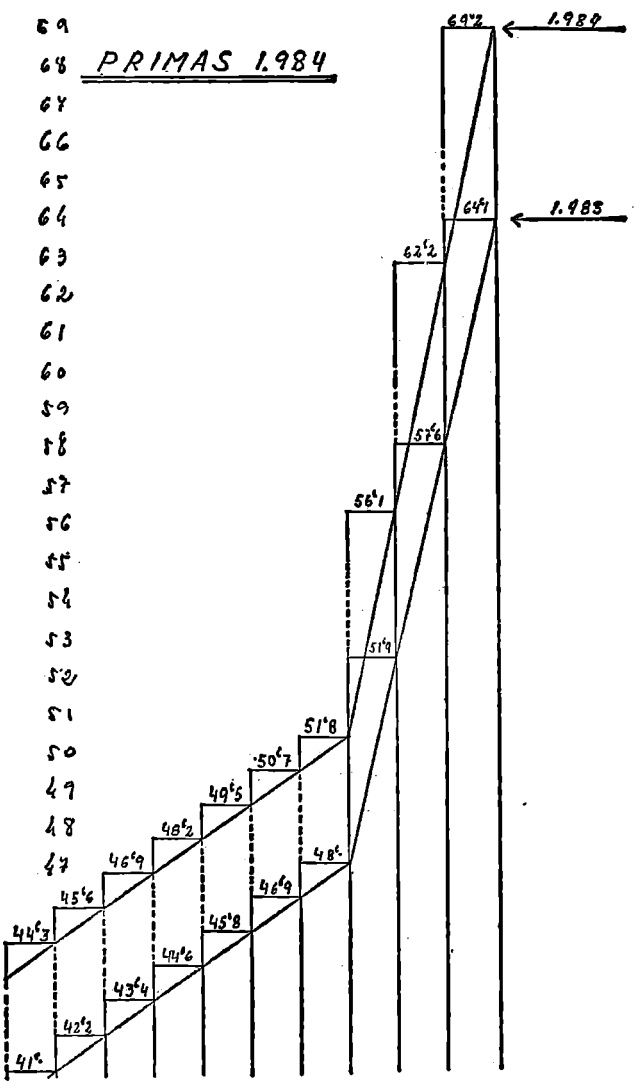


19232 *RESOLUCION de 5 de julio de 1984, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo entre la Empresa «Compañía Española de Petróleos, S. A.» (CEPSA), y su personal de mar.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la «Compañía Española de Petróleos, S. A.» (CEPSA), recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 14 de junio de 1984, suscrito por la representación de la citada Empresa y su personal de mar el día 11 de junio de 1984;

De confrmidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el artículo 2.º, b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

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

Madrid, 5 de julio de 1984.—El Director general, Francisco José García Zapata.

CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA "COMPAÑIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S.A. (CEPSA) Y SU PERSONAL DE MAR

I - DISPOSICIONES GENERALES

1.1 Ambito de aplicación funcional.- El presente Convenio tiene ámbito de empresa y de conformidad con lo dispuesto en la vigente Ley, afectará a la Compañía Española de Petróleos, S.A. y a la totalidad de los buques de su propiedad, así como los fletados con tripulación propia.

1.2 Ambito de aplicación personal.- El presente Convenio afecta a la totalidad de los trabajadores fijos, interinos, eventuales y temporales que, en el momento de la entrada en vigor de éste, presten sus servicios en la Flota de la Compañía Española de Petróleos, S.A., así como los que ingresen en la misma durante el período de vigencia, que ostenten alguna de las categorías profesionales que se reseñan en el artículo 3.4 "Clasificación Profesional" de este Convenio.

Los tiempos de los contratos eventuales y temporales que se celebren se entenderán, en todo caso, por tiempos de embarque. En ningún caso, estos tiempos de embarque superarán los 6 meses sin haber disfrutado las correspondientes vacaciones.

De cualquier forma, al término del contrato se liquidarán las partes proporcionales que correspondan por los descansos no disfrutados.

1.3 Ambito de aplicación temporal.- El presente Convenio entrará en vigor, a la hora cero del día 1 de enero de 1.984, y tendrá una duración de dos años, por lo que quedará resuelto el día 31 de diciembre de 1.985, a las 24 horas, prorrogándose tácitamente para años sucesivos si no lo denuncia cualquiera de las partes, con una antelación mínima de un mes a la fecha de vencimiento, ante la Autoridad Laboral. No obstante, ambas partes acuerdan específicamente que determinados puntos entren en vigor en las fechas siguientes:

1º de Abril de 1.984

- Suplemento Fijo.

1º de Mayo de 1.984

- Complemento de Festivos.- En consecuencia, el Plus de Guardia se mantendrá en vigor hasta el 30-4-84, y en los importe económicos del anterior Convenio Colectivo.
- Cuadros Indicadores.
- Primeras 51 horas mensuales para personal con horario de día.

1º de Agosto de 1.984

- Seguro de Vida.
- Seguro Extraprofesional de Accidentes.

Como excepción al período de vigencia del presente Convenio, se establece que con fecha 1 de Enero de 1.985 se revisarán los conceptos económicos, una vez consolidados los aumentos correspondientes a 1.984, si los hubiese.

Si como consecuencia de situaciones especiales, creadas durante la vigencia de este Convenio, alguna de las partes determinara la necesidad de revisar algún punto no económico, se reunirían ambas partes a fín de intentar llegar a un acuerdo.

Asimismo, en caso de producirse modificaciones de las Normas actuales sobre pensiones, subsidios o prestaciones del I.S.M., las partes acuerdan renegociar los pactos que, incluidos en el presente Convenio, se vieran afectados.

Se pacta expresamente que, en caso de no producirse acuerdo entre las partes en el plazo máximo de tres meses a partir de la publicación de las nuevas normas, la Compañía, llegado este momento, mantendría los importes económicos de los complementos previstos para las pensiones, subsidios y prestaciones calculados de acuerdo con las normas vigentes al 1-1-1984.

1.4 Unidad Empresa.- Queda expresamente reconocido por los representantes de los trabajadores y por los de la Empresa, que CEPSA-FLOTA está integrada de hecho y de derecho dentro de la unidad de Empresa CEPSA, y que, debido a las características especiales de la Flota, así como a la diferente Reglamentación que normaliza sus actividades laborales, ésta negociará su Convenio Colectivo de forma independiente a los demás departamentos de la Compañía.

1.5 Unidad de Flota.- A los efectos de observancia y cumplimiento del presente Convenio, y de la prestación profesional de servicios por parte de sus tripulantes, se ratifica el principio de "Unidad de Flota", reconociéndose expresamente la facultad de la Dirección de CEPSA para decidir sobre transbordos de los tripulantes entre cualesquiera de los buques de la Empresa o fletados por ella en bare-boat con tripulación propia, así como traslados a tierra en condición de servicio a fín de satisfacer necesidades 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.

1.6 Integración y vinculación a la totalidad.- El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedarán mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

1.7 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.

1.8 Revisión por Coste de Vida.- En el caso de que el Indice de Precios al Consumo (I.P.C.) establecido por el I.N.E., registrase al 31 de Diciembre de 1.984 una variación acumulada respecto al 31 de Diciembre de 1.983 superior al 8%, se efectuará una revisión salarial, tan pronto se constate esta circunstancia, sobre el exceso sobre la indicada cifra, en función del índice que publique el I.N.E.

El porcentaje de revisión a efectuar, en su caso, será del 80% de dicho exceso, para guardar la misma relación que guarda el incremento salarial pactado en el Convenio, respecto del 8% de inflación previsto para el con-junto del año 1.984.

El incremento que, de cumplirse el supuesto anterior, deba aplicarse, tendrá efectos económicos desde 1 de Enero de 1.984 y se efectuará sobre los salarios y demás conceptos económicos de repercusión directa utilizados para realizar los aumentos pactados en 1 de Enero de este año.

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

II - RETRIBUCION

2.1 Percepciones.- Las percepciones salariales brutas del personal incluído en el ámbito de aplicación de este Convenio, serán las siguientes:

- Salario Base
- Complementos Salariales

a) Personales: Premio de Antigüedad
b) De Puesto de Trabajo: Plus de tonelaje
c) De vencimiento periódico superior al mes: Gratificaciones Extraordinarias.
d) De calidad y cantidad de trabajo:
- Variables: Complemento de Festivos, Horas Extraordinarias, Plus de U.M.S.
- Fijo: Suplemento Fijo.

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

Tendrá los valores que figuran en la tabla salarial (Anexo nº 2) para cada categoría profesional.

2.3 Complementos Personales

2.3.1 Premio de Antigüedad.- Como premio a la antigüedad en la Empresa, cada trabajador gozará de trienios indefinidos de 2.500 pesetas/mes para todas las categorías profesionales. Estos premios de antigüedad se devengarán a partir del día primero del mes en que se cumplan los tres, seis, nueve, etc., años de servicio en la Empresa.

2.4 Complementos de Puesto de Trabajo

2.4.1 Plus de Tonelaje

2.4.1.1 Condiciones de su devengo.- Se devengará siempre que el tripulante se encuentre embarcado en los buques "VALENCIA", "LERIDA", "GERONA", "VITORIA", "ZARAGOZA" y "VIATOR", o en situaciones asimiladas a embarque en estos buques.

Asimismo devengarán Plus de tonelaje los tripulantes de cualquier buque, no especificado anteriormente, que efectúe navegaciones a América y/o al Sur del paralelo 6 Norte, comenzando y terminando la percepción del Plus en el Meridiano 16 Oeste y/o el paralelo 28 Norte, no procediendo devengo por situaciones asimiladas a embarque para estos casos.

En caso de efectuar viajes consecuentivos a las zonas indicadas en el párrafo anterior, devengarán plus de tonelaje el período completo de duración de los mismos.

Se considera situación asimilada a embarque a estos efectos:

1) Al personal destacado a nueva construcción con devengo de Plus de Tonelaje.

2) Al personal que para cumplir una orden de embarque en estos buques permanezca fuera de su localidad.

3) Transbordos ordenados por la Compañía incluyendo los del apartado 3.17 c) cuando en el buque de destino del tripulante transbordado se devengue Plus de Tonelaje.

4) Tripulantes en Comisión de Servicio procedentes de embarque en los buques mencionados y sólo hasta completar la campaña máxima.

2.4.1.2 Cuantía del Plus de Tonelaje.- La cuantía del Plus de Tonelaje se consigna en el Anexo nº 2.

Los barcos que, en un futuro, puedan entrar al servicio de la Empresa, se estudiará si procede su inclusión en el Plus de Tonelaje, con intervención del Comité de Empresa.

2.5 Complementos de periodicidad superior al mes

2.5.1 Gratificaciones Extraordinarias.- Se percibirán dos Gratificaciones Extraordinarias, una en Julio, referida al primer semestre, y otra en Diciembre, correspondiente al segundo semestre.

Su importe será igual al del Salario Base incrementado, en cada caso, con el Premio de Antigüedad que a cada tripulante le corresponda.

La Paga Extraordinaria de Julio se abonará, junto con la del mes, el día 30 del mes de Julio. Asimismo, la Paga Extraordinaria de Diciembre se abonará, junto con la del mes, el día 22 de Diciembre.

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

2.6 Complementos de Calidad y Cantidad

2.6.1 Complemento de Festivos

Este complemento se devengará en las siguientes situaciones:

-El personal sujeto a Guardia, señalado en el Cuadro Indicador que como anexo nº 4 se incluye en este Convenio Colectivo, tendrá derecho a percibir 4 pluses los sábados, y ocho los domingos y festivos, durante el tiempo embarcado, cualquier que sea la situación del buque.

Asimismo percibirá este complemento, el personal que no estando sujeto a guardia, en algún momento, la realizase por ser reforzado este servicio en determinados puertos.

No obstante la garantía de esta percepción, el Capitán podrá eximir de guardia al personal que, aun siguiendo en el Cuadro Indicador, no lo considere necesario, dada la situación del buque.

Cuando el número de tripulantes de una categoría sea superior al número de puestos sujetos a guardias, se establecerá una rotación quincenal para que todos los tripulantes se beneficien por igual del descanso.

-Tendrán los valores que, para cada categoría profesional, figuran en la Tabla (Anexo nº 2).

2.6.2 Horas Extraordinarias.- Tendrán los valores que para cada categoría figuran en la Tabla (Anexo nº 2).

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 60 minutos, abonándose como hora completa la fracción de dicho tiempo.

Para el personal de día, como consecuencia de tener un horario de trabajo cuyo cómputo anual es inferior al establecido, para llegar a éste, se establece que las primeras 51 horas mensuales, o la parte proporcional, que se realicen una vez concluída la jornada laboral, se compensan con el descanso compensatorio. No obstante, con el fin de igualarlos al personal de guardia, se abonarán las citadas 51 horas al precio previsto en el anexo nº 2 para el Complemento de Festivos.

Lo indicado anteriormente, no implicaría que se hubiera de llegar al tope mensual de las 51 horas.

Las horas que se realicen por encima del tope fijado, tendrán la consideración de extraordinarias a todos los efectos.

2.6.3 Plus U.M.S.- El Plus de U.M.S. es el que se indica, para cada categoría y tipo de buque, en el Anexo nº 5, Norma de Régimen de Trabajo U.M.S.

2.6.4 Suplemento Fijo.- Se consolidan, como consecuencia de la asunción de funciones por parte de los tripulantes, dada la reducción de Cuadros Indicadores, dos Suplementos Fijos para todo el personal de la plantilla de Flota, en la cuantía que se establece en el anexo nº 18, que se percibirán 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 I.L.T.

III - ORGANIZACION DEL TRABAJO

3.1 Escalafones.- La Dirección de la Compañía, confeccionará el Escalafón cada dos años, comprometiéndose a la publicación del mismo durante el primer semestre de 1 984.

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

Después de cada concurso, se actualizará el escalafón mediante un anexo.

El escalafón estará cubierto por el Cuadro Indicador, más los siguientes porcentajes de exceso sobre los puestos de Cuadro Indicador:

	%
Primeros Oficiales de Cubierta	40
Primeros Oficiales de Máquinas	40
Segundos Oficiales de Cubierta	40
Segundos Oficiales de Máquinas	44
Mecánicos Navales	40
Calderereros	25
Operarios Mecánicos	40
Electricistas	40
Ayudantes Cocina	25
Contramaestres	33
Bomberos	31
Cocineros	39
Marineros	35

No obstante lo anterior, no se considerarán Capitanes y Jefes de Máquinas titulares para los bb/tt "Moncloa" y "Arapiles".

3.2 Oficiales Radiotelegrafistas.- La clasificación de los Oficiales Radiotelegrafistas, se realizará de acuerdo a los siguientes porcentajes:

Primeros Radiotelegrafistas	40 %
Segundos Radiotelegrafistas	35 %
Terceros Radiotelegrafistas	25 %

3.3 Cuadro Indicador.- Las tripulaciones mínimas con las que debe contar cada buque, serán las indicadas en el Cuadro Indicador que se acompaña (Anexo nº 3).

Durante las reparaciones en astilleros, y siempre que no afecte a la seguridad, ni suponga recargo de trabajo para el resto de los tripulantes, se podrá reducir el Cuadro Indicador.

3.4 Clasificación Profesional.- Las categorías profesionales de la Flota de CEPSA, serán las siguientes:

OFICIALIDAL

1ª. Capitán
2ª. Jefe de Máquinas
3ª. Piloto con Mando
4ª. Oficial de Máquinas con Jefatura
5ª. Primeros Oficiales
6ª. Segundos Oficiales
7ª. Terceros Oficiales

TITULADOS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

8ª. Mecánico Naval con Jefatura
9ª. Mecánico Naval Mayor y Patrón Mayor Cabotaje
10ª. Primer Mecánico Naval y Patrón de Cabotaje
11ª. Segundo Mecánico Naval

MAESTRANZA

12ª. Contramaestre, Calderetero, Bombero, Cocinero, Electricista y Operario Mecánico

SUBALTERNOS

13ª. Engrasador y Ayudante de Cocina
14ª. Marinero, Camarero de Oficiales y Camarero de Tripulación.
15ª. Limpiador, Mozo y Marmitón

3.5 Jornada y horario de Trabajo.- Dentro de lo establecido en la Ley 4/1.983, de 29 de Junio, que modifica el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1980, de 10 de Marzo, y en el Real Decreto 2001/1.983, de 28 de Julio que la desarrolla, la jornada de trabajo diaria a bordo, será la siguiente:

- Lunes a viernes: 8 horas diarias
- Sábados: 4 horas

Horario:

Para el personal de guardia y servicios, se mantendrán los horarios tradicionales. Para el personal de día, el horario será:

En la mar

Lunes a Viernes:	De 08:00 a 11:00 y de 12:00 a 17:00
Sábados:	De 08:00 a 12:00

En puerto o reparación

Lunes a Viernes:	De 08:00 a 16:00
Sábados:	De 08:00 a 12:00

En zonas especiales, y de mutuo acuerdo, podrán modificarse estos horarios.

Asimismo, y como compensación de jornada, se establece un descanso de 0'1126 que se devenga por cada día de embarque o situación asimilada de las definidas en el punto 3.6.3.

Este descanso, compensa las horas en exceso, y concretamente el descanso previsto en el artículo 22 del R.D. 2001/1983.

La jornada de trabajo anual, queda establecida en 1.810,66 horas.

En el anexo nº 19, se establecen las correspondientes Normas que regulan el descanso compensatorio.

Tendrán carácter de fiestas laborales, las enumeradas en el Real Decreto 2001/1.983, estableciéndose como fiestas de carácter local, los días 16 de Julio (Nuestra Señora del Carmen) y 4 de Diciembre (Santa Bárbara).

3.6 Vacaciones.- Las vacaciones se regirán por las siguientes Normas:

3.6.1 Número de días.- El personal de Flota embarcado en los buques de CEPSA, devengará 0'5) días de vacaciones por cada día de embarque o situación asimilada a ésta, tal como se define en el punto 3.6.3.

Se garantiza a todo el personal, un mínimo de 30 días naturales de vacaciones dentro de cada año.

3.6.2 Disfrute de Vacaciones.- El disfrute de las vacaciones devengadas, se efectuará entre los 75 y 120 días de embarque, en todos los buques, siendo la campaña normal de 105 días.

La Compañía, dispondrá de 2 días, sobre el máximo de la campaña, para casos excepcionales.

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 38 días, ó de los 46 días en caso de que disfrute el descanso compensatorio.

Semanalmente, se comunicará a los barcos las previsiones de desembarque.

3.6.3 Situaciones asimiladas a embarque a efectos de vacaciones

Se considera situación asimilada a embarque:

1. Las situaciones de I.L.T. fuera de su 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 3.16 de este Convenio Colectivo.

4. La Comisión de servicio ordenada por la Compañía, exceptuando la recogida en el punto 5.13 de este Convenio.

3.7 Permisos Particulares.- La Compañía, atenderá, en la medida que las necesidades del servicio lo permitan, las solicitudes de permisos particulares que se produzcan.

Por lo que respecta a la cotización a la Seguridad Social durante el tiempo de duración de estos permisos, se estará a lo siguiente:

3.7.1 En los permisos particulares de duración inferior a un mes, no se producirá baja en la Seguridad Social, y la cotización se efectuará por la base de cotización mínima, correspondiente a su categoría profesional.

3.7.2 En los permisos particulares de duración de un mes o superior a un mes, se producirá la correspondiente baja en la Seguridad Social, entendiéndose que durante el período de duración del permiso, queda suspendido el contrato de trabajo a todos los efectos.

3.8 Períodos de prueba.- Se establecen, en este Convenio, indicándolo siempre por escrito en los contratos de trabajo, los siguientes períodos de prueba:

Oficiales	120 días
Maestranza y Subalternos	60 días

3.9 Promoción

a) Oficiales

1) Los ascensos a la categoría de Segundos Oficiales de Cubierta y de Máquinas, se efectuarán, alternativamente, por antigüedad y elección.

El turno de ascenso por elección, se realizará una vez fijado el número de vacantes, por votación secreta de todos los Capitanes, o Jefes de Máquinas en su caso, según el Departamento de que se trate, y dos Inspectores, designados por la División Transportes, de un número de candidatos equivalentes al número de puestos a cubrir.

Recibidas las listas de candidatos en la Jefatura de la División Transportes, se efectuará un cómputo de los mismos, siendo elegidos los que obtengan mayor número de votos. En caso de empate, se decidirá por antigüedad.

2) Los ascensos a la categoría de Primeros Oficiales de Cubierta y de Máquinas, se cubrirán por elección entre los oficiales que tengan el título de Capitán, Jefe de Máquinas o Primer Oficial Radiotelegrafista.

El sistema a seguir será el siguiente:

Todos los Capitanes, o Jefes de Máquinas en su caso, según el Departamento de que se trate, propondrán dos candidatos por cada vacante.

