la aprobación y firma del Capitán.

Supervisará personalmente aquellas operaciones que puedan encerrar un peligro potencial.

Será el encargado de tomar gases en los tanques previamente a la realización de cualquier trabajo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que por carácter de urgencia o peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Primer Oficial de Máquinas: Es el Jefe del Departamento de Máquinas y responsable de la supervisión, operación y distribución de los trabajos al personal de este departamento.

En la mar.—Realizará la guardia de cuatro a ocho y de dieciséis a veinte horas.

En puerto.—Realizará la guardia de ocho a dieciséis horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Cuando por las condiciones o necesidades sea preciso, acudirá a las maniobras de su departamento.

Programará, conjuntamente con el Primer Oficial de Cubierta y con la suficiente antelación, los trabajos de mantenimiento a efectuar por los Bomberos.

Al distribuir los trabajos, lo hará de forma que resulte lo más rápido y fácil de ejecutar para un mejor rendimiento y mínimo esfuerzo por parte del personal.

Informará al Jefe de Máquinas lo efectuado y las previsiones de los trabajos futuros.

Dejará instrucciones por escrito a los Oficiales de Máquinas sobre todo lo que se vaya a efectuar en sus guardias. En estas instrucciones concretará lo mejor posible los trabajos que se vayan a ejecutar, tanto en puerto como en la mar.

De acuerdo con la programación de operaciones informará al Primero de Cubierta del estado de los aparatos que pudieran ser utilizados en las operaciones de descarga y/o limpieza de tanques y equipos de maniobra.

Es responsable de los equipos de seguridad del buque que por su naturaleza se encuentren bajo la supervisión y mantenimiento del Electricista.

Informará al Jefe de Máquinas de las averías que se produzcan.

Deberá conocer las existencias de respetos y provisiones de que dispone en todo momento, conservándolas en perfectas condiciones para su utilización inmediata y poniéndolo en conocimiento del Jefe de Máquinas para que proceda a tramitar el pedido correspondiente, el cual formalizará y tramitará el pedido oportuno, confrontando la recepción de pedidos y provisiones solicitadas.

Llevará el control de las horas extraordinarias y penosas del departamento y confeccionará los impresos correspondientes.

En su guardia se realizará el soplado de calderas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques con sistema U.M.S.—En esta situación su jornada será la establecida en la norma de U.M.S. de este Convenio Colectivo.

Si en su horario de disponibilidad coincidiesen operaciones de toma de consumo dirigirá y controlará las mismas con el engrasador correspondiente.

En puerto, en su período de disponibilidad supervisará los trabajos que puedan llevarse a cabo por el personal de tierra, al inicio y finalizado de los mismos.

Segundo Oficial de Cubierta: Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga y lastre, desgasificación y limpieza, equipos contra incendios y de seguridad.

En el mar.—Realizará la guardia de cero a cuatro y de doce a dieciséis horas.

En puerto.—Realizará la guardia de cero a ocho horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En maniobras estará en el puesto que le asigne el Capitán.

Será de su competencia la confección de datos variables, estado de caja y todo aquello relacionado con las nóminas y devengos.

Recibirá del Capitán facturas y vales de anticipos, consumos de tripulantes para la inclusión en nómina.

Durante los días 1, 2, 13 y 14 de cada mes, anotará los anticipos que requiera cada tripulante para hacerlos efectivos los días 3 y 15 de cada mes. Asimismo, facilitará a aquellos tripulantes que embarquen, desembarquen y lo soliciten un anticipo a cuenta de su liquidación de viaje.

Los casos de extrema necesidad o urgencia quedarán exentos de las normas anteriores.

En los buques con rutas al Golfo Pérsico y América desde puertos españoles mantendrá la costumbre de facilitar al tripulante los anticipos de llegada y salida.

Facilitará a los tripulantes durante la permanencia y, a ser posible, a la llegada, la divisa requerida dentro de los márgenes permitidos por la legislación vigente, en concepto de anticipo.