Recibidas las listas de candidatos en la Jefatura de la División Transportes, ésta, los ordenará de mayor a menor número de votos obtenidos.

La Jefatura de la División elegirá libremente: Si hay una vacante, entre los dos primeros; si hay dos vacantes, entre los cuatro primeros; y así sucesivamente, según el número de vacantes.

3) Los ascensos de Oficiales Radiotelegrafistas, seguirán las siguientes normas:

- Para ascensos de Terceros a Segundos Oficiales Radiotelegrafistas:

50% por rigurosa antigüedad.
50% por baremo establecido de la siguiente forma:

. Informe Capitanes	3 puntos
. Titulación adicional	3 puntos
. Informe Primeros Radios	2 puntos
. Historial de Navegación	2 puntos

- Para ascender a Primeros Oficiales Radio, será requisito indispensable la posesión del título de Oficial Radio de Primera clase. Se utilizarán los mismos baremos establecidos para los ascensos a Segundos Oficiales, haciéndose la selección de acuerdo a lo establecido, en el presente Convenio, para ascensos a Primeros Oficiales.

Las Actas de puntuación, serán remitidas al Comité de Empresa.

b) Maestranza y Subalternos

La provisión de los ascensos de estos grupos profesionales, se realizará de acuerdo con la norma establecida en el Anexo nº 6.

c) Los ascensos, se harán públicos, para general conocimiento, en la fecha que se produzcan.

3.10 Trabajos de categoría superior.- 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 que desempeñe la plaza superior, tendrá derecho, a todos los efectos, a la retribución correspondiente a la plaza que ocupa temporalmente.

3.11 Formación Profesional

3.11.1 Cursillos Capitanes y Jefes de Máquinas para Oficiales.- Respecto a los cursillos para Capitanes y Jefes de Máquinas, se fija un cupo del 6%.

a) El cupo del 6% se refiere, exclusivamente, a los oficiales que vayan a realizar el curso por primera vez.

b) La matrículación y la asistencia a los exámenes, habrá de demostrarse documentalmente.

c) Se concederá licencia retribuída para la realización de estos cursos y por una sola vez.

d) La duración de esta licencia, será igual a la duración de los cursos.

e) En cuanto a la antigüedad, vinculación y selección, etc., se estará a lo previsto en el Artículo 80 de la O.T.M.M.

f) La fecha tope de solicitud de estos cursillos, será la de 31 de Agosto de cada año.

3.11.2 Exámenes para Oficiales de Radio.- Para la obtención del título de Oficial de Radio de Primera, se concederá una licencia de 30 días como máximo, en las condiciones económicas establecidas para Capitanes y Jefes de Máquinas.

En cualquier caso, la matriculación y asistencia a exámenes habrá de demostrarse documentalmente.

3.11.3 Titulación Personal Barcazas.- En caso de que el personal seleccionado para ocupar los puestos de Mecánico Naval en las barcazas, a que hace referencia el Anexo nº 7, no disponga de estas titulaciones, la Compañía, le facilitaría los medios necesarios para la obtención de los citados títulos, cubriendo temporalmente las plazas con personal de Maestranza, si fuera posible.

3.11.4 Cursillos Formación Profesional

a) La Empresa, concederá las licencias retribuídas necesarias para la realización de los cursos que, por disposición de la Administración, se exijan para cargos de Mando y Jefatura de Departamento.

b) Los cursos considerados, por la Empresa, como necesarios para el desempeño del puesto de trabajo, correrán íntegramente a cargo de la Empresa, siendo obligatoria la asistencia a los mismos.

c) La Empresa, sufragará el coste de los cursos, considerados, por la Dirección, como de Formación y Promoción, a los tripulantes que los soliciten.

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

3.11.5 Ejercicios de adiestramiento sobre Seguridad.- La realización de los ejercicios de adiestramiento sobre seguridad, se llevarán a cabo, siguiendo las directrices de la Norma creada a tal efecto, durante la jornada de trabajo en días laborables. Será obligatoria la asistencia.

3.12 Puestos de trabajo en tierra.- Se pacta la oportuna Norma (Anexo nº 8).

3.13 Excedencias Especiales.- La Dirección de la Compañía, concederá las peticiones de las excedencias que, con carácter especial, se soliciten para ocupar puestos de trabajo en tierra, siempre que se den los siguientes requisitos:

1) Se exigirá una antigüedad mínima de tres años.
2) La duración de la excedencia, será de doce, dieciocho ó veinticuatro meses.
3) Esta excedencia especial, podrá disfrutarse dos veces durante la vida profesional del tripulante, mediando, entre cada una de ellas, al menos cuatro años de servicio.
4) 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.

3.14 Viajes.- En esta materia, se estará a lo regulado en el Anexo nº 9.

3.15 Recargo por falta de tripulantes.- Cuando por causas imprevisibles, o de fuerza mayor, un buque se hiciera a la mar sin tener completa la tripulación fijada en el Cuadro Indicador, los emolumentos del tripulante ausente, se entregarán trimestralmente al Comité de Empresa, para, con su importe, atender necesidades sociales. Asimismo, se pasará informe mensual al respecto.

Las vacantes, se cubrirán en el próximo puerto de escala.

3.16 Estancias en zonas excluídas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.- Si se planteara la necesidad de enviar algún buque, a un puerto situado en zona excluída 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, aquélla en que la Entidad Aseguradora del buque exige una sobreprima igual o superior al 0'1%, 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 no hacerlo. En el primer caso, percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona de acuerdo con el apartado nº 3 de este punto.
- Los tripulantes que optaran por no realizar el viaje, serán transbordados a otro buque. En el supuesto de no ser posible el transbordo, el tripulante, disfrutará de las vacaciones que le correspondan, no pudiéndosele mantener en esta situación por un período superior a 7 días, transcurrido el cual, pasarán 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 declarada como excluída a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, sin que ello se conociera antes de partir, los tripulantes percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona de acuerdo con el apartado nº 3 del presente punto.

En todo caso, los tripulantes que lo deseen, deben de tener opción a desembarcar del buque antes de la entrada en la zona declarada como excluida a efectos del seguro de guerra de navegación.

3) Los tripulantes que realizaran el viaje, percibirán una prima especial, de acuerdo con el cuadro siguiente:

SOBRE-PRIMA DE LA ENTIDAD ASEGURADORA	CON OPCION A DESEMBARCAR	SIN OPCION A DESEMBARCAR
De 0'1 a 0'24	50%	100%
De 0'25 en adelante	150%	300%

Estas sobreprimas, están referidas al puerto de destino en la zona.

Sus importes por categoría se recogen en el Anexo nº 10.

4) Se contratará una póliza de accidentes, para riesgos de guerra, por el tiempo de germanencia en zona excluída a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, por los siguientes valores:

- Muerte 15.210.000 pesetas
- Invalidez 30.420.000 pesetas

5) En cualquier caso, si se produjera declaración de guerra, se comunicaría esta circunstancia al Comité de Empresa.

6) En la situación actual, y en caso de considerarse, de acuerdo con lo anterior, zona excluída a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, el Golfo Pérsico, la prima, se devengará a partir del paralelo de Fujairah.

Asimismo, la Compañía, no cambiará el puerto de destino del buque, a un puerto incluido en zona de guerra, una vez sobrepasado el paralelo de Fujairah. Si, excepcionalmente, lo hiciera, enviando el buque a uno de estos puertos, las primas sin opción a desembarcar, se duplicarán.

3.17 Trabajos extraordinarios primados.- La Norma sobre trabajos primados se recoge en el Anexo nº 11.

3.18 Familiar acompañante.- Se pacta (Anexo nº 12) una Norma, que regula el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes.

3.19 Ropa de trabajo.- Se pacta (Anexo nº 13) una Norma, que establece las especificaciones de la ropa de trabajo y calendario de entrega de la misma.

3.20 Petición de cambio de tráfico.- Previa solicitud, realizada por escrito en el momento de su desembarco, los tripulantes, que hubiesen efectuado tres campañas seguidas en un mismo tipo de tráfico, podrán, si lo estiman conveniente, realizar dos campañas en tráfico distinto.

3.21 Collas de aprovisionamiento.- Se contratarán "collas" de aprovisionamiento, siempre que sea posible y el volumen de aprovisionamiento así lo requiera. Dichas "collas", se encargarán de la estiba de gambuza, pañoles, etc.

En los puertos nacionales, se contratarán siempre.

En el caso de que la operación de embarque, sea realizada por la tripulación, las condiciones económicas, serán las pactadas en la norma de Trabajos Extraordinarios Primados, anexo nº 11.

3.22 Trabajos de categoría inferior.- Se estará a lo dispuesto en el artículo 23.4 del Estatuto de los Trabajadores. En casos excepcionales, conjuntamente con el Comité de Empresa, y en las reuniones periódicas ordinarias, se decidirán las soluciones a tomar en cada caso particular.

Cuando en un buque haya más marineros o engrasadores que los recogidos en su cuadro indicador, el excedente, tendrá derecho a la parte proporcional de los pluses correspondientes.

3.23 Transporte de tripulantes.- La Compañía, proporcionará transporte a los tripulantes, en aquellos puertos donde no se disponga de transporte público regular, tales como Hondura, Dique Este, Tarragona (ENPETROL), Melenara, Lanzarote, Ceuta, Algeciras, Huelva, etc.

3.24 Servicio lanchas.- En los puertos de Algeciras y Tenerife, el horario del Servicio de lanchas se establecerá ateniéndose al de cambios de guardia, llegada y salida del buque, y demás necesidades del servicio, y se efectuará siempre que sea solicitado por algún tripulante.

En los demás puertos, tanto nacionales como extranjeros, este horario, se atendrá al del servicio local de lanchas, si lo hubiere, y siempre que se solicite.

3.25 Manutención.- La Compañía, proporcionará una alimentación adecuada a la vida de a bordo. A tal fín, la subvención, será la necesaria en atención al tráfico y puertos de escala.

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

IV - OBRA SOCIAL

4.1 Jubilación.- Se garantiza al personal ya jubilado, una percepción anual bruta de 528.316 pesetas, durante 1.984, entre pensión de la Seguridad Social y Complemento de Empresa.

La jubilación para el personal en activo, queda regulada, durante la vigencia del presente Convenio, por las normas recogidas en el Anexo nº 14.

4.2 Viudedad.- Se garantiza a las viudas de empleados de la Compañía, una percepción anual bruta de 417.124 pesetas, durante el año 1.984, entre pensión de la Seguridad Social y Complemento de Empresa.

4.3 Orfandad.- Con las condiciones que se establecen en el anexo nº 15 al presente Convenio, los huérfanos de empleados de la Compañía, escolarizados y con edad comprendida entre los 4 y 18 años, tendrán derecho a percibir el coste de la enseñanza que venían percibiendo en el momento del fallecimiento del padre o de la madre, así como los gastos de asistencia al comedor del centro escolar.

La prestación de orfandad, regulada en el anexo nº 15 al presente Convenio, queda establecida en 15.611'- pesetas, percibiéndose durante cada uno de los doce meses del año.

4.4 Seguro de Vida.- Se establece el capital de este Seguro en 1.361.000 pesetas, aportando, a estos efectos, la Empresa, los fondos necesarios para cubrir el 50% de la prima, regulándose el mismo, así como la calificación y graduación de los siniestros, por lo establecido en la póliza vigente.

A los efectos de determinar la fecha de una invalidez permanente total o invalidez permanente absoluta, se estará a la reconocida como de efectos en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o cualquier otro organismo competente de la Seguridad Social.

El personal que se jubile a partir del 1-6-84, continuará en la póliza, siendo a su cargo la prima promedio, salvo que desee, expresamente, ser dado de baja en la misma.

Cualquier ampliación futura de la póliza, afectará exclusivamente al personal en activo.

4.5 Seguro complementario de Accidente.- Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la Compañía, establece un seguro para el personal sujeto a Convenio, que cubrirá la muerte, la invalidez permanente total para su profesión habitual y la invalidez permanente absoluta para todo trabajo, producida por accidente, tanto profesional como extraprofesional, estándose en cuanto a la calificación, a la resolución definitiva de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o cualquier otro Organismo competente de la Seguridad Social, con las indemnizaciones que seguidamente se relacionan:

- Muerte 3.622.000 pesetas
- Invalidez 7.244.000 pesetas

A los efectos de determinar la fecha de una invalidez permanente, se tomará como tal, la fecha de efectos reconocida en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o cualquier otro Organismo competente de la Seguridad Social.

4.6 Ayuda Escolar.- Se establece un fondo de 2.906.000 pesetas anuales brutas, que se pondrán a disponición del Comité de Empresa, dentro de los primeros días de octubre. Las normas de reparto de este fondo, serán redactadas por la Dirección de la Compañía y el Comité de Empresa.

Este fondo ha sido incrementado en la cantidad correspondiente, a efectos de incluir como beneficiarios del mismo al personal pasivo de T.I.P.

4.7 Ayuda de Incapacidad Laboral Transitoria.- El personal en situación de I.L.T., percibirá las prestaciones establecidas por la Ley.

Con independencia de lo anterior, se pactan, en este Convenio (Anexo nº 16), las normas para el establecimiento de complementos en esta situación.

Todo el personal, en el momento de recibir el parte de baja o de alta médica, deberá comunicarlo inmediatamente a la Oficina de Personal de Madrid, y remitir, antes de cinco días, los correspondientes partes a: Jefatura Relaciones Laborales, Avda. de América nº 32 - Madrid (2). Los partes de confirmación de baja, se remitirán a Jefatura Relaciones Laborales, como máximo, a los dos días de haberlos recibido.

4.8 Invalidez Provisional y Permanente.- Tanto la situación de Invalidez Provisional, como la Permanente, quedan reguladas en las normas que se establecen en el Anexo nº 17.

4.9 Préstamos reglamentarios.- Se pactan (Anexo nº 20) las normas por las que se regirá la concesión de préstamos reglamentarios.

4.10 Ayuda para enseñanza especial.- Se garantiza la ayuda especial complementaria, con la misma prestación que en 1.983, para ayudar a los gastos de reeducación de todos los hijos de los trabajadores, incapacitados físicos y psíquicos. Estas prestaciones, serán administradas por los Servicios de Orientación Social.

4.11 Grupo de Empresa.- Sobre la plantilla al 31 de Diciembre de cada año, la Compañía, pondrá a disposición de la Junta Directiva del Grupo de Empresa, la cantidad de 2.544 pesetas por empleado y año, para las actividades del Grupo de Empresa.

4.12 Economato.- El personal que resida en localidad donde no haya Economato de la Compañía, recibirá una asignación mensual de 2.743 pesetas, cuya percepción es incompatible con la utilización del mismo.

4.13 Aval para vivienda.- La Compañía, avalará préstamos, hasta un importe global de 15.000.000 de pesetas, para adquisición, cambio o mejora de vivienda.

La concesión de estos avales, se regirá por las normas establecidas por la Compañía a este respecto.

En cuanto a la cuantía individual de estos avales, será establecido en cada caso por la Comisión de Préstamos de Flota (Extrareglamentarios), a la vista de los ingresos anuales del solicitante, el plazo concedido por la entidad de crédito, y el mantenimiento de una rotación razonable que permita atender la demanda de créditos futuros.

Cuando la Compañía avale al empleado cifras superiores a 450.000 pesetas, éste, se obliga a suscribir, con gastos a su cargo, una póliza de seguro de vida, por el importe de la diferencia entre la cuantía del préstamo y la mencionada cifra, designando beneficiaria a aquélla.

La Compañía, primará con 5 puntos el tipo de interés establecido, en cada caso, por la entidad de crédito.

4.14 Ayuda durante el Servicio Militar.- Los tripulantes que cumplan el Servicio Militar obligatorio, siendo casados o con familiares a su cargo, percibirán una cantidad mensual, mientras dure esta situación, equivalente a la doceava parte del salario anual fijo que tuviera consolidado en el momento de su incorporación a filas.

Los tripulantes solteros y sin familiares a su cargo, percibirán, en idéntica situación y condiciones, el 40% de la cantidad indicada en el párrafo anterior.

V - DERECHOS SINDICALES

Independientemente de lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, se pactan los siguientes derechos sindicales:

5.1 Los miembros del Comité de Empresa y Delegados de Buque, serán informados, si lo solicitan, de los resultados de los inventarios de la Gambuza, pudiendo asistir a dichas operaciones.

5.2 Los modelos de contratos de trabajo, serán conocidos por el Comité de Empresa. Todo trabajador, con carácter general, podrá exigir al inicio de su relación laboral el contrato de trabajo por escrito, así como certificado de trabajo al finalizar éste, haciendo constar el tiempo de servicio en la Empresa y clase de trabajo prestado.

5.3 Los miembros del Comité de Empresa, dispondrán de una reserva de hasta 40 horas laborales mensuales, dentro del marco legal actualmente establecido y/o que en un futuro se establezca, para asistir a congresos, asambleas, juntas o cualquier clase de reuniones a que fueran reglamentariamente convocados como miembros del Comité de Empresa, así como para la realización de estos actos de gestión que debe realizar cada miembro del Comité de Empresa por encargo de éste o por razón de sus obligaciones específicas.

No se computará, en el tiempo legalmente establecido, el que se destine a actuaciones y reuniones, llevadas a cabo por iniciativa de la Empresa.

5.4 Se pondrá a disposición del Comité de Empresa, en cada una de las Unidades de la Flota, un tablón de anuncios que ofrezca posibilidades de comunicación fácil y espontánea con los tripulantes, y adecuado para colocar comunicaciones e informaciones de contenido sindical o de interés laboral.

Las comunicaciones, se fijarán siempre autorizadas por el Comité de Empresa, bajo la firma de cualquiera de sus miembros y/o sello de dicho Comité, debiendo conocerlas previamente el Capitán del buque, a los efectos de que pueda publicar sus oposiciones a las mismas, o exigir responsabilidades a que hubiera lugar.

Igualmente, las comunicaciones que con este carácter publica la Compañía, serán trasladadas al Comité de Empresa, a efectos de que éste proceda convenientemente.

En las Inspecciones de Tenerife y Algeciras, existirán tablones de anuncios a los fines expuestos en el párrafo anterior, pudiendo utilizar el Comité, o cualquiera de sus miembros, las salas de reuniones de dichas Inspecciones, a los fines que estimen más adecuados para el desempeño de su misión, así como la utilización de teléfonos, telex, fotocopiadoras y material de oficina, previa comunicación al Inspector responsable o persona que le represente.

Asimismo, tendrá acceso a la utilización de los medios de comunicación del buque para los mismos fines.

5.5 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 Empresa, realizada conforme a las normas legales.

5.6 Se advertirá al personal, en el supuesto de que se le impute falta grave o muy grave, que puede solicitar asesoramiento al respecto, del Comité de Empresa o de cualquiera de sus miembros, desde que la Compañía inicie el proceso, para que éste pueda informar al respecto.

5.7 Los miembros del Comité de Empresa, podrán disponer de las excedencias previstas en la legislación vigente.

5.8 Asimismo, los miembros del Comité de Empresa, dispondrán de permisos sin retribución, hasta 10 días al año, para asistir a congresos y asambleas a las que fueran reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales o por los Organos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias sin retribución, por elección en su Central Sindical, para desarrollar labores de su cargo representativo, fuera del ámbito de la Empresa, reintegrándose a su puesto de trabajo, al término de la misma, comunicándolo por escrito, y sin más trámites.

5.9 Los miembros de las secciones sindicales legalizadas, representativas en el seno de la Flota, tendrán, previo visado del Comité de Empresa, los derechos de información relacionados en el apartado 5.4.

Asimismo, los miembros responsables de estas secciones sindicales, dispondrán de permisos sin retribución hasta 10 días al año, para asistir a congresos y asambleas a los que fueren reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales u Organos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias por elección en su central sindical, en iguales condiciones a las indicadas en el punto 5.8.

5.10 Trimestralmente, se informará al Comité de Empresa de las actividades económicas de la Compañía.

5.11 La Compañía, pondrá un local adecuado a disposición del Comité de Empresa, que reúna las condiciones debidas, con el correspondiente mobiliario y teléfono, en el que pueda desarrollar sus actividades sindicales representativas, deliberar entre sí y comunicarse con sus representados, facilitándoles el material de oficina necesario.

5.12 La Empresa, descontará de la nómina de los tripulantes que lo soliciten por escrito, las cuotas sindicales que le sean indicadas.

5.13 Dadas las características de la Marina Mercante, durante la vigencia del Convenio, el Comité de Empresa, elegirá a uno de sus miembros que permanecerá continuamente en tierra como coordinador. Estará sujeto al régimen de percepciones de su categoría laboral, sin percepción de plus de tonelaje, disfrutando de 30 días naturales de vacaciones dentro del año. Las horas de exceso sobre las 40 horas de garantía, establecidas en el punto 5.3, se rebajarán a prorrata de las de los restantes miembros del Comité.

5.14 El Delegado de buque, será el miembro de la tripulación elegido por la misma. Tendrá capacidad para convocar asambleas, estar presente en la valoración de la gambuza, y ser miembro de los Comités de Seguridad e Higiene, podrá usar los medios del buque para comunicarse con el Comité de Empresa, y presenciar los exámenes de ascenso, no siendo discriminado por los actos que realice en función de su cargo. En lo referente a las comunicaciones, tendrá las mismas prerrogativas que los miembros del Comité de Empresa.

VI - GARANTIA DE ESTABILIDAD DE EMPLEO DURANTE LA VIGENCIA DEL CONVENIO

Durante la vigencia de este Convenio, la Compañía, no despedirá a ningún trabajador fijo de plantilla por razones de organización.

ANEXO Nº 1

MASA SALARIAL DE REPERCUSION DIRECTA

- REMUNERACIONES FIJAS
  - Salario Base
  - Antigüedad
- REMUNERACIONES EVENTUALES
  - Plus de Tonelaje
  - Complemento de Festivos
  - Plus de U.M.S.
  - Horas Extraordinarias
  - Suplemento a Superior Categoría
  - Trabajos Extraordinarios Primados
  - Gratificación Zona Conflictiva
- IMPORTES PERIODIFICADOS
  - Gratificación Extraordinaria
  - Suplemento Fijo
- DOTACIONES SOCIALES
  - Grupo de Empresa
  - Viudedad
  - Ayuda Escolar
  - Orfandad
  - Compensación Economato
- COMPLEMENTOS EMPRESA SEGURIDAD SOCIAL
  - Complemento Empresa Enfermedad
  - Complemento Empresa Accidente
  - Pago Unico Jubilación
  - Pago Unico Invalidez

ANEXO Nº 2

TABLA SALARIAL

NIVEL	SALARIO BASE Y PAGAS EXTRAS	PLUS TONELAJE	TOTAL ANUAL CON PLUS	TOTAL ANUAL SIN PLUS	HORAS EXTRAS	COMPLEMENTO FESTIVOS
Capitán	237.357	82.133	3.980.062	3.322.998	883	631
Jefe de Máquinas	232.660	82.133	3.914.304	3.257.240	834	586
Piloto con mando	171.380	-	-	2.399.320	756	541
Maquinista con Jefatura	168.057	-	-	2.352.798	756	531
Primeros Oficiales	162.306	45.603	2.637.108	2.272.284	702	499
Segundos Oficiales	143.903	43.377	2.361.658	2.014.642	607	433
Terceros Oficiales	142.018	42.227	2.326.068	1.988.252	550	394
Mecánico Naval Jefe	102.591	-	-	1.436.274	513	281
Mecánico Naval Mayor	99.492	-	-	1.392.888	513	281
Primer Mecánico Naval	97.575	-	-	1.366.050	496	271
Segundo Mecánico Naval	96.010	-	-	1.344.140	484	268
Maestranza	95.403	24.953	1.535.266	1.335.642	473	264
Engrasador/Ayte. Cocina	84.060	23.515	1.364.960	1.176.840	433	244
Marinero/Camarero	83.390	20.469	1.331.212	1.167.460	427	242
Mozo/Marmitón/Limpiador	82.559	18.180	1.301.266	1.155.826	417	199

Antigüedad. Valor trienio: 2.500 ptas.

ANEXO Nº 3

CUADRO INDICADOR U.M.S.

BUQUES / CATEGORIAS	GERONA	VALENCIA	LERIDA	VITORIA	ZARAGOZA	VIATOR	ALBUERGA	ASTURGA	TALAVERA	BAILEN	TUDELA	MONTEOLEN	MONCLOA	ARAPILES	MAYORGA	SPABUNKER-1	SPABUNKER-2	TOTALES
Capitanes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Terceros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				2	2	16
Oficiales Radio	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Contramaestres	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
Bomberos	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	31
Marineros	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			50
Mozos	1	1	1	1	1		2	2	2	1	1	1	1	1				16
Camareros Tripulación	1	1	1	1	1		1	1	1									8
Jefes de Máquinas	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Terceros Oficiales	1	1	1	1	1				1	1	1	1						9
Ter. Of. Electrónico						1												1
Mecánico Naval Jefe															1			1
Primer Mecánico Naval															1	1	1	3
Calderereros	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	15
Operarios Mecánicos	1	1	1	1	1	1	1		1	1								9
Electricistas	1	1	1	1	1			1			1							7
Engrasadores	3	3	3	5	3	3	2	2	3	2	2	5	2	2	2			42
Limpiadores				1														1
Cocineros	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Ayudantes cocina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Marmitones	1	1	1	1	1													5
Camareros Oficiales	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1				23
TOTALES	29	29	29	32	29	23	25	25	27	23	23	25	20	20	12	6	6	383

ANEXO Nº 4

CUADRO INDICADOR PERSONAL EN REGIMEN DE GUARDIA U.M.S.

BUQUES / CATEGORIAS	GERONA	VALENCIA	LERIDA	VITORIA	ZARAGOZA	VIATOR	ALBUERGA	ASTURGA	TALAVERA	BAILEN	TUDELA	MONTEOLEN	MONCLOA	ARAPILES	MAYORGA	SPABUNKER-1	SPABUNKER-2	TOTALES
Capitanes													1	1				2
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Terceros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				2	2	16
Oficiales Radio	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Contramaestres															1	1	1	3
Bomberos							2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	19
Marineros	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			45
Mozos																		
Camareros Tripulación	1	1	1	1	1		1	1	1									8
Jefes de Máquinas													1	1				2
Primeros Oficiales				1					1	1	1	1	1	1				7
Segundos Oficiales				1					1	1	1	1	1	1				7
Terceros Oficiales				1					1	1	1	1						5
Ter. Of. Electrónico																		
Mecánico Naval Jefe															1			1
Primer Mecánico Naval															1	1	1	3
Calderereros										1	1	1	1	1		1	1	7
Operarios Mecánicos																		
Electricistas																		
Engrasadores				3					3	2	2	5	2	2	2			21
Limpiadores																		
Cocineros	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			15
Ayudantes cocina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				14
Marmitones	1	1	1	1	1													5
Camareros Oficiales	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1				23
TOTALES	13	13	13	19	13	11	14	14	20	18	18	21	18	18	12	6	6	247

ANEXO Nº 5

NORMA DE REGIMEN DE TRABAJO U.M.S.

OBJETO DE LA NORMA.- Debido al régimen especial de trabajo y mantenimiento en los buques dotados con sistemas de U.M.S., se requiere establecer un procedimiento de disponibilidad a efectos de atender los trabajos que pudieran surgir, fuera de la jornada laboral.

De acuerdo con lo anterior, se pacta la siguiente norma:

1. CUADRO INDICADOR AFECTADO

1.1 Buques tipo "VALENCIA".-
- 1 Primer Oficial de Máquinas.
- 1 Segundo Oficial de Máquinas.
- 1 Tercer Oficial de Máquinas.
- 3 Engrasadores.

1.2 Buques tipo "ASTORGA".-
- 1 Primer Oficial de Máquinas.
- 1 Segundo Oficial de Máquinas.
- 1 Calderetero.
- 2 Engrasadores.

1.3 Buques tipo "VIATOR".-
- 1 Primer Oficial de Máquinas.
- 1 Segundo Oficial de Máquinas.
- 1 Operario Mecánico.
- 3 Engrasadores.

2. JORNADA DE TRABAJO Y DISPONIBILIDAD.- Como excepción al horario general, pactado en el punto 3.5 de este Convenio Colectivo, el personal indicado en el punto 1 del presente anexo realizará su jornada de trabajo de acuerdo con los siguientes horarios:

2.1 Buques tipo "VALENCIA".-

2.1.1 Horario de la Jornada Laboral.-

EN LA MAR		EN PUERTO
Calderas encendidas	Calderas apagadas	
Sistema General de Guardias.	Horario de Personal de día	Sistema General de Guardias.

2.1.2 Horario de la Disponibilidad.- Cuando el buque se encuentre en la mar con las calderas apagadas, un oficial y un engrasador estarán, un día de cada tres, en situación de disponibilidad durante 16 horas, con el siguiente horario:

- De 0,00 a 8.00, de 11.00 a 12.00 y de 17.00 a 24.00

2.2 Buques tipo "ASTORGA".-

2.2.1 Horario de la Jornada Laboral.-

CATEGORIAS	EN LA MAR	EN PUERTO
- OFICIALES	Horario de Personal de día.	Sistema General de Guardias
- CALDERETEROS Y ENGRASADORES	Horario de Personal de día.	Horario de Personal de día.

2.2.2 Horario de la Disponibilidad.- Cuando el buque se encuentre en la mar, un oficial estará, un día de cada dos, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

- De 0.00 a 8.00, de 11.00 a 12.00 y de 17.00 a 24.00

El Calderetero y los dos engrasadores estarán turnándose un día de cada 3, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

- De 0.00 a 8.00, de 11.00 a 12.00 y de 17.00 a 24.00

2.3 Buques tipo "VIATOR".-

2.3.1 Horario de la Jornada Laboral.-

CATEGORIAS	EN LA MAR	EN PUERTO
- OFICIALES	Horario Personal de día.	Sistema General de Guardias.
- OPERARIO MECANICO	Horario Personal de día.	Horario Personal de día.
- ENGRASADORES	Horario Personal de día	Horario Personal de día.

2.3.2 Horario de la Disponibilidad.- Cuando el buque se encuentre en la mar, un Oficial estará, un día de cada dos, en situación de Disponibilidad, con el siguiente horario:

- De 0.00 a 8.00, de 11.00 a 12.00 y de 17.00 a 24.00

El Operario Mecánico y los tres engrasadores estarán, turnándose un día de cada cuatro, en situación de Disponibilidad, con el siguiente horario:

- De 0.00 a 8.00, de 11.00 a 12.00 y de 17.00 a 24.00

3. CONDICIONES ECONOMICAS.- Como contrapartida a la situación de disponibilidad, el personal afectado por esta norma, percibirá un plus mensual en el concepto "PLUS DE U.M.S.", por los siguientes valores:

	BUQUES TIPO "VALENCIA"	BUQUES TIPO "ASTORGA"	BUQUES TIPO "VIATOR"
- OFICIALES	48.932 Pts.	61.157 Pts.	61.157 Pts.
- CALDERERERO	- Pts.	30.578 Pts.	- Pts.
- OPERARIO MECANICO . . .	- Pts.	- Pts.	30.578 Pts.
- ENGRASADORES	18.354 Pts.	30.578 Pts.	30.578 Pts.

Esta cantidad, engloba la disponibilidad y atención a alarmas, cuando no supongan realización de trabajos, en caso contrario, se abonarán horas extraordinarias.

Este Plus de U.M.S. no se devengará durante las reparaciones.

Durante los períodos en los que se establezca el sistema general de guardias a bordo, el personal percibirá la correspondiente Compensación Festivos, con independencia de no estar incluidos en el Cuadro Indicador de Personal de Guardia.

Navegando en régimen U.M.S., el personal en atención a la Máquina lo estará fuera de la Sala de Máquinas y, si es necesaria su presencia en la misma, devengará horas extras siempre y cuando realice un trabajo distinto a la aceptación de alarmas.

Anexo nº 6

NORMAS SOBRE CONCURSO DE ASCENSOS DE MAESTRANZA Y SUBALTERNOS

Con objeto de regular y proveer los ascensos a puestos de categoría superior, dentro de los grupos de Maestranza y del de Subalternos al de Maestranza, se establece la siguiente normativa:

1. Ascensos de Subalternos a Maestranza

Las plazas a considerar, son las siguientes:

- Contramaestre
- Calderetero
- Cocinero
- Operario Mecánico
- Bombero
- Electricista

2. Ascensos dentro del grupo de Subalternos

Las plazas a considerar, son las siguientes:

- Ayudante de Cocina
- Marinero
- Engrasador
- Camarero

3. Condiciones básicas para todo tipo de ascensos

Los aspirantes a cubrir plaza de categoría superior, habrán de responder a las siguientes condiciones básicas:

3.1 Tener adquirida la condición de personal fijo en la Compañía.

3.2 Saber leer y escribir.

3.3 Conocimiento de las cuatro reglas aritméticas elementales.

3.4 Tener acreditado, en su expediente personal, contrastadas cualidades de profesionalidad, responsabilidad y competencia.

3.5 Probadas dotes de mando, para ocupar plazas de Contramaestre, Calderetero, Bombero y Cocinero.

4. Condiciones específicas para los ascensos

Los aspirantes a cubrir plazas de categoría superior, habrán de superar unas pruebas teóricas y prácticas, que versarán sobre las específicas materias afines a los puestos a cubrir, y que se exponen a continuación:

4.1 Ascenso a Contramaestre

- Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
- Cálculo de superficies planas.
- Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.
- Preparación y manejo de molinetes y maquinillas de maniobra.
- Guarnido de puntales, guindolas y andamios.
- Confección de gazas en estachas y cables, y corte y costura de lona.
- Capacidad organizativa en la distribución de los trabajos al personal de cubierta.

4.2 Ascenso a Calderetero

- Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
- Cálculo de superficies planas y de volúmenes.
- Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.
- Encendido y comunicado de calderas.
- Preparado y manejo de carros-grúas, apazejos, etc., para el movimiento y suspensión de grandes pesos y piezas.
- Conocimiento de todo tipo de herramientas de uso en los buques.
- Interpretación de tablas de sondas de tanques de combustible y agua.
- Conocimientos generales sobre los repuestos más usuales del Departamento de Máquinas.
- Capacidad organizativa para la distribución de trabajos al personal de máquinas.

4.3 Ascenso a Bombero

- Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
- Cálculo de volúmenes y capacidades de cuerpos geométricos regulares.
- Manejo de tablas de sondas.
- Interpretación de planos de líneas de carga, achique, etc.
- Ajuste de válvulas, colocado de empaquetaduras, etc.
- Interpretación de programas de carga/descarga y limpieza de tanques.
- Conocimientos generales sobre bombas de descarga y secado, y eyectores.

4.4 Ascenso a Cocinero

- Saber programar un pedido de víveres para un determinado viaje.
- Confeccionar siete menús para siete días de navegación en zona de invierno, y otros siete para zona de trópico.
- Saber inventariar y valorar las existencias de una gambuza, agrupando los artículos por géneros afines.
- Conocer las mermas naturales que puedan tener los artículos alimenticios, y el período de utilización, con garantías de salubridad, de los perecederos.

4.5 Ascenso a Operario Mecánico

- Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
- Conocimientos de herramientas manuales y máquinas-herramienta.
- Ajuste de superficies planas y curvas.
- Tornear para ajuste un casquillo cilíndrico.
- Tornear una rosca interior tipo husillo.
- Soldaduras por sistema autógeno y eléctrico.

4.6 Ascenso a Electricista

- Interpretación de líneas.
- Conocimiento y manejo de aparatos de medida.
- Conocimiento de unidades básicas eléctricas.
- Bobinar.
- Se valorarán conocimientos de electrónica.
- Conocimientos de motores eléctricos.

4.7 Ascenso a Ayudante de Cocina

- Saber elaborar el pan del día.
- Conocer calidades y cantidades de los artículos necesarios para la preparación del menú diario.
- Saber seleccionar calidades, cantidades y estado de los artículos, que componen la provisión de víveres para un viaje.

4.8 Ascenso a Marinero

- Sabrá hacer timón.
- Guarnido de guindolas y puntales.
- Abozado de cables y cabos.
- Arriado de botes, y lanzamiento de balsas salvavidas.
- Conocimiento de las luces de situación de los buques, e ideas generales sobre luces y balizamiento.

4.9 Ascenso a Engrasador

- Conocimientos de las herramientas más usuales del Departamento de Máquinas.
- Conocimientos sobre lecturas de pirómetros, manómetros, vacuómetros y sondas.
- Conocimientos de los aparatos en funcionamiento, y su régimen normal de trabajo, así como de los tanques de combustible, aceites, agua, y de los sistemas de trasiego, achiques de sentina, etc.

4.10 Ascenso a Camarero
- Montar y servir la mesa.
- Conocimiento general de ropa y menaje de fonda.
- Tener acreditado aseo personal.
- Manejo de los elementos y aparatos del oficio.

CONVOCATORIA

El concurso para cubrir plazas vacantes, si procede, se convocará una vez al año. Las vacantes a cubrir se harán públicas, para conocimiento general, en los buques e Inspecciones de Tenerife y Algeciras, y en la Oficina del Comité.

Las solicitudes se cursarán a la División Transportes, en un plazo no superior a 60 días a partir de la fecha de convocatoria.

A los treinta días de cerrar la admisión de solicitudes, comenzarán las pruebas teóricas y prácticas, que se llevarán a cabo a bordo de los buques, teniendo la duración suficiente para que puedan acceder a ellas todos los solicitantes. El período máximo, que estará abierta la realización de las pruebas, será de dos meses.

FORMA DE REALIZACION DE LAS PRUEBAS

Las pruebas teóricas a realizar, serán remitidas, por el Tribunal, a los diferentes barcos, en sobre cerrado y en número suficiente como para poder realizar pruebas en distintas fechas. Una vez realizadas las pruebas, se devolverán en sobre cerrado al Tribunal, a fín de que, éste, lleve a cabo la evaluación correspondiente.

Las pruebas prácticas, que se realizarán también a bordo de los buques, y que habrán sido remitidas, conjuntamente con las teóricas, por el Tribunal, se llevarán a cabo en presencia de un Tribunal Delegado, que estará formado para los puestos de Cubierta (Contramaestre y Marinero), por el Capitán, Primer Oficial de Cubierta y Contramaestre.

Para los puestos de Calderetero, Operario Mecánico, Electricista y Engrasador, el Tribunal Delegado estará formado por el Jefe de Máquinas, Primer Oficial de Máquinas y Calderetero, Operario Mecánico o Electricista (si los hubiere), según se trate del puesto a cubrir. Para la plaza de Bombero, lo compondrán el Capitán, el Jefe de Máquinas y Bombero. Para la de Cocinero, Ayudante de Cocina y Camarero, por el Capitan, Jefe de Máquinas y Cocinero.

En todos los casos, el Delegado del buque, y/o miembros del Comité, formará parte del Tribunal Delegado como observador. Los candidatos, en ningún caso, podrán ser miembros del Tribunal Delegado.

El Tribunal delegado, calificará las pruebas prácticas de acuerdo con el baremo que se haya establecido. Estas calificaciones, serán enviadas, en sobre cerrado, junto con las pruebas teóricas al Tribunal.

TRIBUNAL

Estará compuesto por:

- Un Presidente (Jefe de Flota o persona delegada por éste).
- Un Secretario, nombrado por el Presidente, sin derecho a voto.
- Un Vocal (Inspector de Cubierta ó Máquinas) designado por el Presidente.
- Dos Vocales, designados por el Comité de Empresa.

El Tribunal, se reunirá una vez cerrado el plazo de solicitudes, y preparará las pruebas que se han de remitir a los buques. Se reunirá, nuevamente, dentro de los quince días siguientes a la recepción de todas las pruebas, para la calificación y ascensos.

BAREMO Y CUADRO DE PUNTUACION

La calificación de los concursantes, se realizará de acuerdo con el siguiente baremo:

a)	Antigüedad:	Un punto, por año, o fracción, como fijo en plantilla, hasta un máximo de 10 puntos.
b)	Prueba Teórica:	De 0 a 25 puntos.
c)	Prueba Práctica:	De 0 a 40 puntos.
d)	Interinaje:	De 0 a 15 puntos.
e)	Historial Profesional:	(Valorado por le Tribunal) De 0 a 5 puntos.
f)	Cursillos:	De 0 a 5 puntos.

Para poder ser declarados aptos, los concursantes, deberán obtener más de un 50% de la puntuación total, siempre y cuando en la prueba práctica se haya obtenido un mínimo de 25 puntos. Las vacantes, serán cubiertas por los concursantes que hayan obtenido mayor puntuación, dentro de los declarados aptos.

En caso de igual puntuación entre varios candidatos, se ascenderá por el siguiente orden:

1) El tripulante con mayor tiempo de interinaje, en la Empresa, en el puesto a cubrir.
2) El de mayor antigüedad en la Empresa.

ASCENSOS

El personal declarado apto y que, de acuerdo con lo indicado en esta norma, tiene derecho a cubrir las vacantes, consolidará la categoría cumplida una de las condiciones siguientes:

1) Tener acreditados tres interinajes en la categoría, con informes satisfactorios y con anterioridad a la realización de los exámenes, en cuyo caso, el ascenso tendrá efectividad desde el día 1º del mes siguiente al de la calificación.