Tendrá al día los elementos de uso en derrota para la navegación.

En puerto seguirá las instrucciones escritas que le serán entregadas por el Primer Oficial relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos o averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá, si hubiere lugar, al visto bueno del Capitán, y las presentará a la firma de cargadores, receptores, etc., firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En el mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación.

Recibirá instrucciones escritas sobre las operaciones a efectuar en su guardia, a las que atenderá siempre que lo permitan la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el Cuaderno de Bitácora. De estas operaciones, será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos los trabajos de carácter administrativo.

Segundo Oficial de Máquinas:

En el mar.—Realizará la guardia de cero a cuatro y de doce a dieciséis horas.

En puerto.—Realizará la guardia de cero a ocho horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Es su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá a las instrucciones recibidas que sólo podrá cambiar ante imprevistos o averías que lo justifiquen.

En la mar recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Será responsable del análisis y estado de las aguas.

Será de su responsabilidad el mantenimiento del control de respuestos.

Acudirá a las maniobras se si requiere su presencia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques con sistema UMS.—Recibirá del Primer Oficial de Máquinas las instrucciones precisas sobre los trabajos de mantenimiento a efectuar.

En esta situación, su jornada será la establecida en la norma UMS de este convenio colectivo.

Si en su horario de disponibilidad coincidiesen operaciones de toma de consumo dirigirá y controlará las mismas con el engrasador correspondiente.

En puerto, en su período de disponibilidad supervisará los trabajos que puedan llevarse a cabo por el personal de tierra, al inicio y finalizado de los mismos.

Tercer Oficial de Cubierta: Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga, lastre, desgasificación y limpieza, equipos contraincendios y de seguridad.

En el mar.—Realizará la guardia de ocho a doce y de veinte a veinticuatro horas.

En puerto.—Realizará la guardia de dieciséis a veinticuatro horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta.

En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En las maniobras acudirá al puesto que le asigne el Capitán.

Se encargará de la supervisión y mantenimiento de los equipos de seguridad del buque, remitiendo al Primer Oficial de Cubierta informe del estado de todo el material, así como de las necesidades de pedido.

Será el responsable de confeccionar la documentación de puertos (listas de tripulantes, manifiestos, etc.). Controlará las altas, bajas, partes de Seguridad Social, etcétera.

Mantendrá el botiquín en estado reglamentario, entegando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta.

En puerto seguirá las instrucciones escritas que le serán entregadas por el Primer Oficial relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos o averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá, si hubiese lugar, al visto bueno del Capitán, y la presentará a la firma de Cargadores, Receptores, etcétera, firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En la mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación.

Recibirá instrucciones escritas sobre las operaciones a efectuar en la guardia, a las que atenderá siempre que las permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el cuaderno de bitácora. De estas operaciones, será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos de los trabajos de carácter administrativo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que deba existir en beneficio de personas y bienes.

Tercer Oficial de Máquinas:

En el mar.—Realizará la guardia de ocho a doce y de veinte a veinticuatro horas.

En puerto.—Realizará la guardia de dieciséis a veinticuatro horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Es su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, así como de todos los accesorios que puedan producirse sobre su guardia.

En puerto, el Primer Oficial de Máquinas le entregará instrucciones sobre los trabajos a realizar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá a las instrucciones recibidas que sólo podrá cambiar ante imprevistos o averías que lo justifiquen.

En la mar, recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Preferentemente en su guardia será el responsable de llevar a cabo los trasiegos de combustible.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Será el encargado de llevar el control de repuestos.

En los barcos donde no hubiera Electricista asumirá las funciones de éste, excepto el cambio de lámparas en camarotes que será efectuado por los ocupantes de los mismos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Oficial Radiotelegrafista: Atenderá a su guardia, de acuerdo con los horarios establecidos internacionalmente.

Pasará y recibirá el tráfico durante sus períodos de guardia, y siempre que necesite pasar o recibir tráfico fuera de sus horarios de guardia pedirá autorización al Capitán, quien a la vista de las circunstancias autorizará o no en el servicio.

Recibirá los partes meteorológicos normales, así como los que con carácter extraordinario pueda solicitar el Capitán.

Atenderá al mantenimiento de los equipos de su Departamento y de ayuda a la navegación.

Confeccionará los partes, estadillo y demás documentación de la compañía de radio, o empresa contratada, así como la exigida por la empresa.

Llevará el control de los gastos de gambuza de los tripulantes. Entre los días 1 al 3 de cada mes entregará al Capitán un relación del gasto de cada tribulante.

Entregará confeccionados los recibos correspondientes que adjuntará a los vales junto con los estadillos de consumo mensuales o bimensuales. El Capitán, dado el visto bueno, los entregará al Segundo Oficial de Cubierta para su descuento o inclusión en nómina.

Pondrá en conocimiento del Capitán cualquier comunicación que atente contra la seguridad del buque, tripulación y sus intereses o contra aquello que atente contra las normas internacionales.

Tendrá informado en todo momento al Capitán del estado en que se encuentren los aparatos a su cargo, así como de las reparaciones que sean necesarias efectuar.

En puerto, su guardia será de ocho a dieciséis horas. No obstante, el Capitán podrá autorizar la ausencia de a bordo en función del servicio.

Cuando se ausente de a bordo, las llaves de la telegrafía las entregará al Oficial de Guardia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente del suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Contra maestre: Depende directamente del Primer Oficial de Cubierta, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el jefe inmediato del personal subalterno de cubierta, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para la ejecución de las labores y trabajos relacionados con el departamento de cubierta.

En caso de necesidad, participará en los trabajos del departamento de máquinas relacionados con su especialidad, como izado y traslado de peso, preparado de andamios y guindolas, etcétera.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él depende, valorando los conocimientos, aptitud y conducta de cada uno de ellos, así como su función específica para, en cualquier momento, estar en condiciones de aprovechar óptimamente los servicios de todos.

Su jornada laboral será la establecida para personal de día.

En operaciones de carga y descarga reforzará, si fuera requerido para ello, la guardia conjuntamente con los marineros.

Si esta situación coincidiera en domingos, festivos o sábados, devengará las horas extraordinarias correspondientes a la jornada normal de los días laborales, pero no el exceso hasta doce, al estar absorbido por el plus de disponibilidad.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, cabos y cables de amarre, material de laboreo de jarcias, material de seguridad de cubierta, controlando las entradas y salidas del material, pinturas, etcé-

tera, guardadas en ellos, retendrá las llaves de los paños a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente durante la permanencia del buque en puerto. Durante su ausencia las llaves de los paños las entregará al Oficial de Guardia.

En las maniobras de atraque y desatraque, tanto a muelles como a boyas, será el encargado de la faena de anclas, manipulación de molinetes, etcétera, realizará los trabajos que por su especialización así lo requieran, tales como guarnir y levantar puntales, guindolas, escalas, planchas, etcétera.

Dirigirá las maniobras de embarque o desembarque de provisiones o piezas y será el responsable del trincaje de cualquier pieza sobre cubierta.

Contribuirá a la limpieza de tanques, preparando el material preciso y a la extracción de sedimentos cuando sea necesario efectuar dicha operación.

Será el responsable del engrase de pescantes, pastecas, puertas, estancas, portillos y demás elementos de cubierta a excepción de molinetes, maquinillas y servicios de carga.

Mantendrá en buen estado las mangueras y máquinas de rascar y pinta.

Informará al Primer Oficial de Cubierta de los requerimientos de material y herramientas que necesite o prevea necesitar.