2) Acreditar dos interinajes en la categoría con informes favorables, de un máximo de tres interinajes, con posterioridad a la realización de los exámanes, en cuyo caso, el ascenso tendrá efectividad desde el día 1º del mes siguiente al del segundo informe favorable.

La Compañía, se compromete, en la medida de sus posibilidades, a embarcar al personal aprobado sin derecho a cubrir vacantes, en puestos de la categoría para la que se ha examinado.

Los resultados de los exámenes efectuados, por el personal aprobado sin derecho a cubrir vacantes, caducarán a los tres años de su calificación.

Anexo nº 7

NORMA SOBRE FUNCIONAMIENTO DE BARCAZAS

1. TRIPULACION.-

- El Cuadro Indicador, será el siguiente:

. Oficiales Cubierta	2
. Patrones o Maestranza de Cubierta	2
. Mecánicos Navales o Maestranza de Máquinas	2

- El personal, será seleccionado entre el procedente de Flota.

- Se seleccionará para estas barcazas al personal necesario para cubrir todos los puestos más las vacaciones. El absentismo será cubierto con personal de Flota voluntario.

- Los oficiales, se seleccionarán entre todos los de Cubierta que lo soliciten, sin distinción de categorías. No obstante, los emolumentos de los Oficiales destinados a las barcazas, serán los correspondientes a la categoría de Tercer Oficial, en consecuencia con los puestos definidos en el Cuadro Indicador.

- El personal de Cubierta y Máquinas, será seleccionado entre todo el personal que lo solicite, a excepción de la Oficialidad, teniendo preferencia para la designación los tripulantes que estén en posesión de los títulos de Patrón de Cabotaje ó Mecánico Naval, respectivamente, en cualquiera de sus grados

- El personal de Máquinas asignado que no esté en posesión del titulo de Mecánico Naval, se compromete a obtenerlo en el plazo máximo de dos años.

2. HORARIO Y JORNADA.-

Se realizará una jornada mensual equivalente a 8 horas diarias, siendo esta flexible en computo mensual, salvo el caso de viajes, en los que se realizará una jornada de 00:00 a 08:00 y de 08:00 a 16:00.

En cuanto al horario de trabajo, podrán acomodarse a cualquier modalidad de horario que, cubriendo las necesidades del servicio, sea más idóneo para los tripulantes.

Las horas que rebasen la jornada, establecida más arriba, se computarán como horas extraordinarias.

3. OPERACIONES.-

3.1 SUMINISTROS

. 1 Oficial de Cubierta
. 1 Patrón o Maestranza de Cubierta
. 1 Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas

3.2 VIAJES

. 2 Oficiales de Cubierta
. 2 Patrones o Maestranza de Cubierta
. 2 Mecánicos Navales o Maestranza de Máquinas

3.3 MANIOBRAS

. 1 Oficial de Cubierta.
. 1 Patrón o Maestranza de Cubierta a proa
. 1 Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas a popa

3.4 CARGA

. 1 Oficial de Cubierta
. 1 Patrón o Maestranza de Cubierta
. 1 Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas

3.5 DESCARGA

. 1 Oficial de Cubierta
. 1 Patrón o Maestranza de Cubierta y/o
. 1 Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas

4. SIN OPERACIONES.-

4.1 CON LA BARCAZA ATRACADA

. 1 Tripulante de guardia cada 8 horas

4.2 CON LA BARCAZA FONDEADA

. 2 Tripulantes de guardia cada 8 horas

5. DESCRIPCION DE FUNCIONES

5.1 OFICIAL DE CUBIERTA

- Ostentará el mando.
- Atenderá a la navegación.
- En maniobras, permanecerá en el puente manejando motores y equipos de navegación, así las como comunicaciones.
- En cargas/descargas, efectuará las liquidaciones.
- Atenderá las operaciones.
- Será responsable de la documentación del buque, carga/descarga y administración.
- Será responsable de la seguridad, disciplina, mantenimiento e higiene de la barcaza, y, directamente, del aseo de su camarote.
- Contactará, con la Inspección Flota, para requerir el apoyo necesario para el mantenimiento, reparaciones y administración y mensualmente entregará a la referida Inspección, los datos variables para la confección de la nómina.
- En lo referente a turnos de trabajo, organizará, de la forma más racional, los horarios, para permitir el máximo asueto y descanso, con la mayor operatividad.

5.2 PATRON/MAESTRANZA DE CUBIERTA

- En maniobras, acudirá a proa.
- En navegación, gobernará la barcaza.
- En cargas y/o descargas, atenderá las operaciones, turnándose con el Oficial, si las circunstancias lo permiten.
- Será responsable de la limpieza de su camarote, y alternativamente de cocina, comedores, puente y aseos.
- Controlará los pañoles de cubierta, e informará al Oficial de las necesidades.
- Atenderá el mantenimiento de la barcaza, cuando las circunstancias lo permitan.
- Manejará la grúa, cuando no esté presente el mecánico.

5.3 MECANICO NAVAL/MAESTRANZA DE MAQUINAS

- En maniobras, acudirá a popa.
- En navegación, atenderá los motores y equipos, y la limpieza de máquinas.
- En cargas y/o descargas, atenderá las operaciones, turnándose con el Oficial.
- Será responsable de la limpieza de su camarote, y alternativamente de cocina, comedores y aseos.
- Controlará los pañoles de máquinas.
- Atenderá el mantenimiento y limpieza de la zona de máquinas, cuando las circunstancias lo permitan, y mantendrá informado al Oficial de los trabajos, materiales, etc., que necesiten solicitar a la Inspección.
- Manejará la grúa en acoples, desacoples, etc.

6. CARACTERISTICAS GENERALES.-

- La comida, será suministrada del exterior.
- Se mantendrá la nevera, provista de igual forma que en el resto de los buques.
- A la vista de la experiencia, las tripulaciones, podrán variar horarios, etc., para conseguir el mayor descanso con la mejor operatividad.
- El consumo, será efectuado por el personal que se encuentre de guardia.

Anexo nº 8

NORMA DE INGRESO EN REFINO DE PERSONAL PROCEDENTE DE FLOTA

1. El personal de Flota, tendrá las mismas oportunidades que el resto del personal de CEPSA, para optar a la ocupación de puestos de trabajo que se creen, o queden vacantes en Refino, siempre que los mismos no sean cubiertos por rotación del personal del propio centro de trabajo.

Esta norma, entra en vigor una vez concluidos los concursos de ascenso en Refino.

2. DESARROLLO DE LA NORMA

2.1 La Jefatura Relaciones Laborales Central (JRLC), publicará, en los buques que componen la Flota de CEPSA, Inspecciones de Flota y en la sede del Comité de Empresa, e informará al personal en vacaciones, las vacantes a cubrir, con expresión de:

- Nombre del puesto
- Centro de trabajo
- Categoría
- Régimen de trabajo
- Emolumentos establecidos
- Características de los solicitantes
- Conocimientos requeridos
- Fecha tope de la admisión de solicitudes, y de la realización de los exámenes.

2.2 Los tripulantes que reúnan los requisitos establecidos, lleven cinco años en la Flota y deseen optar a la/s vacante/s convocada/s, deberán comunicarlo por carta o por telegrama a la JRLC, en el plazo que se fije según el punto anterior.

En caso de que no se cubrieran las plazas, podrá optar a las mismas cualquier tripulante, sin tener en cuenta el requisito de la antigüedad.

2.3 Los tripulantes que, por cualquier causa, no realicen las pruebas dentro del plazo fijado, se les examinará posteriormente, y caso de obtener resultados satisfactorios, se les tendrá en cuenta para ocupar otras vacantes de similares características, sin necesidad de efectuar un nuevo examen, siempre que se produzcan en el mismo Centro de Trabajo para el que fué examinado.

2.4 Los resultados de la selección efectuada, se comunicarán al Comité de Empresa, mediante las calificaciones siguientes:

- Muy Adecuado
- Adecuado
- No Adecuado

Asimismo, se comunicará a los tripulantes examinados, la persona o personas que obtuvieron la plaza.

2.5 La Compañía, podrá cubrir, la/s plaza/s convocada/s, por libre designación dentro del personal de la Flota o del exterior de la Empresa, en el supuesto de que la convocatoria quedara desierta, ningún candidato reúna las condiciones exigidas, o las personas examinadas no hayan obtenido la calificación "Muy Adecuado" o "Adecuado".

2.6 La Compañía, en tanto, se cubra/n definitivamente la/s plaza/s convocada/s, podrá asignar provisionalmente al puesto, a la/s persona/s que estime conveniente, teniendo preferencia las personas ya examinadas.

2.7 A los tripulantes, que sean asignados a los puestos a cubrir en tierra, se les mantendrá con los devengos, y en situación de alta, en Flota, durante el período estipulado por el Centro de tierra al que se incorpore. La resolución del período de adaptación al puesto, podrá producirse, a instancia de cualquiera de las partes, durante el transcurso del referido período.

2.8 Los gastos de desplazamiento del personal, para participar en las pruebas, serán por cuenta de los solicitantes, no devengándose dietas por tal concepto, y tendrán carácter de Licencia Retribuída, los días no trabajados por asistencia a la misma.

2.9 En caso de producirse vacantes para ingreso en tierra, en puestos de niveles superiores al 7, se aplicará lo previsto en los apartados 2.1, 2.2, 2.7 y 2.8 de la presente Norma, optando, la Compañía, por el sistema de selección que considere más adecuado.

2.10 En el supuesto de que hubiera que cubrir vacantes dentro de la División Transportes, ésta, elegirá, libremente, aquellas personas de la Flota que considere más convenientes en relación con los puestos a cubrir, informando al Comité de Empresa.

Anexo nº 9

NORMA DE VIAJES

1. OBJETO DE LA NORMA

El contenido de esta Norma, tiene por objeto establecer las condiciones y procedimientos a seguir cuando, por necesidades del servicio, se realicen viajes por cuenta de la Compañía.

2. AMBITO DE APLICACION

Esta Norma, es de aplicación a todo el personal de la Compañía, incluído en el ámbito de aplicación de este Convenio.

3. AUTORIZACION DEL VIAJE

Tiene capacidad para instruir y/o autorizar viajes:

- Jefatura Relaciones Laborales Central
- Inspecciones de Flota
- Capitanes a bordo de los buques

4. PROCEDIMIENTO

4.1 En caso de embarque, el tripulante recibirá directamente de la Jefatura de Relaciones Laborales Central o a través de las Inspecciones de Flota, las Instrucciones del viaje, entre las que se indicarán los medios de locomoción reservados y el lugar donde están depositados los billetes. En caso de que la Compañía o sus representantes no puedan realizar estas reservas, por tratarse de medios de locomoción locales o no disponer de representantes en la zona y resultar imposible desde la Central, el tripulante, las gestionará directamente.

En caso de desembarque, las instrucciones se recibirán a través del Capitán, y la reserva de los medios de locomoción será realizada por los Consignatarios, cuando el desembarque se produzca en territorio nacional, o por la Compañía, cuando se produzca en territorio extranjero.

Las expediciones a/o desde el extranjero, serán atendidas tanto en su punto de origen, como de destino, por los representantes de la Compañía.

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 realizarán de noche, la Compañía abonará el suplemento de coche-cama.

- Viajes en automóvil:

Excepcionalmente, se podrá utilizar para los desplazamientos, automóviles propios, o alquilados, con la autorización previa del representante de la Compañía. En estos casos, el precio del km. será de 11'- Ptas.

- Otros medios de locomoción:

Comprenden los transportes desde del domicilio del tripulante, hotel, o buque, a los aeropuertos, estaciones, etc., o viceversa. Estos desplazamientos, se realizarán en medios de transporte colectivos y en caso de no existir éstos, en taxi.

Excepcionalmente, y previa autorización de la Empresa, se podrá efectuar el desplazamiento en coche propio. En estos casos, el precio del km. se abonará a 14 ptas.

- Reserva de hoteles:

Las reservas y abono de hoteles, las hará directamente el tripulante. No obstante, se podrá solicitar a la Compañía la gestión de la reserva de hoteles.

5. LIQUIDACION DEL VIAJE

- Dietas: Los gastos de alojamiento y manutención en que incurran los tripulantes, serán liquidados por medio de dietas.

El tripulante que pernocte fuera del buque, o de su domicilio, devengará el 100% de la dieta y del desplazamiento en ciudad, en caso contrario, el devengo será del 50%.

- Desplazamientos en Ciudad:

Los gastos de desplazamiento en ciudad en que incurran los tripulantes, serán liquidados por medio de una cantidad fija diaria.

- Gastos de locomoción

La Compañía, abonará al tripulante los gastos de locomoción en que incurra, durante la realización del viaje.

- Viajes al extranjero:

Los viajes al extranjero, se liquidarán con el sistema de gastos por cuenta de la Compañía.

Asimismo, se abonará una cantidad diaria en concepto de Gastos de Bolsillo.

6. TRAMITACION DE LA LIQUIDACION

El tripulante, una vez finalizado el viaje, deberá enviar la nota del mismo para su liquidación.

En los casos de embarque y/o transbordo, el tripulante, entregará al Capitán del buque los justificantes del viaje (tanto de los gastos abonados directamente por él mismo, como los abonados por la Compañía), que los enviará a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

En los casos de desembarque, el tripulante enviará la nota del viaje y los justificantes, bien directamente, o a través de las Inspecciones.

7. ANTICIPOS

La Compañía, facilitará anticipos a cuenta de la liquidación del viaje, hasta el 100% de los gastos realizados, o que supuestamente se realizarán, durante el viaje. Estos anticipos, serán entregados por:

- Jefatura Relaciones Laborales Central
- Inspecciones de Flota
- Capitanes a bordo de los buques
- Consignatarios (con autorización de los anteriores)

En el caso de que el desembarque se produzca en puerto extranjero, el tripulante tendrá derecho a un anticipo, en la divisa del país, equivalente a 50$.

El personal que por su lugar de residencia no tenga opción a solicitar, durante las vacaciones, anticipos a cuenta de viaje en las Inspecciones Flota y/o Consignatarios, podrá solicitar, de la Jefatura de Relaciones Laborales Central, que le sea transferida, con la nómina, la cantidad de 15.000 pesetas a cuenta de viaje. Las solicitudes que se reciban entre los días 1 y 10, serán atendidas en la nómina del mes, y las posteriores en la del mes siguiente.

En todo caso, cualquier tripulante, podrá solicitar, en el momento de su desembarque, un anticipo de 15.000 pesetas a cuenta de su próximo embarque.

En caso de que los anticipos no sean justificados, con los gastos del viaje, en un período máximo de tres meses, desde el momento de su embarque, serán descontados de la nómina.

8. CUANTIA DE LAS DIETAS

Los valores a efectos de la liquidación de viajes, serán los siguientes:

- VIAJES NACIONALES

. Dieta:	3.720'- ptas.
. Desplazamientos en ciudad:	2.280'- ptas.

Durante los dos primeros días de viaje se cobrará una cantidad complementaria a la dieta de 675'- pesetas, de las cuales se efectuará las retenciones previstas en la legislación vigente.

El desplazamiento en ciudad engloba, tanto los desplazamientos que sea necesario realizar en el interior de las ciudades, como los necesarios para trasladarse a los terminales de carga y puertos, cercanos a la ciudad, que tengan dificultades en cuanto a transportes colectivos.

- VIAJES AL EXTRANJERO

. Gastos de Bolsillo:	10,00 $

9. AGENDA DE SERVICIOS

La Compañía, confeccionará una agenda en la que se incluirá la relación de Consignatarios, hoteles bonificados, y cuanta información sea de utilidad para la realización de los viajes, que entregará a cada uno de los tripulantes.

Asimismo, se confeccionará un carnet de empresa, a efectos de identificación ante los representantes de la Compañía.

10. ENFERMEDAD FUERA DEL DOMICILIO.- En los supuestos de que el personal en Comisión de Servicio, o en espera de embarque, caiga enfermo fuera de su domicilio, y no fuera concedida, por el ISM, la hospitalización ó el traslado a su domicilio, la Compañía, cubrirá la diferencia entre la dieta recogida en esta norma y la concedida por el ISM.

Para tener derecho a este complemento de dietas, el tripulante, está obligado a comunicarlo a la Asistente Social en Madrid, el mismo día de la baja, para que se le indiquen los trámites a seguir.

11. PERSONAL EN COMISION DE SERVICIO.- El personal en Comisión de Servicio, a órdenes de la Compañía, o situaciones asimiladas, que no cobre dietas y que resida fuera de la localidad en donde se realice el servicio, percibirá una cantidad fija diaria de 500.- ptas., en concepto de gastos de transporte.

ANEXO Nº 10

TABLAS PRIMAS ESPECIALES DIARIAS POR PERMANENCIA EN ZONAS EXCLUIDAS A EFECTOS DEL SEGURO DE GUERRA DE NAVEGACION

	IMPORTE DIARIO							
	TABLA 50%		TABLA 100%		TABLA 150%		TABLA 300%	
CATEGORIAS	CON PLUS TONELAJE	SIN PLUS TONELAJE	CON PLUS TONELAJE	SIN PLUS TONELAJE	CON PLUS TONELAJE	SIN PLUS TONELAJE	CON PLUS TONELAJE	SIN PLUS TONELAJE
Capitán	5.248	3.899	10.497	7.798	15.744	11.697	31.491	23.394
Jefe de Máquinas	5.172	3.822	10.343	7.646	15.516	11.466	31.029	22.938
Piloto con Mando	-	3.361	-	6.722	-	10.083	-	20.166
Maquinista con Jefatura	-	3.297	-	6.593	-	9.891	-	19.779
Primer Oficial	3.811	3.062	7.621	6.123	11.433	9.186	22.863	18.369
Segundo Oficial	3.439	2.726	6.878	5.454	10.317	8.178	20.634	16.362
Tercer Oficial	3.376	2.682	6.751	5.363	10.128	8.046	20.253	16.089
Mecánico Naval Jefe	-	1.968	-	3.936	-	5.904	-	11.808
Mecánico Naval Mayor	-	1.917	-	3.833	-	5.751	-	11.499
Primer Mecánico Naval	-	1.874	-	3.750	-	5.622	-	11.250
Segundo Mecánico Naval	-	1.849	-	3.697	-	5.547	-	11.091
Maestranza	2.092	1.682	4.182	3.362	6.276	5.046	12.546	10.086
Engrasador/Ayte. Cocina	1.931	1.590	3.862	3.181	5.793	4.770	11.586	9.543
Marinero/Camarero	1.916	1.579	3.831	3.160	5.748	4.737	11.493	9.480
Mozo/Limpiador/Marmitón	1.703	1.404	3.406	2.808	5.109	4.212	10.218	8.424

Anexo nº 11

TRABAJOS EXTRAORDINARIOS PRIMADOS

Trabajos Extraordinarios.- Se considerarán como tales, aquéllos 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 las primas como se indica a continuación.

1. Trabajos tipo "A" sucios y penosos

1.1 Limpieza extraordinaria de tanques de carga, previa a la entrada del buque en reparación general, incluyendo tanques de lastres, conferdams, cuartos de bombas, dobles fondos y piques.

1.2 Limpieza parcial, durante las navegaciones o en puertos, de algunos 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 y trabajos en el interior de calderas.

1.4 Limpieza en el interior de galerías de barrido, condensadores en buques de vapor, rotativas, y picado en el interior de evaporadores en los buques de vapor.

1.5 Cambio de culatas, pistones y camisas, en la mar, cuando la temperatura en el lugar de trabajo exceda de 43ºC. Cualquier otro trabajo de reparación en la cámara de máquinas cuando la temperatura exceda de 43ºC.

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

1.7 Barrido de bodegas, tras carga seca, en OBOS.

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 tecles 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. Trabajos de limpieza en tanques que transporten productos químicos

3.1 Limpieza y secado de tanques.

4. Cine a bordo

4.1 Proyección de películas cinematográficas, fuera de las horas de jornada.

5. Recargo de trabajo para el personal de Fonda

5.1 Recargo de trabajo para el personal de Fonda por embarque de collas, garantías y técnicos ajenos a la Compañía.

5.2 Embarque de provisiones por la tripulación, cuando resulte imposible la contratación de collas.

5.3 Lavado y clasificado de ropa, que será efectuado por el personal subalterno, preferentemente por los camareros.

6. Trabajos fuera del propio Departamento

6.1 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.

7. Tipo de Primas

Los trabajos antes citados, serán primados en metálico con las siguientes cantidades brutas:

7.1 Trabajos tipo "A" (punto 1.1)

Buques: "GERONA", "LERIDA", "VALENCIA" Y "VITORIA".

Ptas.: 1.039.000'-

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 10 días, se incrementará la prima anterior en 158.000'- pesetas.

Buque: "BAILEN".

Ptas.: 364.000'-

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 7 días, se incrementará la prima anterior en 42.000'- pesetas.