Dirigirá, bajo la supervisión del Oficial responsable, la maniobra de izado y arriado de mangueras de carga y combustible en puesto o terminales en los que las normas de los mismos exija; será la tripulación la que lleve a cabo dicha operación.

No se necesitará del trabajo o de la maniobra de salida de puerto, sin antes comprobar personalmente que el buque se halla arranchado a son de mar y se han recogido los útiles de trabajo empleados. Del resultado de la inspección dará cuenta al Oficial de Guardia de cubierta antes de abandonar el servicio.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada de trabajo dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, es necesario, tendrá obligación de montar guardia normal.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Calderetero: El Calderetero desempeñará las funciones de Engrasador, sin perjuicio del devengo de las retribuciones económicas que le correspondan por su categoría.

Su horario de trabajo será el recogido en la norma UMS de este convenio colectivo.

Cuando se ralicen operaciones de consumo en su período de disponibilidad, será el encargado de realizarlo bajo la supervisión del Oficial de Máquinas en situaciones de disponibilidad.

Acudirá a las maniobras de cubierta de amarre/desamarre, colaborando en la estiba de la maniobra, cuando sea requerida su presencia.

Si las maniobras coincidiesen en su horario de jornada, devengará la prima correspondiente a los trabajos fuera de Departamento. Cuando las maniobras tuviesen lugar fuera de su jornada, percibirá además horas extraordinarias.

Operario Mecánico.—Dependerá del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en convenio colectivo.

Está obligado a conocer, manejar y mantener las máquinas-herramientas de que disponga el buque.

Atenderá todos los trabajos mecánicos, manuales, de soldadura eléctrica o autógena, etcétera.

Es de su obligación el ordenamiento del taller mecánico y pañol. Tendrá en su poder la llave de éste, que entregará al Oficial de Guardia cuando se ausente.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o considere puede necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada dará cuenta al Primer Oficial de Máquinas de los trabajos realizados y recibirá instruc-

ciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En buques con sistema UMS.—Su jornada será la estipulada para su cargo en la norma UMS de este convenio.

En puerto su jornada será de día.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Electricista: Depende del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Su jornada será la establecida para personal de día.

Será el responsable del mantenimiento y reparación de los diferentes equipos eléctricos del buque, alternadores, motores eléctricos, cuadros principales, de emergencia y de distribución.

Asimismo será responsable del mantenimiento y reparación de los diferentes sistemas eléctricos, electrónicos y electroneumáticos de automatización del departamento de máquinas, y los relativos al control de carga y descarga.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos del material y herramientas que necesite o considere pueda necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Se encargará de la recepción y control de todos los respetos, pertrechos y materiales relacionados con su cometido, así como de la adecuada colocación y conservación en el lugar destinado a su almacenamiento.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

Bombero: Dependerá del Primer Oficial de Cubierta a efectos de operaciones, y de mantenimiento de los equipos de seguridad del buque.

Dependerá del Primer Oficial de Máquinas a efectos de mantenimiento, salvo lo estipulado en el párrafo anterior, quien lo ocupará preferentemente en las funciones definidas más adelante, sin perjuicio de que pueda ser utilizado en trabajos de reparación o mantenimiento de otros equipos del buque que sean acordes a su categoría.

Cuando trabajen dos Bomberos conjuntamente, los trabajos serán dirigidos por el de más antigüedad en el cargo.

Cuando por razones de trabajos de mantenimiento en la sala de máquinas sea necesaria la presencia de uno de los Bomberos en dichos espacios durante un período largo, se efectuará una rotación semanal entre los dos Bomberos.

Tendrá a su cargo el manejo y entretenimiento de los equipos de carga, lastre y limpieza de tanques y aguado, así como atender a las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza de tanques, desgasificación, trasvases y limpiezas con crudo.

Su horario de trabajo será el siguiente:

En el mar.—Su jornada será la establecida para personal de día.

Cuando se efectúen operaciones, el régimen de trabajo será similar al de puerto operando.

En puerto o terminales de carga/descarga.—Estará a doce horas de guardia siempre que se efectúen operaciones.

El Primer Oficial de Cubierta le entregará instrucciones escritas sobre las operaciones a realizar, debiendo informar al Oficial de Guardia de la marcha de las mismas, así como de cualquier avería o dificultad que pueda ocurrir, con objeto de que éste le ordene las medidas u operaciones a efectuar.

Comprobará y facilitará las conexiones de que las mangueras de carga y consumo, y en aquellos terminales o instalaciones en que no sean conectadas por el personal de dichas terminales efectuará conexiones junto con el personal de cubierta que se designe.

Será el encargado de engrase de molinetes, maquinillas y elementos en cubierta del sistema de carga.

Realizará los trabajos de fontanería de a bordo.

Acudirá a las maniobras con el personal de cubierta.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente

al suyo, acudirá en aras de la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Cocinero: Depende directamente del Primer Oficial de Cubierta y es responsable de la confección y servicio de comidas, limpieza y saneamiento de los espacios designados al mismo.

Su horario de trabajo será:

En la mar: De nueve a trece y de dieciséis a veinte horas.

En puerto: De ocho a trece y de dieciséis a diecinueve horas.

Se hace responsable ante el Capitán de la administración de los víveres y ante el Primer Oficial de la eficiencia de su departamento.

El cocinero es responsable de la custodia de las llaves de los pañoles, gambuza, cámaras frigoríficas, etcétera. No hará entrega de estas llaves a otras personas que no sea el Capitán, Oficiales de Guardia y Ayudantes de Cocina y Marmitón. Estos dos últimos le sustituirán a todos los efectos durante su ausencia a bordo.

Es responsable ante el Primer Oficial de Cubierta del estado de limpieza de la cocina, gambuza, frigorífico, excepto los filtros de la cocina que serán competencia del departamento de máquinas. Diariamente comprobará la temperatura de los frigoríficos, informando al Primer Oficial de Máquinas de las lecturas o irregularidades que observe.

Será responsable del reparto de los artículos de sello y gambuza una vez por semana, percibiendo la prima establecida en el apartado correspondiente de Trabajos Extraordinarios Primados, sin perjuicio del devengo de las horas extraordinarias que correspondan.

Deberá facilitar al Ayudante de cocina la lista de la comida a preparar con tiempo suficiente para su puesta a punto.

Los menús serán confeccionados por el Cocinero, teniendo en cuenta las zonas de navegación del buque, entregando dicho menú al Primer Oficial de cubierta.

La lista de pedido de provisiones será confeccionada por el Cocinero y presentada al Primer Oficial.

Supervisará la entrega de provisiones y su colocación en los lugares asignados, comprobando calidades y cantidades según albarán de entrega del cual conservará una copia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Ayudante de Cocina: Depende directamente del Cocinero. Hará el pan, preparará los desayunos y elaborará y preparará las comidas ayudando al Cocinero.

Su horario de trabajo será de:

En la mar: De ocho a trece y de dieciocho a veintiuna horas.

En puerto: De ocho a trece y de dieciséis a diecinueve horas.

Ayudará al Cocinero en la confección de los menús, teniendo en cuenta las provisiones disponibles y el clima.

Auxiliará al Cocinero en las tareas inherentes a la manipulación del genero en frigoríficos, gambuza, etcétera.

Colaborará en la limpieza de la cocina, gambuza, frigoríficos y enseres de cocina y en la preparación de todos los alimentos necesarios para la elaboración de la comida.

Ayudará al Cocinero en la recepción de la provisión de boca y fonda.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente del suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Marinero: Estarán a las órdenes inmediatas del Contramaestre para la ejecución de los trabajos de su competencia, excepto el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Realizarán las faenas propias de la maniobra del buque, en las entredas y salidas de puerto, y efectuarán guardias de timón, vigía, retén de puente, guardias de portalón, etcétera.