Buque: "TALAVERA", "ASTORGA" y "ALBUERA".

Ptas.: 284.000'--

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 4 días, se incrementará la prima anterior en 42.000'- pesetas.

Buque: "TUDELA"

Ptas.: 243.000'--

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 3 días, se incrementará la prima anterior en 42.000'- pesetas.

Buques: "MONTELEON".

Ptas.: 313.000'--

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 6 días, se incrementará la prima anterior en 42.000'- pesetas.

Buques: "ARAPILES" Y "MONCLOA"

Ptas.: 182.000'--

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de 3 días, se incrementará la prima en 42.000'-- pesetas.

Buques: "MAYORGA".

Ptas.: 105.000'--

7.2 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.

7.3 Trabajos tipo "A" (punto 1.3)

Se concederá una prima global, equivalente al producto de:

a) 678'- 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) 787'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en las operaciones de limpieza cárteres de motor principal, tanques de doble fondo de cámara de máquinas, torres de lavado, o sellos de agua, o en trabajos en el interior de calderas.

7.4 Trabajos tipo "A" (punto 1.4

Se concederán las siguientes primas, a repartir entre las personas que intervengan en la operación.

- Galerías de Barrido	Ptas.	31.492'--
- Condensadores	"	22.047'--
- Picado Evaporadores	"	5.512'--
- Rotativas	"	5.512'--

7.5 Trabajos tipo "A" (punto 1.5)

Se concederá una prima, equivalente al producto de 788'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

7.6 Trabajos tipo "A" (punto 1.6)

Se concederá una prima, equivalente al producto de 788'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

7.7 Trabajos tipo "A" (punto 1.7)

Se concederá una prima, equivalente al producto de 670'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el barrido de bodegas.

7.8 Trabajos tipo "B" (punto 2.1)

Se concederá una prima, equivalante al producto de 552'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulantes que haya intervenido en la obra en tanques de lastre, y 788'- pesetas para tanques de carga y cámaras de bombas.

7.9 Trabajos tipo "B" (punto 2.2)

Se concederá una prima, equivalente al producto de 476'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

7.10 Trabajos tipo "B" (punto 2.3)

Se concederá una prima, de 1.418'- pesetas, por ánodo colocado o renovado.

7.11 Trabajos punto 3.1

Se concederá una prima de 1.064'- pesetas a cada tripulante que tome parte en cada secado manual de los tanques de carga de los buques de 3.340 Toneladas, 1.336 Ptas. en los de 6.000 toneladas y 1.590 pesetas en los de 15.000 toneladas. Entiéndase por cada limpieza, sin tener en cuenta el número de tanques.

7.12 Trabajos punto 4.1

Se concederá una gratificación de 3.937'- pesetas mensuales al tripulante que considerado por el Capitán como el más idóneo, se ocupe de la conservación y proyección de películas cinematográficas.

7.13 Trabajos punto 5.1

Cuando el personal ajeno al buque exceda del 10% de la tripulación, según cuadro indicador, se concederá para repartir entre el personal de fonda implicado, una prima de 476'- pesetas/día por el número de hombres en exceso total.

No entran en este capítulo los familiares acompañantes.

7.14 Trabajos punto 5.2

Se concederá una prima, equivalente al producto de 476'- pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

7.15 Trabajos punto 5.3

El lavado y clasificado de ropa será primado con 21'- pesetas pieza.

7.16 Trabajos punto 6.1

Se concederá una gratificación de 491'- pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

7.17 Las primas a que se refieren los apartados 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 2.2, 2.3, 3.1 y 4.1 incluyen el importe de las horas extraordinarias que hubieran de realizarse para su ejecución.

8. 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.

9. Informe de los trabajos

Para los trabajos recogidos en los apartados 1.1 y 1.2, el Capitán elevará a la División Transportes un informe que recogerá de modo conci[illegible] siguiente información:

- Definición de los trabajos realizados.
- Tiempo empleado en la realizacion de los mismos.
- Horario diario observado.
- Relación nominal de tripulantes. y horas trabajadas por cada uno de ellos.
- Información sobre el peso de los picaídos extraídos.

Respecto a los demás trabajos, informará a la División [illegible] sobre la naturaleza de los mismos, los nombres de los tripulantes [illegible] intervinieron, y el tiempo utilizado para su realización.

10. 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.

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.

11. Condiciones generales

11.1 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 Má-

quinas si procede, un diálogo entre el Jefe del Departamento y el personal implicado en la realización del trabajo, a fín 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.

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

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

Anexo nº 12

EMBARQUE DE FAMILIAR ACOMPAÑANTE

La Compañía, autorizará el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes, cualquiera que sea su grado, en la forma que se puntualiza a continuación:

1. Familiar acompañante.- Se entenderá como tales, la esposa e hijos de los tripulantes que tengan la condición de carácter fijo en la Empresa.

2. Solicitud de embarque.- Los tripulantes, deberán cursar las solicitudes de embarque para sus familiares, en la forma que se señala en los apartados 4 y 5 de la presente.

2.1 Condiciones básicas

- Que ninguna señora se encuentre en estado de gestación, y que su salud sea de todo punto satisfactoria.
- Que el estado de salud de los hijos, sea de todo punto satisfactorio.
- Que los familiares acompañantes dispongan de su cartilla de navegacion, en debida regla, y del correspondiente pasaporte, así como los documentos que puedan ser exigidos por las Autoridades de Puerto o Sanitarias.

3. Pólizas de Seguros.- Los familiares acompañantes, habrán de suscribir, previamente, las correspondientes pólizas de seguros que cubran todo tipo de riesgos como: muerte, invalidez y accidente de cualquier clase que pudieran sufrir a bordo, y antes ó después en el período que íntimamente se considera relacionado con dicho embarque.

4. Solicitud de Embarque.- La hará el tripulante por escrito, en duplicado, dirigido a la Compañía y sé la entregará al Capitán del buque en donde se encuentre embarcado.

A dicho escrito, se acompañará la carta de exoneración de responsabilidad de la Compañía, que se cita en el apartado siguiente.

5. Exoneración de Responsabilidad.- Los familiares acompañantes, dirigirán un escrito, en duplicado, a la Compañía, exonerando a la misma de toda responsabilidad que pueda relacionarse con sus respectivos embarques. Dichos escritos, serán firmados también por el titular, y entregados al Capitán.

6. Viajes y Período de Permanencia.- Teniendo en cuenta los distintos tipos de navegación que efectúan los buques de la Compañía, la permanencia a bordo de los acompañantes irá en consonancia con las siguientes rutas:

- Tenerife/Algeciras-Golfo Pérsico-Algeciras/Tenerife
- Tenerife/Algeciras-USA-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras
- Tenerife/Algeciras-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras
- Otras navegaciones. Máxima estancia a bordo, dos meses por campaña

7. Limitaciones.- La Compañía, y por delegación el Capitán, admitirá las correspondientes solicitudes hasta los límites de dos familiares de tripulantes por cámara, que constituyen el uso y costumbres dentro de la misma, y sin que en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas de SEVIMAR.

(En todo momento, se dará prioridad a los embarques de Garantías, Técnicos, Expertos, etc., que, por necesidades de la Empresa, tengan que efectuar viaje).

El Capitán, según las circunstancias, y sin sobrepasar los límites antes aludidos, establecerá un turno de embarque en el que se dará preferencia, dentro de cada año, al tripulante que nunca haya sido acompañado en el mismo período.

8. Convivencia a Bordo.- Los acompañantes, ocuparán el camarote de su familiar, siempre que el mismo sea de tipo individual.

Si no se diera tal circunstancia, y la habilitación del buque lo permitiera, el Capitán, dispondrá el acondicionamiento de otro camarote que esté situado en la misma zona en que se encuentre el titular.

Si, el camarote del titular, careciera de baño anexo, previa autorización del Capitán, y disponibilidades, podrá efectuarse el correspondiente cambio.

Los acompañantes, harán sus comidas en el mismo comedor y turno que el de su familiar.

Ningún acompañante podrá ordenar petición alguna, a los servicios del Departamento de Fonda.

Los Camareros, quedarán exentos del cuidado de los camarotes ocupados por esposas y/o hijos de los tripulantes.

9. Disciplina a bordo.- Los acompañantes, quedarán sujetos a las normas de disciplina y costumbres de a bordo.

10. Seguridad a Bordo.- Durante el primer día de embarque, los familiares acompañantes recibirán, directamente del Capitán, ó por conducto del Primer Oficial de Cubierta, unas instrucciones escritas, indicando el puesto o sitio a que deben acudir en caso de cualquier emergencia, y pondrá a disposición de cada uno de los mismos, un chaleco salvavidas.

El tripulante, tendrá la obligación de instruir a sus familiares acompañantes sobre las órdenes que, en materia de emergencia, pueda dar el Capitán.

11. Resolución de solicitudes de embarque.- Será el Capitán quien autorice los embarques, y, tan pronto como conceda los mismos, informará telegráficamente a la División Transportes. Simultáneamente, enviará a la misma los originales de la documentación que se cita en los apartados 2, 3, 4 y 5.

La documentación que se cita en el párrafo tercero del apartado 2.1, será controlada por el Capitán, que observará también si los pasaportes se encuentran en regla. En caso de que tal tipo de documentos, no estén en perfecto orden, será causa para que el Capitán no permita el embarque, y,ante casos de esta naturaleza, tanto el Capitán como la Compañía, declinarán cualquier tipo de responsabilidad.

12. Régimen económico.- Los gastos de manutención a bordo, correspondientes a los familiares acompañantes, serán sufragados por la Compañía.

Anexo nº 13

ROPA DE TRABAJO

Para su uso durante el servicio, la Empresa, se compromete a que, a lo largo de cada año, todos los tripulantes, cualquiera que sea su grado, dispongan de su equipo reglamentario de ropa de trabajo.

A tal fín, se aumentará en un porcentaje razonable, el stock que permanece en los buques después de cada reparto anual, e igual política se seguirá, con los stocks de las Refinerías de Algeciras y Tenerife. Se remitirá, el 50% a Tenerife, el 25% a Algeciras y el 25% restante a los buques.

Las prendas que se entregarán, serán las siguientes:

1. Oficialidad.- Se entregará a cada Oficial:

- 2 Camisas blancas manga larga)
- 1 Camisa blanca manga corta)
- 2 Pantalones azul marino) Anualmente
- 1 Jersey azul marino)

- 1 Chaquetón de mar) Cada 3 años

2. Resto Tripulación.- Se entregará a cada uno:

- 4 Camisetas color blanco)
- 2 Pantalones color azul oscuro) Anualmente

- 1 Chaquetón de mar) Cada 2 años al personal del Departamento) de Cubierta y 3 al restante.

- 2 Jerseys color azul marino) Anualmente

3. Complementos para personal Departamento Fonda.- Además de lo indicado en el párrafo 2, se entregará a los interesados:

3.1 Camareros

- 1 Chaqueta blanca)
- 3 Camisas blancas de manga corta) Anualmente
- 2 Pantalones negros)

3.1.1 Camareros Tripulación

- 3 Camisas blancas manga corta)
- 2 Pantalones negros) Anualmente

3.2 Personal de Cocina

- 4 Camisas blancas manga corta)
- 2 Gorros de cocina (se excluye el Marmitón)) Anualmente

4. Monos.- Se adoptó el color azul para esta clase de prendas, y su entrega será como sigue:

- 2 a Oficiales y Tripulantes del Departamento de Cubierta.)
- 3 a Oficiales y Tripulantes del Departamento de Máquinas.) Anualmente
- 1 al Personal de Fonda)

Para el caso de trabajos sucios, en tanques, cárteres, sentinas, etc., se dispondrá a bordo de prendas de tal clase, para ser suministradas a los tripulantes que materialicen los mismos.

5. Botas.- Se suministrará, anualmente, a cada miembro de la tripulación:

- 1 par de botas de seguridad para el trabajo.
- 1 par de zapatos de seguridad, para el personal de fonda.

Previa entrega de un par de botas en malas condiciones, por parte de cualquier tripulante, se le proporcionará otro par, hasta un máximo de dos pares año año.

6. Varios.- En los buques, se dispondrá de suficiente cantidad de guantes de trabajo de todo tipo, cascos protectores de cabeza, y cascos amortiguadores de sonido.

7. Reparto de prendas.- Los repartos básicos, se materializarán en los buques. Para el caso de personal desembarcado, éste, será atendido en horas hábiles por las Inspecciones de Algeciras y Tenerife, durante la espera de embarque, por situación de vacaciones, o por encontrarse en tránsito.

Los tripulantes desembarcados, carentes del equipo de ropa de trabajo reglamentario, o parte del mismo, en los que concurran algunas de las circunstancias aludidas anteriormente, solicitarán, con una antelación razonable, de las Inspecciones, las prendas a que haya lugar. Se fija el jueves de cada semana para retirar de las Inspecciones la ropa en cuestión.

Si algún tripulante no hubiera recibido su equipo de ropas, o parte del mismo, antes del fin de cada año, pondrá ello en conocimiento de la División Transportes, y ésta, previas las comprobaciones que juzgue necesario, dispondrá de las mejores medidas, para que en el plazo de dos meses, se suministren al mismo, las prendas correspondientes.

8. Tallas de confección.- Habida cuenta que los pedidos de las prendas, son cursados por la Compañía, a distintos fabricantes, a tenor de los precios, calidades, etc., y que los mismos, pueden emplear, y emplean, tallajes no "standara", se informará de las equivalencias correspondientes a los tripulantes, para que, con conocimiento de causa, puedan hacer sus requerimientos.

Aunque los pedidos y repartos que formula la Compañía, los hace en función de números estadísticos razonables y ponderados, y ateniéndose a los tallajes de series que manufacturan los propios fabricantes, puede suceder que haya tripulantes que por su alta o baja complexión, no se les pueda servir alguna prenda. Para estos casos, la Compañía, - previo acuerdo directo con los interesados o a través de los Capitanes -, abonará a los tripulantes el importe correspondiente a las prendas en cuestión, previa entrega de las correspondientes facturas. Ello lleva consigo, que los tripulantes se ocuparán directamente de las correspondientes adquisiciones.

9. Control de Entregas

Tanto para la materialización de los suministros, como para su control, se entregará a cada tripulante un talonario de "Vales de Ropa de Trabajo".

En caso de pérdida por parte de los tripulantes, del "Vale de Ropa de Trabajo", éstos expondrán los hechos al Capitán del buque donde se encuentren embarcados, y, si estuvieran desembarcados, lo harán en la Inspección más próxima a su domicilio. Considerado el caso por la División Transportes, ésta, dispondrá se habilite un nuevo "Vale de Ropa de Trabajo", a favor del interesado.

Debido a que la ropa correspondiente a 1.984 ya ha sido adquirida, las modificaciones realizadas, en esta Norma, en cuanto a tipo de prendas, colores, etc., entrarán en vigor el año próximo.

Anexo nº 14

NORMA DE JUBILACION

PRIMERA

a) Aquellos trabajadores fijos que, vayan a cumplir los 60 años o los que habiéndolos cumplido, acrediten 20 años de servicios ininterrumpidos en la Compañía, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computarán como de servicio, podrán solicitar a la Dirección de la misma, tres meses antes del cumplimiento de dicha edad, o en un plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, los beneficios otorgados en estas Normas, solicitando de forma fehaciente ante el Instituto Social de la Marina, el pase a la situación de Jubilación.

b) Los trabajadores fijos y en activo, que hayan cumplido 55 años y lleven prestando servicios ininterrumpidos 25 años en la Empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computarán como de servicio, podrán solicitar en el plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, la jubilación en las condiciones establecidas en estas Normas, solicitando de forma fehaciente ante el Instituto Social de la Marina, el pase a la situación de Jubilación.

Los que cumplieran las condiciones indicadas en el párrafo anterior, después de iniciar su vigencia el Convenio y durante el mismo, también podrán hacer uso de esta petición de jubilación, siempre que lo solicitaran en el plazo máximo de tres meses a contar de la fecha en que cumplieran la edad de 55 años.

c) Aquellos trabajadores en estas situaciones, que no hagan oportunamente esta petición, perderán los derechos a las prestaciones que, para ellos, se establecen en estas Normas durante la vigencia del Convenio.

d) A los trabajadores, que cumplan los requisitos establecidos en estas Normas, les será aceptada automáticamente su petición de jubilación por la Compañía, previos los trámites oportunos ante el Instituto Social de la Marina y una vez sea reconocida la situación por esta Entidad.

SEGUNDA

Las prestaciones que establece la Compañía con carácter complementario a las del Régimen Especial de la Seguridad Social para la Marina Mercante -para los que se retiren conforme a estas Normas-, son las siguientes:

1) Derecho a percibir una cantidad complementaria a la pensión de jubilación (vejez), que otorgue el Instituto Social de la Marina, y que sumadas ambas (pensión y complemento), garanticen, al productor jubilado, una cantidad bruta anual, según se establece en estas Normas.

El mencionado complemento bruto, se percibirá en catorce mensualidades, haciéndose efectiva la primera cantidad complementaria desde el cobro de la primera mensualidad de la pensión oficial de jubilación (vejez).

2) Entrega al jubilado de una cantidad de Pago Unico, en el momento de habérsele reconocido la jubilación por el Instituto Social de la Marina, según se indica en estas Normas.

3) Los jubilados, si no percibieran inmediatamente después de su jubilación, sustituyendo a su retribución, la pensión de retiro, podrán solicitar anticipos a cuenta de la misma.

TERCERA

Los trabajadores que cumpliendo 55 años, durante la vigencia del Convenio, acrediten 15 años de servicios ininterrumpidos en la Empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computarán como de servicio, podrán solicitar la jubilación de la Compañía, siendo optativo de ésta aceptarla o no.

En todo caso, la aceptación estaría condicionada a que le fuera reconocido el derecho de jubilación, por el Instituto Social de la Marina.

De aceptarse por CEPSA la jubilación, las prestaciones nº 1 y 2 del apartado 2º de estas Normas, serían concedidas por CEPSA en el mismo porcentaje que otorgase el Instituto Social de la Marina, de la base reguladora, al jubilado.

CUARTA

La Compañía, admitirá solicitudes de jubilación anticipada, a aquellos tripulantes que, habiendo cumplido 55 años, su precario estado de salud así lo aconseje. Será preceptivo el informe del Servicio Médico de Empresa, y a la vista del mismo, la Compañía, resolverá lo que proceda.

QUINTA

El contenido de las presentes Normas, sólo se aplicará al personal que se jubile a partir del 1º de enero de 1.984, fecha de entrada en vigor de las mismas.

SEXTA

Todas las situaciones de jubilación que se contemplan en estas Normas, serán documentadas de forma fehaciente y en los modelos que se establezcan a estos efectos.

Los impuestos que puedan originarse, con y por ocasión de la concesión de complementos, revisiones y/o cantidades de pago único, serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

ANEXO TABLA DE JUBILACION

GRUPOS	CATEGORIAS	CANTIDAD BRUTA DE PAGO UNICO A LA JUBILACION	CANTIDAD BRUTA ANUAL GARANTIZADA EN 14 MENSUALIDADES
1	Mozo Marmitón Limpiador	543.700	762.300
2	Camarero Marinero	589.100	798.200
3	Engrasador Ay. Cocina	634.500	814.900
4	Maestranza	770.700	905.800
5	Mecánico Naval 2ª Clase Mecánico Naval 1ª Clase	905.800	944.000
6	Mecánico Naval Mayor	996.500	996.500
7	Tercer Oficial Segundo Oficial	1.210.500	1.444.700
8	Primer Oficial	1.267.800	1.540.000
9	Jefe de Máquinas	1.506.800	2.233.300
10	Capitán	1.540.300	2.264.400

ANEXO Nº 15

NORMA DE ORFANDAD

Se abonará la prestación de orfandad establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo, de acuerdo con las siguientes condiciones:

BENEFICIARIOS	CONDICIONES DEL BENEFICIARIO	CUANTIA DE LA PRESTACION	OTRAS AYUDAS
- Hijos del personal fallecido estando en activo, jubilado o incapacitado. - Hijos del personal incapacitado permanente absoluto o Gran Invalidez.	- Menores de 18 años o incapacitados. - Solteros y sin estado religioso.	15.611'- Ptas./mes	Coste de la enseñanza y del comedor del Centro Escolar.

Se concederá la prestación de orfandad o la prórroga de la misma, de acuerdo con las siguientes condiciones:

BENEFICIARIOS	CONDICIONES DEL BENEFICIARIO	CUANTIA DE LA PRESTACION	TIPO DE ESTUDIOS
- Hijos del personal fallecido estando en activo, jubilado o incapacitado. - Hijos del personal incapacitado permanente absoluto o Gran Invalidez.	- Mayores de 18 y menores de 23 años. - Cursar estudios indicados. - No repetir curso. - No cambiar estudios 3 años consecutivos. - Solteros y sin estado religioso. - Sin medios de vida propios.	15.611'- Ptas./mes	- Graduado escolar. - B.U.P. o C.O.U. - Formación Profesional - Enseñanza Universitaria.