Tres Marineros montarán guardia, uno en cada guardia, dependiendo directamente del Oficial responsable de la misma. Navegando durante el día, siempre que la situación y condiciones de navegación lo permitan y un alumno monte guardia con el Oficial de turno, el Marinero de guardia podrá ir a trabajar a cubierta de acuerdo con la norma 11 de IMO.

Mantendrán en buen estado de limpieza el puente y sus dependencias y radiotelegrafía si se encontrara en la misma cubierta. Estas labores se podrán realizar de lunes a sábado mediodía, excluyendo festivos, exceptuando el piso del puente en los buques del primer grupo cuando las llegadas coincidan en dichas fechas.

En puerto harán guardia de portalón principalmente, atendiendo los cabos de amarre, anclas en fondeadero, vigilancia en las conexiones de mangueras y ayudarán, si fuera necesario, en operaciones de carga, descarga, lastres, deslastre, etcétera. Asimismo participarán en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustible en los puertos o terminales donde así lo exijan las normas de los mismos. No abandonarán la guardia, excepto en los casos que se lo ordene el Oficial responsable de ella.

En el caso de que las circunstancias lo requieran reforzarán las guardias.

El horario de los Marineros no sujetos a guardia será el establecido en el Convenio Colectivo.

Efectuarán las faenas propias de la maniobra del buque en las entradas y salidas de puertos, trabajos de conservación en cubierta, costados, superestructuras (cuando las condiciones de seguridad lo permitan), tanques y compartimentos o lugares que dependan del departamento de cubierta, e igualmente atenderá el pintado del departamento de fonda, cuando sea requerido para ello.

Atenderá el mantenimiento y conservación de los palos, jarcias, chimeneas, etcétera.

Auxiliará en el baldeo, limpieza y desgasificación de tanques.

Efectuará la limpieza de tanques, extracción de sedimentos, etcétera, cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque o desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc. Excepto en condiciones anormales, no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Engrasador: Estará a las órdenes inmediatas del Primer Oficial de máquinas, y en su defecto, del Primer Oficial de Máquinas para la ejecución de los trabajos de su competencia que se le asigne, excepto el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Los Engrasadores de día tendrán la jornada establecida en el Convenio Colectivo y efectuarán los trabajos de limpieza, conservación y mantenimiento de todos y cada uno de los elementos y espacios integrantes de la sala de máquinas, y de los que estén adscritos al Departamento, debiendo ayudar en la ejecución de los trabajos de mantenimiento, reparación y limpieza de clarificadores.

Deberá conocer los aparatos en funcionamiento y su régimen normal de trabajo, así como los distintos tanques de combustible, aceites, agua y los sistemas de trasiego, achique de sentinas, etcétera.

Conocerá, atenderá y manejará los equipos de producción de vapor, calderas, caldereta, tuberías, bombas, válvulas, etcétera.

Conocerá también los diferentes aparatos indicadores, manómetros, vacuómetros, pirómetros, termómetros, sondas, etcétera, y sus valores medios en régimen normal de trabajo.

Ayudará a la recepción de provisiones, respetos, y materiales.

Atenderá la guardia que pueda haberle sido asignada, cumpliendo las obligaciones generales y específicas de su cometido, como son, engrase de balancines, achique de sentinas, relleno de aire de botellas, puesta en servicio y parada de los equipos que a juicio del Oficial de guardia sea o no necesario su funcionamiento.

Efectuará las limpiezas propias del derrame de la guardia, que puedan ser causas de accidente, así como la de los filtros, salas de control, mecheros, cañas de soplado, etcétera, siendo prioritario la atención a la guardia y la seguridad.

Cuando las guardias fueran de ocho horas y coincidentes con los horarios de comidas, el personal componente de cada guardia se arreglará de forma que pueda asistir a las comidas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En buques con sistema UMS.—Cumplirá la jornada establecida en la norma UMS de este Convenio Colectivo.