Se concederá la ayuda para enseñanza y gastos de comedor, con la regulación establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo, a los hijos de personal jubilado con ingresos inferiores a 650.000'- Ptas/anuales, entre la pensión de la Seguridad Social y el Complemento de Empresa.

Todas las condiciones, situaciones, estudios, etc. que se mencionan en esta norma, deberán ser documentadas fehacientemente.

Anexo nº 16

NORMAS PARA LA PERCEPCION DE COMPLEMENTO DE ENFERMEDAD Y ACCIDENTE

Se establecen las siguientes normas para la percepción del Complemento de Enfermedad ó Accidente, que será concedido voluntariamente por la Compañía.

a) Se solicitará antes del transcurso de 30 días, desde la fecha del comienzo de la situación de baja.

En caso de solicitar este complemento fuera del plazo previsto, se complementará a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

La solicitud se formalizará por escrito, en la que se harán constar los siguientes datos:

1º) Nombre y Apellidos
2º) Categoría Profesional
3º) Motivo de la Baja
4º) Fecha de la Baja y duración prevista (si la conoce).
5º) Situación de procedencia (embarque, vacaciones, etc.)

b) Este complemento, se abonará a partir del decimonono día inclusive de la fecha de la baja.

c) El complemento, se abonará, no obstante, desde el primer día de los supuestos de:

- Accidente
- Enfermedad de más de 30 días
- Hospitalización por cualquier causa
- Intervención quirúrgica de cualquier tipo

d) El importe de este complemento, garantizará unas percepciones iguales al 100% de la suma del Salario Base, Antigüedad y Complementos Salariales de vencimiento periódico superior al mes, tomando estos conceptos como cantidades brutas.

Este complemento, se establece con carácter mensual, abonando los Complementos Salariales de vencimiento periódico superior al mes en los meses correspondientes.

e) La Dirección, se reserva el derecho de exigir un informe médico de cualquier facultativo, que por la misma sea nombrado, y/o información complementaria de las entidades que estime convenientes. El tripulante, por su parte, se obliga a facilitar este posible reconocimiento, como contrapartida a las percepciones económicas pactadas.

f) En el caso de que surjan casos no previstos en el apartado "c", la Dirección, a la vista de los informes médicos y de las circunstancias individuales que concurran, podrá conceder o no la prestación, comunicando la decisión al Comité de Empresa y al interesado.

Anexo nº 17

SITUACIONES DE INVALIDEZ

1. OBJETO DE LA NORMA

Esta Norma, afectará a todos los trabajadores fijos de CEPSA, sujetos a este Convenio que, en 1º de Enero de 1.984, tengan declarada la situación de Invalidez Provisional, o hayan presentado expediente de Invalidez Permanente en sus diferentes grados de calificación, así como a los que la adquieran durante la vigencia del presente Convenio.

2. REGULACIONES DE LAS PRESTACIONES

Las prestaciones que establece la Compañía, para el personal que se menciona en el punto anterior, con carácter complementario a las del Régimen de la Seguridad Social, son las siguientes:

2.1 Personal en situación de Invalidez Provisional (hasta 6 años, en los que están incluídos los 18 meses de I.L.T.).

Durante esta situación, el trabajador, tendrá derecho a percibir una cantidad complementaria a la prestación económica (subsidio), que le otorgue el I.S.M., de forma que, sumadas ambas, alcancen una cantidad bruta igual al 100% del salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, correspondiente a su categoría profesional.

El mencionado complemento, se percibirá en 14 veces (doce mensualidades, Julio y Diciembre), haciéndose efectiva la primera cantidad complementaria, desde el cobro de la primera prestación económica (subsidio) de la Seguridad Social.

El indicado complemento, 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.

No obstante, en el supuesto de que la Seguridad Social demorase excesivamente la calificación definitiva de la invalidez, por causas totalmente ajenas al productor, el Comité de Empresa, negociará con la Compañía la concesión de la revisión del complemento.

A estos efectos, se considerará subsidio a cargo de la Seguridad Social, la supuesta cantidad total fijada por este concepto, resultante de las cotizaciones realizadas por el trabajador en todas sus actividades, incluso las que pudieran resultar de trabajo distinto del prestado a la Empresa.

De alcanzarse la invalidez provisional después que el trabajador tuviera cumplidos 60 años, el complemento, en lo que a condiciones y cuantía se refiere, será el establecido para los supuestos de jubilación en este Convenio.

Si el trabajador, ya declarado en invalidez provisional, cumpliera posteriormente 60 años, antes de la revisión anual, no se realizará ésta, quedando, por tanto, consolidado, en la cantidad inicial, el complemento.

2.2 Incapacidad Permanente Parcial para el trabajo habitual.

El personal calificado en este grado de incapacidad con carácter definitivo, no tendrá derecho a la percepción de complemento alguno con cargo a la Compañía, dado que continúa en activo en su trabajo y puesto habitual.

2.3 Invalidez Permanente Total para su profesión habitual.
Invalidez Permanente Absoluta para todo trabajo.
Gran Invalidez.

Con la fecha de la calificación definitiva, según resolución dictada por el Organismo competente de la Seguridad Social, se extinguirá de pleno derecho el contrato de trabajo que une al trabajador con la Compañía, de acuerdo con la legislación laboral vigente.

Declarada en firme la situación de Invalidez Permanente del trabajador, éste tendrá derecho a percibir una cantidad complementaria a la prestación económica (subsidio), que corresponda otorgar al I.S.M., de forma que, sumadas ambas, alcancen una cantidad bruta igual al 100% del salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, correspondientes a su categoría profesional.

La percepción de dicho complemento, se efectuará en 14 veces (12 mensualidades, Julio y Diciembre), a partir del mes en que se comience a percibir la pensión fijada por la Seguridad Social.

A estos efectos, se considerará subsidio a cargo de la Seguridad Social, la cantidad total fijada por este concepto, resultante de las cotizaciones realizadas por el trabajador en todas sus actividades, incluso las que pudieran resultar de trabajo distinto del prestado a la Empresa.

Igualmente, recibirá, tras la calificación definitiva, una cantidad bruta de pago único, en igual cuantía que la fijada en la Norma de Jubilación de la Compañía, para el personal de su categoría profesional.

De alcanzarse la invalidez provisional, después que el trabajador tuviera cumplidos 60 años, el complemento, en lo que a condiciones y cuantía se refiere, será el establecido para los supuestos de jubilación en este Convenio.

Regularización de complementos percibidos.- Al producirse la calificación definitiva, se regularizarán todos los complementos recibidos de la Empresa, desde la fecha fijada en la resolución para surtir efectos económicos a la pensión asignada por la Seguridad Social. La regularización que proceda, se realizará con cargo a la cantidad bruta de pago único que le corresponda percibir.

Procederá igualmente la regularización cuando, tras producirse una nueva calificación por el Organismo competente de la Seguridad Social, le sea reconocido un grado de invalidez superior a la calificación originalmente formulada.

3. GARANTIA MINIMA

Al personal que, con anterioridad a 1º de Enero de 1.984, se encontrara en situación de Invalidez Permanente Absoluta para todo trabajo o Gran Invalidez, se le garantiza una percepción bruta anual de 528.316 pesetas (entre pensión de la Seguridad Social y Complemento de la Compañía), durante el año 1.984.

4. AYUDAS VARIAS

El personal que se encuentre en situación de Invalidez Permanente Absoluta para todo trabajo y Gran Invalidez, percibirá para sus hijos las ayudas establecidas en el anexo nº 15

5. OTRAS CONSIDERACIONES

Todas las situaciones de Invalidez que se contemplan en estas Normas, serán documentadas en forma fehaciente y en los modelos de contratos que a tal fín se establezcan.

Los impuestos que puedan originarse, con y por ocasión de complementos o cantidades de pago único, serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

ANEXO Nº 18

SUPLEMENTO FIJO

CAPITAN	118.679
JEFE DE MAQUINAS	116.330
PILOTO CON MANDO	85.690
MAQUINISTA CON JEFATURA	84.029
PRIMEROS OFICIALES	81.153
SEGUNDOS OFICIALES	71.952
TERCEROS OFICIALES	71.009
MECANICO NAVAL JEFE	51.296
MECANICO NAVAL MAYOR	49.746
PRIMER MECANICO NAVAL	48.788
SEGUNDO MECANICO NAVAL	48.005
MAESTRANZA	47.702
ENGRASADOR/AYTE. COCINA	42.030
MARINERO/CAMARERO	41.695
MOZO/LIMPIADOR/MARMITON	41.280

ANEXO Nº 19

NORMAS QUE REGULAN EL DESCANSO COMPENSATORIO

De acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, de 28 de Julio, se establecen las siguientes normas:

1º El descanso compensatorio, se disfrutará en los períodos de vacaciones correspondientes a cada campaña de embarque.

2º En el supuesto de que cualquier tripulante, opte sustituir el descanso compensatorio por percibir la compensación económica, deberá ponerlo en conocimiento de la Compañía durante el transcurso de los primeros 15 días de sus vacaciones, abonándose su importe en la nómina del mes siguiente a su petición. En caso contrario, de no solicitarlo, se entenderá que opta por su disfrute.

3º La Compañía, se compromete a enviar una relación nominal al Comité de Trabajadores, durante el mes de Enero, de los tripulantes que hayan optado por el cobro del descanso compensatorio.

4º La diferencia económica entre el disfrute $\left(\frac{\text{Salario anual fijo}}{365}\right)$ y el cobro del descanso compensatorio $\left(\frac{\text{S.Mensual fijo}}{30}\right)$, revertirá en los trabajadores.

El pago de la cantidad que corresponda, se efectuará en el mes de febrero de cada año.

5º Se establece, expresamente, en este Convenio Colectivo, como un pacto más del mismo, pero unido necesariamente a su totalidad, que la compensación económica consistirá, en un treintavo del salario base y antigüedad, por día de descanso no disfrutado.

Nota transitoria

Como consecuencia de que la firma del Convenio se establece con fecha de 1 de Mayo de 1.984, aún cuando sus efectos sean de 1º de Enero de 1.984, durante este año, el personal que solicite el cobro del descanso compensatorio, lo percibirá en la nómina del mes siguiente al de su petición, y desde el 1º de Enero de 1.984.

El personal que, según la norma anteriormente pactada, opte por disfrutar el descanso compensatorio, percibirá la compensación económica correspondiente a la parte proporcional desde el 1º de Enero al 30 de Abril, y disfrutará de parte proporcional desde el 1º de Mayo al 31 de Diciembre.

Anexo nº 20

INSTRUCCIONES SOBRE CONCESION DE PRESTAMOS REGLAMENTARIOS

Se entiende por préstamo reglamentario, la cantidad que la Empresa concede a los tripulantes, distinta a los anticipos, a los préstamos extraordinarios (Comisión de Préstamos), y a los préstamos con aval de la Compañía. Estos préstamos, son para atender necesidades.

1. Condiciones para su concesión

1.1 Antigüedad.- Se precisa una antigüedad de dos años, como mínimo.

1.2 Saldo deudor.- Es condición indispensable, que el tripulante no tenga saldo deudor, con la Compañía, procedente de un préstamo reglamentario anterior no amortizado.

1.3 Amortización.- El plazo máximo de amortización, será de un año.

Las cantidades se amortizarán mensualmente, dividiendo el importe del préstamo por el número de meses a amortizar, sin que se cobren intereses.

1.4 Fondo.- Se establece un fondo de 8.350.000 pesetas, para atender estos préstamos.

2. Cuantía

Cuantía máxima por categorías:

- Capitanes y Jefes	140.000	pesetas
- Primeros Oficiales.	130.000	"
- Segundos y Terceros Oficiales	125.000	"
- Titulados	115.000	"
- Maestranza	105.000	"
- Subalternos	100.000	"

3. Forma de Solicitud

3.1 El préstamo, debe solicitarse, si se está embarcado, por medio del impreso oficial, a través del Capitán del buque en donde se encuentre enrolado.

3.2 En el caso de que el solicitante se encontrara desembarcado en Tenerife o Algeciras, formulará la petición en el impreso oficial, que se facilitará en la Inspección.

3.3 Si el solicitante estuviera desembarcado en punto que no fueran Tenerife o Algeciras, solicitará del Departamento de Relaciones Laborales Central, en una carta, dicho préstamo, indicando cantidad, motivo y forma de amortizarlo.

INFRACCIONES Y SANCIONES

1. CLASIFICACION 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 15 minutos, siempre que del retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerara 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 personas 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 alterasen la normal convivencia en el buque.

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

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

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 30 días. Cuando tuviera que relevar a un compañero bastará una falta no justificada. No obstante, previa 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 cumplimentadas, 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 30 días.

i) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la Empresa, sino 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.

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, maquinaría, 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 paras ascensos de categoría.

b) Suspensión de empleo y sueldo hasta 5 días.

7. SANCIONES POR FALTAS MUY GRAVES

Podrán imponerse algunas de las siguientes:

a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta 3 meses.

b) Postergación de hasta 5 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 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 a cualquier representante del personal, quién 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 3 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 del 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 cargos y el pliego de descargos del tripulante, así como cualquier otra documentación relacionada con el caso a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

- Con posterioridad, y en un plazo de 7 días, contados desde la recepción de esta documentación, la Jefatura de Relaciones Laborales Central, enviará, junto con su opinión sobre el asunto, toda la documentación referida al Comité de Empresa, y éste dispondrá asimismo de un plazo de 10 días a fin de emitir el informe que corresponda, que enviará a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

- Conocidos todos los informes, la Jefatura del Departamento de Flota, resolverá lo que considere oportuno en el plazo de 7 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 e instituciones mencionadas reciban las correspondientes documentaciones.

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

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. PRESCRIPCION 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. DISPOSICION FINAL

De acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1.980 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.

NORMAS DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

En cada uno de los buques de la Compañía Española de Petróleos, S.A. existirá un Comité de Seguridad e Higiene, de acuerdo con las normas pactadas, en cuanto a constitución, composición y funciones de los miembros.

La Compañía contestará por escrito, en un plazo máximo de 10 días, desde la fecha de recepción de las actas, las peticiones que le haga el Comité de Seguridad e Higiene y/o Comité de Empresa. En el caso de que el problema planteado se deba a la existencia de peligro para la integridad física de uno o la totalidad de los tripulantes, se contestará por el procedimiento de mayor urgencia, en el plazo máxito de 24 horas desde la recepción de la noticia, suspendiéndose la actividad en la zona o departamento hasta la solución del problema.

La Compañía exhibirá al Comité de Empresa y a petición de éste, copia de los certificados de la Comandancia de Marina.

Para todas las consideraciones y puntos que en materia de seguridad no recojan estas Normas, se estará a lo establecido en las Normas Internacionales de la International Maritime Organitation (IMO) y SEVIMAR.

NORMAS DE SEGURIDAD

1) - Reglamentos Generales de Seguridad.
2) - Extinguidores de incendios.
3) - Seguridad de la vida.
4) - Manipulación de la carga.
5) - Compartimentos de cubierta.
6) - Compartimentos de máquinas.
7) - Gambuzas.
8) - Habilitación.
9) - Maniobras.

1. REGLAMENTOS GENERALES DE SEGURIDAD

1.1 Seguridad.- Siempre se dará la máxima importancia a la seguridad del personal y tendrá preferencia sobre todas las demás consideraciones.

La seguridad de los petroleros depende de la observancia por todo el personal de las medidas de seguridad y equipamiento adecuado.

La responsabilidad de hacerlas cumplir recae en el Capitán, Jefe de Máquinas y oficiales del buque, correspondiendo a toda la tripulación que se cumplan dichas medidas.

1.2 Fumadores.- Está terminantemente prohibido fumar o llevar cigarros, cigarrillos o pipas encendidas en las cubiertas o en el muelle adyacente al buque.

En ningún caso se permitirá fumar en el exterior mientras el buque esté atracado en muelle de carga-descarga, amarrado a boyas de carga-descarga, durante las operaciones de carga o descarga del cargamento, lastre, trasiego, limpieza o desgasificación de tanques.

En circunstancias objetivas el Capitán podrá prohibir fumar en alojamientos o lugares similares.

Nunca se arrojarán colillas o cerillas por los portillos.

Está prohibido el uso de encendedores a bordo, solamente se usarán cerillas de seguridad.

Está prohibido fumar en la cama.

Está prohibido fumar a bordo en aquellos puertos en donde las regulaciones locales lo prohiban.

1.3 Trapos grasientos y Residuos.- Se eliminarán inmediatamente todos los trapos y estopas grasientas para evitar la posibilidad de una combustión espontánea.

Cuando esto no sea posible, se meterán de momento en recipientes metálicos y se colocarán éstos en lugar seguro, lejos de zonas de calor hasta que puedan ser sacados del buque.

No se dejarán acumular en ningún sitio, residuos peligrosos de ignición. Se prestará especial atención y limpieza en las zonas de difícil acceso.

1.4 Vestimenta.- Los tripulantes llevarán la vestimenta adecuada al trabajo que desempeñen. Se considera inadecuado en trabajos de cubierta y máquinas el uso de zapatillas, sandalias, chanclos o similares.

El personal del Departamento de Máquinas en las proximidades de las calderas, tuberías de vapor o agua caliente, llevarán camisas de manga larga y pantalón largo de buzo, o buzo, para reducir el peligro de quemaduras.

El personal que trabaje en cubierta bajo sol fuerte, llevará vestimenta adecuada para protegerse contra quemaduras e insolación.

La vestimenta que esté saturada de petróleo o productos químicos deberá cambiarse inmediatamente para evitar irritaciones de la piel.

El personal que trabaje en las proximidades de máquinas, no deberá llevar trajes sueltos, desabrochados, corbatas, cadenas, etc. Se deberá llevar calzado de seguridad.

1.5 Embarque y desembarque de personas .- Se prohibirá la entrada a bordo a todas las personas que no posean el correspondiente permiso del Capitán.

Todas las personas que embarquen o desembarquen lo harán a través de los medios dispuestos a tal efecto. Será obligatorio el uso de una red en las planchas de acceso al muelle.

1.6 Piezas sueltas.- Los pasadizos, cubiertas y compartimentos se mantendrán libres de piezas, artefactos o equipos sueltos.

Durante las navegaciones se trincarán las piezas y elementos que puedan causar daño al personal o buque y evitar que con los movimientos del buque estén a la deriva.

1.7 Limpieza con gasolina, etc.- Está prohibido el uso de gasolina, nafta, tetracloruro de carbono y otros líquidos volátiles para la limpieza de trajes, ropa, etc., tanto a mano como a máquina.

1.8 Equipo de Seguridad.- El equipo de seguridad se mantendrá siempre en buenas condiciones de trabajo.

Todos los tripulantes estarán provistos de él y llevarán el equipo adecuado, como gafas protectoras, casco, etc. siempre que por la naturaleza del trabajo puedan evitarse accidentes con su utilización.

Las protecciones de la maquinaria y los demás dispositivos de seguridad, deben mantenerse en buenas condiciones de trabajo.

1.9 Dispositivos protectores.- Los lugares expuestos y peligrosos, tales como engranajes de maquinarias, volantes, etc., tendrán dispositivos protectores.

Las escotillas, registros butterworth, emparrillados, etc., serán debidamente protegidos para evitar accidentes, inclusive durante la reparación.

1.10 Linternas.- Solamente se usarán a bordo linternas de tipo aprobado por los Organismos competentes.

1.11 Bañarse desde el buque.- Está prohibido bañarse desde el buque, tanto si está fondeado como atracado.

1.12 Aparatos eléctricos.- La reparación de aparatos o circuitos eléctricos, la efectuará solamente el personal del Departamento de Máquinas y el Radiotelegrafista. Los globos, defensas y otros instrumentos de protección de aparatos eléctricos, no serán desmontados o alterados por personal que no esté autorizado.

1.13 Subida a Palos-Machos, etc.- Solamente lo hará el personal que esté perfectamente calificado y se hará bajo la supervisión de un Oficial responsable y siguiendo todas las medidas de seguridad y protección personal.

1.14 Condiciones peligrosas.- Todos los tripulantes tienen la obligación de informar a sus respectivos Jefes de Departamento, de cualquier condición peligrosa que pueda causar daños al personal, buque o carga.

1.15 Temperaturas de trabajo.- Cuando la temperatura ambiente alcance los 40º C. se evitarán los trabajos de tipo rutinario.

1.16 Trabajos con alto nivel de ruidos.- Todos los tripulantes deberán usar material protector homologado.

2. EXTINGUIDORES DE INCENDIOS

2.1 Condiciones del equipo.- El equipo contraincendios será mantenido de forma que cumpla con los requisitos SEVIMAR.

Los tipos, lugares de colocación y cantidades especificadas por dichos organismos, serán consideradas como mínimas y se observarán los requisitos de la Compañía cuando éstos sean superiores a los requeridos por las Autoridades Gubernamentales.

2.2 Responsabilidad.- El Jefe del Departamento de Cubierta será responsable del mantenimiento y cuidado de todo el equipo de contraincendios portatil de Cubierta y Fonda, y relleno de dicho equipo en el Departamento de Máquinas.

El Jefe del Departamento de Máquinas será responsable de la inspección del material portatil de su Departamento y del mantenimiento, cuidado y control de todos los aparatos de contraincendios fijos, bombas de contraincendios, bocas de riego, y cajas de arena de la sala de calderas. Esto incluye tuberías, válvulas, botellas, controles, alarmas, etc.

El pintado de aquellas partes fijas de los sistemas contraincendios fijos y que se hallen fuera del Departamento de Máquinas, será hecho por el Departamento de Cubierta. El pintado del equipo portatil de contraincendios del Departamento de Máquinas será hecho por personal de Máquinas.

Se tendrá especial cuidado en no pintar las partes articuladas al objeto de no bloquear su funcionamiento.

2.3 Prácticas Contraincendios.- Todos los oficiales están obligados a conocer los métodos y prácticas contraincendios en petroleros, y de adquirir formación con respecto a nuevas técnicas y procedimientos. La Empresa facilitará esta formación e información complementaria.

Se instruirá a la tripulación en el manejo de los diferentes tipos de extintores y equipos de contraincendios.

2.4 Estado de conservación, inspecciones y pruebas.- Todo el equipo de contraincendios se mantendrá en buenas condiciones de trabajo y listo para su uso inmediato.

Inmediatamente antes o en el momento de la llegada a un terminal para manipular carga, deben extenderse y conectarse al colector las mangueras de contraincendios, una a proa y otra a popa de las conexiones de carga. Si es posible, debe haber una bomba contraincendios funcionando para mantener la presión en el colector, pero si ésto no es posible, la bomba debe estar preparada para funcionar inmediatamente. Debe haber por lo menos dos extintores de polvo seco convenientemente colocados cerca de las conexiones de carga.

Además de las inspecciones y pruebas exigidas por SEVIMAR o las normas de la Compañía, se harán inspecciones y pruebas regularmente para asegurarse que se mantienen en buen estado.

2.5 Protección adicional contraincendios.- Los extintores portatiles se tendrán listos y a mano para su uso inmediato, cuando se efectúen operaciones que puedan presentar peligros mayores de lo normal.

Los extintores de incendios serán del tipo apropiado para extinguir la clase de incendios que puedan ocurrir en ese lugar y por tal operación.

2.6 Ejercicios de contraincendios y simulacros.- Los ejercicios de contraincendios se efectuarán semanalmente, si el estado metereológico lo permite. Semanalmente se instruirá y se darán charlas sobre el manejo y uso de todos los diferentes equipos y sistemas contraincendios, haciendo participantes directos en estos coloquios a los miembros de la tripulación.

3. SEGURIDAD DE LA VIDA

3.1 Aparatos de respiración.- Los tripulantes se entrenarán en el uso de estos aparatos y se harán demostraciones a intervalos frecuentes.

Cada aparato será probado al menos mensualmente.

Los aparatos de respiración autónoma se usarán siempre para entrar en tanques u otros compartimentos que se suponga no están desgasificados o tengan poco oxigeno.

Cuando la distancia entre el punto de trabajo en el interior de un tanque u otro compartimento hasta el punto de suministro de aire fresco no exceda de 36 metros se podrá usar en sustitución de los aparatos de respiración autónoma, una vez en el puesto de trabajo, equipos de respiración a distancia que, provistos de una manguera resistente al agua y fuego, de suficiente resistencia mecánica y no se aplasten al aspirar.

El suministro de aire podrá hacerse con un fuelle, medios mecánicos, bomba de aire o conectando al colector de aire con un reductor-regulador.

En caso de emergencia, las botellas de aire comprimido se podrán llenar con los medios de a bordo, debiendo al llegar a tierra, enviarlas para su revisión y llenado.

Siempre deberá establecerse una comunicación permanente por VHF o UHF entre el punto de trabajo en el interior del tanque y el personal de rescate, notificándose cualquier anomalia o alteración en el régimen de trabajo y seguridad.

3.2 Resucitadores.- Los buques deberán estar equipados con un aparato resucitador de oxígeno para tratamientos de emergencia, por ahogos, shock eléctricos, envenenamientos por gases, ataques de corazón, etc. Se pueden usar para respiración artificial en casos de fallo completo de la misma.

El equipo se usará y conservará de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Se usará con conocimiento del Capitán u Oficial encargado.

Todos los Oficiales conocerán el uso y trabajo del resucitador y harán ejercicios y demostraciones instruyendo a toda la tripulación.

El equipo se probará una vez al mes para mantenerlo en buen estado. Habrá siempre dos botellas de reserva.

3.3 Detector de gases.- Los detectores de gases se usarán para comprobar si los tanques o compartimentos se hallan libres de gases. Antes de entrar en un tanque se comprobará su atmósfera en varios puntos y a diferentes alturas.

No se permitirán trabajos en caliente o que produzcan chispas a no ser que se haya comprobado la desgasificación con el detector de gases.

Los tanques encontrados libres en el momento de la prueba, pueden no permanecer así, debido a la liberación de los gases contenidos en residuos o cascarilla. Para mantenerlos en buenas condiciones es necesaria una ventilación continua y detección periódica de gases.

El Primer Oficial de Cubierta mantendrá bajo su custodia el aparato y es el responsable de las operaciones, hará personalmente las pruebas necesarias antes de enviar hombres a los tanques, cofferdam, etc. En ausencia del Primer Oficial es responsable el Oficial de Guardia.

Todos los Oficiales estarán familiarizados con el uso y manejo del detector de gases.

La ausencia de gases no indica la falta de oxígeno.

3.4 Botes salvavidas y equipo.- Los botes salvavidas y equipo se mantendrán de acuerdo con los reglamentos de SEVIMAR.

Los botes y equipo serán probados e inspeccionados tanto como sea necesario para asegurarse su puesta a punto.

Se realizarán ejercicios semanalmente, si las condiciones meteorológicas lo permiten, zallándolos.

En puerto, se deberán probar los botes echándolos a la mar; se aprovecharán las estancias fondeados.

La tripulación tanto de cubierta, como de máquinas y fonda será ejercitada e instruida en el uso y manejo de los botes y pescantes.

Se probarán semanalmente los motores de los botes, siendo responsable de su buen funcionamiento el Departamento de Máquinas.

Los pescantes, alambres, roldanas, etc., deberán estar en perfecto estado, engrasados, aligerados, desprovistos de fundas, siendo responsable de su funcionamiento el Departamento de Cubierta.

3.5 Chalecos salvavidas.- Los chalecos salvavidas se usarán por todo el personal en los ejercicios de contraincencios y botes.

Será usados cuando la naturaleza del trabajo así lo exija. Se usarán siempre que una persona suba a un bote salvavidas.

4. MANIPULACION DE LA CARGA

4.1 Cumplimiento de Leyes y Reglamentos.- Se observarán estrictamente todas las leyes y reglas sobre medidas de seguridad respecto a la carga y manipulación de la misma.

Antes de empezar toda manipulación de carga o lastre, el Oficial responsable debe asegurarse de que se toman las siguientes medidas:

- Se ha avisado a todo el personal interesado, tanto de a bordo como de tierra, que se va a empezar la manipulación de la carga o lastre.
- Se han colocado los letreros de aviso necesarios 5-1.
- No hay personas a bordo no autorizadas 1-3.
- No hay al costado embarcaciones no autorizadas 4-6.
- No se está llevando a cabo trabajo alguno no autorizado 4-11.
- Los utensilios contraincendios están en buen estado y disponibles para su empleo inmediato 2-4.
- Se han situado los cables de remolque de emergencia 5-11.
- Los equipos portátiles de radio/teléfono del buque son de tipo apropiado y aprobados por los Organismos competentes.
- Se dispone de alumbrado seguro y adecuado 5-9.
- No se están empleando luces sin protección 5-9.
- No se fuma a bordo, excepto en los lugares autorizados 1-2.
- Se observan las precauciones de seguridad en las cocinas.
- Están cerradas las puertas y portillos y la ventilación es la correcta 4-4.
- Están cerrados todos los tanques, aberturas de limpieza, escotillas, sondas, etc., excepto en cargas especiales que requiera permanezcan abiertos.
- Los imbornales están bien taponados 5-12.
- Están cerradas las válvulas de fondo y todas aquellas que no se vayan a usar de las líneas de carga.
- Caso de tener descarga por Popa, ésta estará cerrada y con brida ciega.

4.2 Clasificación de la carga.- Las clasificaciones, especificaciones y tipos de carga deben estudiarse antes de que empiece la misma.

4.3 Inspección antes del transvase de carga.- Debe asegurarse de que todas las precauciones de seguridad son observadas antes del comienzo del trasbase y se hará una completa inspección del equipo de carga.

4.4 Puertas y portillos.- Durante la carga, descarga, lastre, traslegos, limpieza y desgasificación de tanques deben mantenerse cerradas todas las puertas exteriores y portillos del buque.

La ventilación interior de habilitación, aire forzado o aire acondicionado, deberá ser de dentro a dentro, nunca tomar del exterior.

4.5 Cable de puesta a masa.- El Primer Oficial de Cubierta se asegurará antes de conectar las mangueras que el buque está puesto a masa con la instalación del muelle. Si el terminal no está provisto de este equipo se utilizará un cable del buque, dicho cable permanecerá conectado hasta que se desconecten las mangueras.

La operación consiste en las siguientes fases:

1.- Al concectar las mangueras:

a) Abrir el interruptor.
b) Conectar el cable al barco.
c) Cerrar el interruptor.
d) Conectar las mangueras.

2. Al desconectar las mangueras:

a) Desconectar las mangueras.
b) Abrir el interruptor.
c) Desconectar el cable de conexión a masa.

4.6 Fuentes de Ignición.- No se permitirá a ningún remolcador, u otro buque o equipo que pueda ser una posible fuente de ignición, de los gases del petróleo, acercarse o ir a lo largo del buque que contenga carga de los grados A, B o C o cuando esté lastrando tanques que hayan contenido esos productos, trasegando o cargando.

Antes de que se abarloe algún buque, equipo, etc. se pararán las operaciones y no se reanudarán hasta que el peligro haya desaparecido.

Se parará la descarga o carga, lastre, etc. y se cerrarán las aberturas de tanques cuando se observen chispas por la chimenea del buque, o en buques próximos, durante las tormentas eléctricas, en caso de fuego en el buque o proximidades.

Durante la carga, descarga y lastre en puerto se prohibirán las transmisiones de radio, excepto VHF y UHF. Se prohibe el empleo del radar.

4.7 Cargas envasadas.- No se llevarán en los buques de la Compañía cargas envasadas con un punto de inflamación por debajo de los 150º F.

Las cargas envasadas con un punto igual o superior a 150º F. se llevarán con permiso especial de la División Transportes, que adoptará las medidas suplementarias de seguridad oportunas.

Durante la manipulación de carga a granel de hidrocarburos volátiles, no debe manipularse carga envasada, salvo con la autorización expresa del Oficial responsable y del representante de tierra.

Durante la manipulación de carga envasada el Oficial responsable debe asegurarse que:

a) De no haber protección permanente en la escotilla, se dispondrá de una protección temporal para impedir que las izadas golpeen la brazolas, escalas de la bodega, etc., e impedir el riesgo de producción de chispas.

b) Todas las izadas serán de tamaño que pasen por las escotillas con holgura.

c) Para manipular bidones se utilizarán eslingas de cabos de fibra, redes de carga o gafas con eslingas de cable o cadena.

d) Para manipular cajas o latas rectangulares se emplearán eslingas de cabos de fibra, bandejas de carga o redes de carga.

e) Para manipular cilindros (botellas) se utilizarán redes de mallas adecuadas, nunca utilizar eslingas.

f) Cada envase se inspeccionará antes de ser estibado para ver si tiene fugas o daños, rechazándose todo aquel que apareciese defectuoso.

g) No se arrastrarán por cubierta ni se les dejará deslizar ni rodar.

h) Las latas y bidones se estibarán con tapas y tapones hacia arriba.

i) La carga se trincará para evitar corrimientos. Los bidones en Cubierta se estibarán en una sola tongada.

4.8 Transvase en condiciones desfavorables.- Durante tiempos de calma en los que los gases no pueden dispersarse y se manipulan cargas de los grados A y B, el Capitán u Oficial de guardia tomará precauciones especiales de seguridad.

4.9 Paralización por emergencia.- Todo Oficial de guardia de Cubierta deberá saber como se paran las bombas si se presenta una situación de emergencia.

4.10 Carga o descarga en gabarras.- Cuando se carga o descarga en gabarras, se tomarán las mismas precauciones que cuando se hace en un terminal. El Oficial de guardia rehusará el transvase, etc. en condiciones que exista riesgo razonable de peligro.

4.11 Reparaciones durante el transvase o lastre.- Durante la carga, descarga, lastre, limpieza, baldeo, desgasificación e inertización de tanques, se observarán las siguientes normas:

1.- No se emprenderá ninguna reparación de tanques, trabajos en caliente.

2.- No se efectuará ninguna reparación en las instalaciones eléctricas o mecánicas de las cubiertas.

3.- No se usarán en cubierta herramientas eléctricas o mecánicas.

4.- No se efectuará ninguna reparación en cubierta a menos que sea a una distancia segura de los espacios de carga.

4.12 Mangueras y Conexiones.- No utilizar mangueras que se encuentren defectuosas. El Oficial responsable debe rechazar las mangueras que a su criterio estén en malas condiciones.

Las mangueras flexibles deben suspenderse con equipos adecuados y evitar que doblen excesivamente.

Cuando se monte una extensión en una toma del colector de carga se debe calzar la extensión para evitar un esfuerzo excesivo en el colector.

Los brazos metálicos deben reconocerse frecuentemente para asegurarse de la estanqueidad de las conexiones y que las juntas articuladas no estén forzadas.

Si hay pérdidas por las mangueras o conexiones, si es necesario, se parará la operación de carga o descarga por esa manguera hasta que se haya subsanado el defecto.

Las amarras deben estar atendidas para controlar el movimiento del buque y evitar tirones sobre las mangueras y conexiones. No se deben dejar las amarras autotensadas. 9.2.
Al conectar o desconectar las mangueras se deben tomar las medidas convenientes para evitar derrames. Si no hay sistemas fijos de recogida, se deben utilizar bandejas portátiles bajo las mangueras. Caso de producirse un derrame debe combatirse inmediatamente.

5. DEPARTAMENTO DE CUBIERTA

5.1 Señales de seguridad y placas de aviso.- Las señales de seguridad y placas de avisos requeridas por SSVIMAR o por la Compañía, se colocarán en los lugares especificados.

La señales escritas con pintura se mantendrán en buenas condiciones y si fuera necesario, repintadas lo más pronto posible.

5.2 Cubiertas resbaladizas, escalas, etc.- Si las cubiertas, escalas, etc., están resbaladizas a causa de derrames de aceite, se extenderá inmediatamente serrin, arena, etc. para asegurar el paso por ellas. Si ésto no fuera factible se acordonará la zona y se colocarán avisos de peligro.

5.3 Trabajos en lugares altos.- Los trabajos en lugares altos se harán bajo la supervisión del Primer Oficial u Oficial responsable.

Los aparejos y dispositivos usados serán minuciosamente comprobados. Cualquier elemento que muestre deterioro será inmediatamente reemplazado.

Solamente subirá a palos o sitios altos el personal que esté perfectamente calificado, nunca podrá hacerlo el personal inexperto o inhábil.

Siempre que se trabaje en lugares altos se usará el cinturón de seguridad.

5.4 Trabajos en los costados.- Durante la navegación o en dique nunca se harán trabajos que necesiten hombres en los costados, excepto en emergencias en que peligre la vida de algún tripulante o el buque.

Los hombres que trabajen fuera del costado, irán amarrados y con chaleco salvavidas.

5.5 Trabajos en la chimenea.- Cuando algún hombre deba trabajar en la chimenea, se cerrará el paso de vapor al silbato y se mantendrá cerrado hasta su finalización.

Antes de cerrar el vapor al silbato, el Oficial de Guardia de Máquinas comunicará al Oficial de Cubierta, quien tendrá en cuenta las condiciones de navegación u otras circunstancias que puedan requerir el servicio del silbato.

5.6 Trabajos próximos a la antena de radio.- Antes de enviar hombres a trabajar en las proximidades de las antenas de radio o sus bajadas, se avisará al Oficial de Radio, quién las desconectará y cerrará el transmisor hasta que finalicen los trabajos, y se reflejará en el Diario de Navegación.

5.7 Trabajos en o próximos a las antenas de radar.- Antes de efectuar trabajos en las antenas de radar o en sus proximidades, se deberán desconectar éstas hasta la finalización del trabajo.

Este trabajo está supeditado a las necesidades de la navegación y se reflejará en el Diario de Navegación.

5.8 Trabajos en tanques y cuarto de bombas.- Nunca se bajará a un tanque que contenga carga que desprenda gases tóxicos o cuya temperatura sea perjudicial.

Nunca se bajará a un tanque que haya contenido carga sin tomar gases y comprobar que su atmósfera es respirable.

Si por una emergencia se debe bajar a un tanque sin desgasificar o parcialmente desgasificado, se hará siempre con los medios de respiración autónoma o a distancia, amarrado y siempre con gente en las proximadades para caso de emergencia e inmediata asistencia.

Siempre que se necesiten hombres para entrar o trabajar en tanques o cuarto de bombas, se dejará un hombre de vela en Cubierta que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia en caso de que se necesite.

En la comunicación, caso de hacerla por radio, desde el interior de un tanque o cuarto de bombas, sólo se utilizarán aparatos aprobados por los Organismos competentes.

Si se han de enviar herramientas al interior de un tanque, irán éstas dentro de un saquete de lona o similar.

Para tomar muestras, nunca se utilizará una tira de fibra artificial.

Para echar el líquido de muestra al interior de un tanque siempre se apoyará el recipiente en la boca del tanque.

Se deberá tener especial cuidado y siempre aligeradas las válvulas de presión/vacío.

Siempre que se hallen los tapines de un tanque de carga abiertos deberán tener puestas las rejillas.

Siempre que se vaya a baldear con máquinas butterworth, se deberá comprobar la continuidad de la toma de tierra. Antes de introducir las máquinas en el interior de un tanque deberán conectarse a la toma de agua, al finalizar el baldeo sacarlas antes de desconectarlas.

En los tanques de lastre limpio o peacks, caso de que vayan a entrar, deben ser ventilados, pues debido a su permanencia cerrados, pueden tener falta de oxígeno.

No se debe entrar en los tanques que hayan contenido gas inerte hasta que se haga una ventilación completa para restablecer el oxígeno.

Antes de entrar en los cuartos de bombas deben ventilarse con los medios apropiados y permanecer éstos en servicio mientras se hallen en su interior.

5.9 Iluminación de cubierta.- Durante la manipulación de la carga en puerto y de noche, la cubierta estará iluminada.

En la mar se encederán luces protegidas de manera que permitan al Oficial de Guardia hacer ésta sin riesgos y no se encenderán luces que puedan confundirse con las prescritas para la navegación.

5.10 Portalones, planchas, escala real y escala de práctico.- Hay que asegurarse que los portalones, planchas, escala real y de práctico están perfectamente aparejadas.

El Oficial de Guardia es responsable de que escalas y portalones, planchas, etc. estén perfectamente ajustados cuando cambie el calado del buque o las condiciones de la marea y que se mantengan libres de obstrucciones.

Durante la noche se colocarán luces adecuadas y del tipo aprobado.

Siempre se tendrá a mano en los portalones, y escalas un aro salvavidas con su acollador.

Las escalas serán reparadas cuando sea necesario y mientras tanto se tendrán fuera de servicio.
En los buques con mucha obra muerta se colocará escala mixta formada por escala real y escala de práctico, debiendo ésta estar firma a la primera.

5.11 Cables de emergencia.- Siempre que el buque éste en puerto, en un muelle, fondeado o en boyas, tendrá tendidos los alambres de emergencia, según requieren las normativas locales y listos para su uso sin necesidad de enmienda.

5.12 Imbornales.- Durante la carga o descarga o toma de combustible, deberán estar todos los imbornales taponados y cementados de forma que la estanqueidad sea perfecta.