El día que le corresponda al mecánico situación de disponibilidad, siempre que sea laborable, se turnará con el otro Engrasador, para que durante la jornada de ocho a diecisiete horas esté atendido el UMS.

Asimismo, en dicha situación, dejará la máquina preparada para UMS a las diecisiete horas, informando al Mecánico de las novedades reseñables.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras de cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Realizará las operaciones de consumo cuando coincidan las mismas en su turno de disponibilidad, bajo la supervisión del Oficial de Máquinas que se encuentre en la misma situación.

En maniobras de amarre/desamarre, cuando sea requerido, acudirá a cubierta al puesto que se le asigne, colaborando asimismo en la estiba y desestiba de la maniobra.

Si las maniobras coincidiesen en su jornada devengará la prima correspondiente a los trabajos realizados fuera de Departamento. Cuando las maniobras fuesen fuera de su jornada, percibirá además horas extraordinarias.

Camarero: Dependerá del Primer Oficial de Cubierta, quien distribuirá los trabajos a cada uno de forma que se alcance el mayor grado de racionalización del trabajo que comparten.

Su horario será:

En la mar: Camarero número uno: De ocho a trece y de dieciocho a veintiuna horas.

Camarero número dos: De ocho a trece y de diecisiete a veintidos horas.

En puerto: De ocho a trece y de dieciséis a diecinueve horas.

Tendrá a su cargo el cuidado y limpieza de los alojamientos y servicios de la oficialidad, camarotes del Armador, Práctico y de Respeto, Telegrafía, comedores y oficinas, salones, biblioteca, oficinas, enfermería, aseos, lavandería, pasillos y escaleras de las cubiertas interiores, WC, e interiores en general.

Atenderá y servirá los comedores de Oficiales y se encargará de la limpieza de la vajilla correspondiente.

Montará las mesas de los comedores de Maestranza y Subalternos, y pondrá sobre éstas las fuentes de alimentos.

Limpiará los enseres utilizados en las comidas.

Será el encargado de entregar, recoger, y contabilizar semanalmente la ropa de cama y aseo del personal de Maestranza y Subalternos.

Será su obligación acudir a las maniobras cuando se requiera su presencia sin menoscabo de sus funciones específicas de Camarero, que tendrá absoluta prioridad. Para este cometido se establecerá un sistema de asistencia rotativo entre los Camareros de abordó.

Cuando las maniobras fuesen fuera de su jornada percibirá horas extraordinarias.

Dará cuenta al Primer Oficial de Cubierta de cualquier pérdida o rotura que sufra la vajilla, cristalería, cubertería, mantelería, etcétera.

Cuando el Capitán, Jefe de Máquinas u Oficiales, tengan algún, familiar acompañante queda exento del cuidado de los camarotes de quienes estén acompañados.

Ayudará a meter las provisiones de fonda y su colocación en la gambuza. Podrá ser autorizado por el Cocinero para retirar los víveres de los armarios frigoríficos.

Entregará los vales de consumo de Oficiales al Oficial Radiotelegrafista.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

Mozo de cubierta: Estará a las órdenes directas del Contraaestre. Ejecutará todos los trabajos propios de la cubierta y ayudará, de ser necesario, a los Bomberos en lastres/deslastres, cargas/descargas, limpiezas, etcétera.

Su jornada de trabajo será la establecida en el Convenio Colectivo.

Siempre que sea requerido dentro de su jornada de trabajo por el Primer Oficial de Cubierta o Contraaestre para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional, deberá acudir obligatoriamente a ellos. Estos trabajos serán timón, cabullería, etcétera.

Tendrá obligación de montar guardias si son forzadas.

Si a juicio del Oficial de guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, etcétera, es necesario, tendrá la obligación de montar guardias normales. Si esta guardia excediera de cuatro horas, se cobrará el día en superior categoría.

Efectuará la limpieza de tanques, extracción de sedimentos, etcétera, cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque o desembarque de provisiones, respetos, aceites, etcétera. Excepto en condiciones anormales, no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Participará en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustible en los puertos o terminales donde así lo exijan las normas de los mismos.

En los buques donde no hubiera camarero de tripulación, asumirá las faenas de limpieza y las de reparto de ropa, servicio de mesas y lavado de enseres de comedor.

(No obstante se recogerá en circular aparte todo lo concerniente en materia de organización y horarios).

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

12187 RESOLUCION de 16 de mayo de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de la revisión salarial para el año 1993 del Convenio Colectivo Transitorio del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Visto el texto de la revisión salarial para el año 1993 del Convenio Colectivo Transitorio del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (número de Código 9000112), que fue suscrito con fecha 14 de marzo de 1994 de una parte por representantes de las Centrales Sindicales CC.OO., UGT y USO, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra por los designados por la dirección de la empresa, en representación de la misma, al que se acompaña informe favorable emitido por los Ministerios de Economía y Hacienda y Administraciones Públicas (Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones), en cumplimiento de lo previsto en la Ley 39/1992, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1993, 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 de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción de la citada revisión salarial en el correspondiente registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora y con la advertencia a la misma del obligado cumplimiento de la Ley 39/1992, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1993, en la ejecución de dicha revisión salarial.

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

Madrid, 16 de mayo de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

ANEXO I

Tabla salarial para 1993

Nivel	Salario base nivel	Complemento de nivel	Total mensual
1	194.609	23.587	218.196
2	164.463	18.865	183.328
3	146.485	15.942	162.427
4	130.263	12.272	142.535
5	125.087	9.972	135.059
6	119.910	8.942	128.852
7	116.478	8.336	124.814
8	112.991	7.863	120.854
9	110.307	6.378	116.685

ANEXO II

1. Complemento de antigüedad:

Importes mensuales

Nivel	Antiguos	Nuevos
1	3.114	3.054
2	3.054	3.054
3	3.054	3.054
4	3.054	3.054
5	3.054	3.054
6	3.054	3.054
7	3.054	3.054
8	3.054	3.054
9	3.054	3.054

2. Complementos de turnicidad y jornadas especiales:

Importes mensuales

	Pesetas
De veinticuatro horas realizadas en tres turnos (seis trabajadores)	10.867
De veinticuatro horas realizadas en dos turnos (seis trabajadores)	8.150
De trece a veintitres horas realizadas en dos turnos	10.867
De nueve a catorce horas realizadas en jornada especial de dos equipos	5.436
De nueve a catorce horas realizadas en jornada especial de tres equipos	3.620

3. Complemento de nocturnidad:

Nivel	Valor hora nocturna
1	341
2	288
3	257
4	228
5	219
6	210
7	204
8	198
9	193

4. Complemento de peligrosidad: Importe mensual, 9.571 pesetas. Importe anual, 114.846 pesetas.

5. Complemento de disponibilidad horaria y especial responsabilidad. Disponibilidad horaria: Permanecen vigentes las cuantías de 1992. Especial responsabilidad: Los importes de 1992 se incrementan en el 1,89 por 100.

6. Complemento de residencia: Permanecen vigentes los valores de 1992.

7. Complemento de funciones diversas: Importe mensual, 7.773 pesetas. Importe anual: 93.276 pesetas.

8. Premios de permanencia: Se mantienen vigentes los valores de 1992.

9. Plus de distancia (Tenerife Sur): Los importes de 1992 se incrementan en el 1,89 por 100.

10. Indemnizaciones por razón del servicio: Permanecen vigentes las cuantías de 1992.

11. Complemento compensable:

Nivel	Importe mensual	Importe anual
1	25.537	306.440
2	21.402	256.821
3	18.923	227.079
4	16.572	198.862
5	15.677	188.126