5.13 Rejillas, Manguerotes, juntas puertas estancas y portillos.- Deben estar en buenas condiciones todas las rejillas de manguerotes de ventilación, suspiros de tanques y exhaustación de los mismos, etc. y deberán ser del tipo aprobado.

Siempre que estén abiertos los tapines se colocarán rejillas.

Las juntas de puertas estancas, portillos, escotillas, tanques, registros butterworth, aberturas a tanques, lumbreras, gambuza, etc., deben estar en perfectas condiciones de estanqueidad.

5.14 Maniobras.- A las maniobras acudirá todo el personal de cubierta, de acuerdo con las normas del capítulo 9.

5.15 Siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etc., el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

6. DEPARTAMENTO DE MAQUINAS

6.1 Sala de Calderas.- Los pisos de las salas de calderas deberán mantenerse siempre limpios para evitar resbalones. Debe estar bien iluminada y disponer de alumbrado de emergencia.

6.2 Precauciones al abrir las calderas y tuberías de vapor.- Antes de abrir una caldera, tubería de vapor, válvulas u otros montajes, el Jefe de Máquinas y Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse que se ha bajado la presión, abriendo la válvula de descarga o la purga.

6.3 Acceso a Calderas y calentadores.- No se permitirá la entrada a la caldera a ningún hombre hasta que hayan sido desmontados los quemadores y se hayan puesto las válvulas de cierre en posición de cerrado.

Cuando algún hombre trabaje en los colectores o tanques de agua, deberá haber fuera otro hombre para prestar ayuda inmediata si fuera necesaria.

Se procurará que entren en calderas los hombres que estén más preparados.

6.4 Soplado de calderas.- No se deben soplar calderas durante la carga, descarga, lastre o desgasificación de tanques. En los buques con gas inerte durante la carga, desgasificación o lastre y siempre que las operaciones se hagan con tanques abiertos.

6.5 Fluídos para limpieza de equipo eléctrico.- No se usarán fluídos de limpieza que contengan tetracloruros de carbono. Como consecuencia de los efectos tóxicos de la mayoría de estos fluídos para limpieza, durante su uso, es necesaria una ventilación adecuada.

6.6 Apertura de circuitos eléctricos.- No se harán reparaciones en circuitos o equipos eléctricos hasta que la energía de la parte afectada haya sido cortada.

Los interruptores se abrirán y marcarán con un aviso en el que se indique que el circuito está en reparación.

Los fusibles se desmontarán para abrir el circuito durante la reparación.

No se deben llevar lámparas al descubierto o con cables en malas condiciones.

6.7 Precauciones al cambiar fusibles.- Cuando se vayan a desmontar o recambiar fusibles de su cajas, se empleará un extractor de fusibles.

Antes de sustituir fusibles, el circuito debe ser incomunicado y efectuarse una investigación para determinar la causa del cortocircuito o sobrecarga.

Los fusibles fundidos deben ser sustituídos por otros del mismo tipo y tamaño. Nunca deben colocarse fusibles en un circuito que tenga corriente, caso de que el fusible no esté protegido por un interruptor, se extraerá en primer lugar el extremo de alimentación y cuando se coloque este extremo, se conectará primero.

6.8 Cuadros eléctricos.- El espacio de la parte posterior del cuadro no debe utilizarse para guardar cosas y debe estar limpio de basura.

Caso de haber puertas de acceso a la parte posterior del cuadro, deben mantenerse cerradas y estos lugares deben disponer de buena iluminación.

Siempre que manipule en un cuadro, el tripulante deberá encontrarse aislado.

Las puertas de los armarios de disyuntores y fusibles deben ajustar bien y permanecer cerradas.

Todos los equipos eléctricos deben tener toma a tierra.

6.9 Herramientas.- Todas las herramientas con que se trabaje en equipos eléctricos deben estar aisladas.

6.10 Limpieza de pisos, techos, pasamanos, etc.- Las planchas de pisos, escalones y pasamanos, etc., no se limparán nunca con petrólico o soluciones que lo contenga. Deben mantenerse libres de petróleo, grasas u otros materiales que puedan hacerlos resbaladizos.

6.11 Almacenamiento de aparejos en espacios de máquinas.- No se almacenarán cabos de fibra natural o artificial en el Departamento de Máquinas por el deterioro que sufren con el calor.

Cuando se manipulen grandes pesos se usarán solamente eslingas de cable o aparejos de cadena.

6.12 Uso de equipo de soldadura y corte.- Para transportar las botellas pueden hacerse rodar sobre el borde de la base inferior, pero nunca arrastrarse.

Cuando las botellas vacías vayan a devolverse al provisionista, deben marcarse con tiza, indicando VACIA. Cerrar las válvulas y colocar la protección de las válvulas (caperuza).

Deben ubicarse en zonas en donde la temperatura ambiente no sea elevada.

Mantener las botellas de oxígeno y accesorios alejados de aceite y grasas y no manipularlas con prendas, guantes o manos engrasadas.

Los soldadores deben usar gafas de seguridad, casco y pantalla protectora a los ojos, guantes largos y delantales de piel resistentes a las llamas, chispas y calor irradiado, y polainas de cuero.

Todos los equipos de soldadura oxiacetilénica estarán provistos de válvulas anti-retroceso, éstas se colocarán a la entrada del soplete entre el racord de cada manguera y el propio soplete.

Cualquier equipo de soldadura nunca será usado en lugares donde puede haber vapores explosivos.

Cualquier botella que presente anomalías en su grifo debe ser devuelta.

Antes de acoplar el mano-reductor debe abrirse y cerrarse la botella para así arrastrar al exterior las materias sólidas que puedan existir en su interior.

Comprobar con agua jabonosa la estanqueidad de las juntas de apriete del mano-reductor.

Tener siempre puesta y sujeta en la botella que está en servicio la llave de apertura-cierre del grifo.

Operar con las presiones de gases recomendadas para cada tipo de boquilla y el diámetro de ésta, en función del trabajo que se va a efectuar.

Utilizar siempre boquillas limpias y asegurarse de que sus asientos ajustan perfectamente.

Desechar los mano-reductores cuando se observen anormalidades en los mismos.

Las botellas de acetileno nunca deben vaciarse a un gasto superior de 1000 l/h, por lo que si se precisara un mayor consumo deben acoplarse en paralelo el número de botellas que se necesario.

Cuando la presión de una botella de acetileno llegue a ser inferior a 5 kg./cm2 debe dejar de utilizarse, y de hacerlo, sólo se emplearán para sopletes con boquilla del nº 0.

Para poner el soplete en funcionamiento, siempre se abrirá primero la válvula de oxígeno y luego la de acetileno.

Para apagar el soplete se procederá al contrario.

Nunca deberá manipular el equipo de soldadura oxiacetilénica, persona alguna que no está familiarizada con el mismo, y siempre, de acuerdo con las instrucciones y precauciones de seguridad.

6.13 Falta de oxígeno en los tanques.- El aire de los tanques que han permanecido largo tiempo cerrados, se encuentra normalmente falto de oxígeno. Antes de entrar deberán ser ventilados o se usarán aparatos de respiración.

Cuando un hombre entre en un tanque, cofferdam, doble fondo, etc. debe permanecer otro de guardia en el exterior que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia, en caso de que se necesario.

6.14 Apertura de receptáculos de presión o tuberías.- Antes de abrir algún receptáculo de presión o tubería, el Jefe de Máquinas u Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse de que el aire o líquido a presión ha sido sacado y los líquidos calientes evacuados del sistema.

6.15 Tanques agua potable.- Deberán limpiarse y cementarse siempre que sea necesario.

6.16 Siempre que se trabaje con lámparas portátiles, la tensión de iluminación deberá ser baja, 24 voltios máximo.

6.17 Siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etc., el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

6.18 Se estudiarán los niveles de ruido en los barcos y se adoptarán las medidas para atenuarlos.

7. GAMBUZA

7.1 Equipo Eléctrico.- Antes de limpiar un equipo eléctrico se cerrará el paso de corriente.

Los interruptores de los aparatos eléctricos que no se están usando estarán desconectados.

7.2 Lavandería.- Para evitar la combustión espontánea, las ropas limpias se sacarán de las bolsas y se guardarán tan pronto como se reciban a bordo.

La ropa limpia se guardará de forma que permita la circulación de aire y no amontonarla.

7.3 Frigoríficos.- Mientras se esté baldeando, limpiando o deshelando las puertas del frigorífico estarán bien sujetas.

Para introducir o sacar depósitos de los mismos, se asignarán dos hombres.

Cerciorarse que el timbre de alarma funciona y avisar si se va a entrar en el frigorífico.

Siempre que se entre al frigorífico se deberá hacer con ropa de abrigo y adecuada.

7.4 Estiba de Depósitos y provisiones.- Los depósitos y provisiones se estibarán y afirmarán para prevenir desplazamientos con mal tiempo.

7.5 Instrumentos cortantes.- Los cuchillos de cocina y otros instrumentos cortantes no se limpiarán conjuntamente con otros utensilios, sino separadamente y se colocarán mientras no se usen en sitios adecuados para ellos.

7.6 Limpieza gambuza y cocina.- Debe mantenerse una limpieza escrupulosa en suelos y mamparos de gambuza, cocina, así como de las escaleras, cámaras frigoríficas, etc., de estos locales.

7.7 Filtros extracción cocinas.- Deben mantenerse limpios los filtros de aspiración de las cocinas, debiendo limpiarse o cambiarlos frecuentemente en evitación de obstrucciones, malos olores e incluso incendios por acumulación de grasas.

8. HABILITACION

8.1 Los espacios habituales comunes, comedores, aseos, duchas, deben mantenerse en perfecto orden y limpieza.

8.2 Cada tripulante es responsable de la habilitación, conservación y limpieza de su camarote, en el caso del Capitán, Jefe de Máquinas y Oficiales, la limpieza será efectuada por el Camarero.

Esta prohibido hacer comidas o el uso de cocinas o calentadores portátiles en los camarotes.

No se debe guardar comida o restos de ella en los camarotes.

Al salir del camarote deben apagarse las luces y aparatos eléctricos.

8.3 Debe observarse la limpieza e higiene personal.

8.4 No se deben colocar antenas receptoras exteriores de radio desde camarotes o lugares comunes, a través de portillos, puertas estancas, etc.

8.5 No deben existir animales a bordo, por el peligro que pueden representar o la falta de higiene a que pueden dar lugar.

8.6 No se deben arrojar por los watores o sumideros objetos que puedan obstruir los desagües.

8.7 No se deben usar bombillas de alto watajo.

9. MANIOBRAS

9.1 Maniobras de atraque, desatraque, abarloe, desabarloe, amarre a campo de boyas, monoboya, fondeo y levar, etc.- A las maniobras de atraque, desatraque, abarloe, desarbarloe, amarre en campo de boyas, etc. deberá acudir todo el personal de cubierta con cascos de seguridad para la ejecución de las mismas, a las maniobras de fondeo, levar y amarre a monoboya, acudirá el personal de cubierta necesario para su ejecución. El oficial responsable mantendrá comunicación constantemente con el puente, no pudiendo delegar su función en ningún otro tripulante.

En los buques de suministro y buques con tripulación reforzada puede este exceso de tripulantes no acudir a las maniobras, según lo pactado.

9.2 Chigres y maquinillas de amarre.- Cuando se está amarrado no se dejarán en autotensado, sino frenados y en punto muerto. Deberán ajustarse los frenos a intervalos frecuentes.

Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarrotadas.

En los chigres o maquinillas hidráulicas no debe haber fugas de aceite.

Los cables deben estar enrollados en el tambor en el sentido correcto.

No usar directamente un cable que esté enrollado en un tambor diseñado únicamente para depósito.

No dejar un chigre o maquinilla desatendida durante su funcionamiento.

No cebarse sobre estos equipos para ver mejor.

9.3 Cables de acero.- Los cables de acero deben engrasarse frecuentemente.

Nunca se usarán cabos para abozar cables.

No pasar cables contra esquinas de borde agudo.

No cruzar vueltas de cable sobre el tambor.

No retorcer o doblar los cables.

No pasar cables por guías que le hagan trabajar en ángulo demasiado agudo.

Antes de utilizar un cable comprobar si tiene alambres rotos.

Los cables deben manipularse con guantes.

9.4 Cabos.- Al manipular cabos de fibra sintética no trabajarlos contra bitas o guías sin rodillos.

No enrollar demasiadas vueltas en el cabirón.

Nunca se debe saltar un cabo de fibra sintética en el tambor, usar la maquinilla.

No dejar los cabos expuestos al sol más de lo necesario.

Las bozas serán siempre de fibra sintética.

Nunca debe ser laboreado un cabo o cable por un solo tripulante, cuando se utilice una maquinilla para su manipulación. Debe haber otra persona para pasarle o cobrarle el cable o cabo libre.

Debe mantenerse alejado del tambor.

9.5 Equipo de fondeo.- Fondeados, ajustar los frenos a intervalos frecuentes.

Cuando el buque esté fondeado deben colocarse los estopores después de haber aplicado el freno.

Cuando el ancla esté en el escobén, los estopores deben estar puestos y aferrados.

Las cadenas deben estar claramente marcadas con pintura.

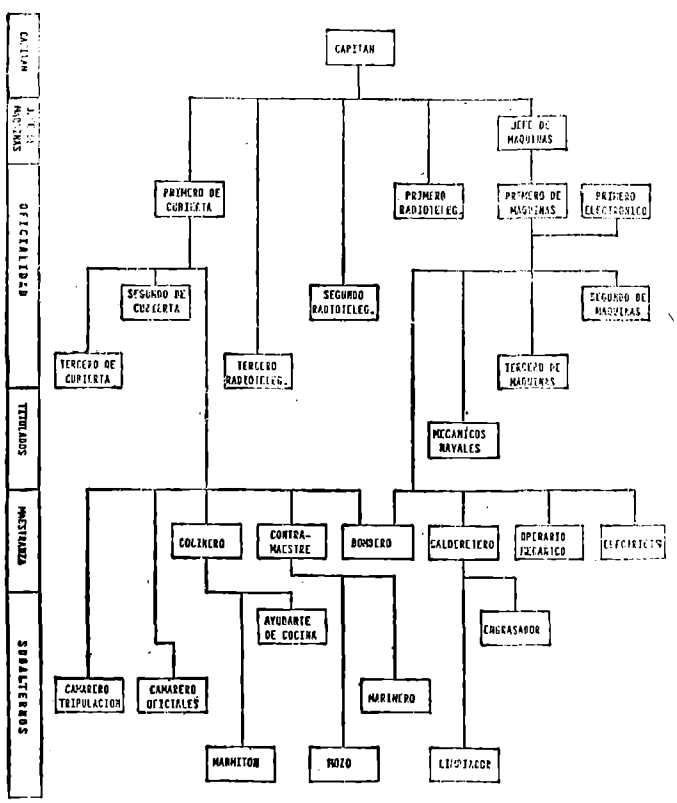
Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarrotadas.

Todos los tripulantes deben mantenerse distantes de la cadena cuando está tesa, se esté fondeando o izando.

El operador del molinete debe usar gafas, casco de seguridad y calzado protector.

Las alteraciones de estas Normas requerirán informe previo favorable del Comité de Empresa.

ORGANIGRAMA FUNCIONAL Y JERARQUICO



DESCRIPCION DE FUNCIONES

CAPITAN

Es quién, 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 CEPSA, Autoridades, etc. que puedan afectarle, y le notificará la situación del 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 situaciones, 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.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MONCLOA Y ARAPILES)

Montará la guardia correspondiente, con el siguiente horario:

- De 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00

No obstante lo anterior, dados los cometidos inherentes al cargo de Capitán, estos horarios, se flexibilizarán de acuerdo a las necesidades del servicio.

JEFE DE MAQUINAS

Es quién, 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 buen funcionamiento y conservación.

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

Cumplimentará personalmente el diario de máquinas y todos los impresos y estadillos relativos a su Departamento.

Mantendrá informado al Capitán de todos los datos e 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 las cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MAQUINAS (MONCLOA Y ARAPILES)

Montará la guardia correspondiente, con el siguiente horario:

- De 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00

No obstante lo anterior, dados los cometidos inherentes al cargo de Jefe de Máquinas, estos horarios, se flexibilizarán de acuerdo a las necesidades del servicio.

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 del equipo completo de contraincendios y salvamento, excepto del que específicamente pertenezca al Departamento de Máquinas y quedé bajo la responsabilidad y cuidado de dicho Departamento, según se recoge en la Norma de Seguridad e Higiene.

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 04:00 a 09:00 y de 16:00 a 19:00.

En puerto
Efectuará la guardia de 08:00 a 16:00, 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.

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 Vº Bº 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, el perfecto estado de los 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 camaras, camarotes, etc., con periodicidad nunca superior a los 15 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 previpmente 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 necesaria urgencia o peligro se requierá su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a las cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MONCLOA Y ARAPILES)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

PRIMER OFICIAL DE MAQUINAS

Es el Jefe del Departamento de Máquinas y responsable, de la administración, supervisión y operación del este Departamento y maquinaria adjunta al mismo.

En la mar
Realizará la guardia de 04:00 a 09:00 y de 16:00 a 19:00.

En puerto
Realizará la guardia de 08:00 a 16:00, 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.

Al distribuir los trabajos, lo hará de forma que resulten 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 1º 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 y Servicios de Seguridad de su Departamento, Sistema Contraincendios, cierre automático de válvulas, alumbrado de emergencia, motores de botes salvavidas, etc., instruyendo a todo el personal en su manejo.

Informará al Jefe de Máquinas 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 Máquina 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 departamento diferente al suyo, acudira en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MAQUINAS (MONCLOA Y ARAPILES)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá, directamente, el control de repuestos.

EN BUQUES CON SISTEMA U.M.S.

De acuerdo con el Jefe de Máquinas, distribuirá, entre el resto de los Oficiales, los trabajos de mantenimiento a realizar en cada jornada, encargándose, conjuntamente con los demás oficiales, de la planificación del personal necesario, así como de la forma y ejecución de los mismos.

EN BUQUES TIPO "VIATOR"

Durante su guardia, efectuará la toma de combustible.

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 la mar
Realizará la guardia de 00.00 a 04.00 y de 12.00 a 16.00

En puerto
Realizará la guardia de 00:00 a 08:00, 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 nóminas y devengos.

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

Durante los días 1, 2, 13 y 14 de cada mes, anotará los anticipos que requiera cada tripulante para hacerlos efectivos los día 3 y 15 de cada mes. Asimismo, facilitará a aquellos tripulantes que embarquen o 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 en puertos extranjeros y, a ser posible, a la llegada, la divisa requerida, dentro de los márgenes permitidos por la legislación vigente, en concepto de anticipo.

En puerto, seguirá las instrucciones que le serán entregas 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 VºBº del Capitán, y la presentará a la firma de cargadores, receptores, etc., 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 su guardia, a las que atenderá siempre que lo permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que se 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.

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 las cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En los buques donde no haya Radiotelegrafista, llevará el control de los gastos de gambuza de los tripulantes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MONCLOA Y ARAPILES)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá el trabajo de derrota.

SEGUNDO OFICIAL DE MAQUINAS

En la mar
Realizará la guardia de 00:00 a 04:00 y de 12:00 a 16:00

En puerto
Realizará la guardia de 00:00 a 08:00, 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 todo los acaecimientos que puedan producirse durante 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 atendrá a las instrucciones recibidas que solo 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.

Acudirá a las maniobras si se 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 las cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MAQUINAS (MONCLOA Y ARAPILES)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar

Asumirá la responsabilidad del trasiego de combustible, que se realizará preferentemente en su guardia; así como las funciones del Electricista, a excepción del cambio de lámparas en los camarotes que será realizado por los tripulantes que los ocupen.

EN BUQUES TIPO "VIATOR"

Durante su guardia, efectuará la toma de combustible.

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 la mar:
Realizará la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00.

En puerto:
Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, 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.

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

Mantendrá el botiquín en estado reglamentario, entregando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta. Así como tener 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 VºBº del Capitán, y la presentará a la firma de cargadores, receptores, etc., 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 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 las cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

TERCER OFICIAL DE MAQUINAS

En la mar
Realizará la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00

En puerto
Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, 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 todo los acaecimientos 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 atendrá a las instrucciones recibidas que solo 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 las 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 el servicio.

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

Atenderá el mantenimiento de los equipos de su Departamento y de ayuda a la Navegación.

Confeccionará los partes, estadillos y demás documentación de CRAME, o empresa contratada, así como la exigida por CEPSA.

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

Entregará confeccionados los recibos correspondientes que adjuntará a los vales junto con los estadillos de consumo mensuales o bimensuales. El Capitán, dado el VºBº 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 08:00 a 16:00. 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 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.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MONCLOA Y ARAPILES)

Asumirá los trabajos administrativos correspondientes al Tercer Oficial de Cubierta, (documentación en puerto, listas de tripulantes, enrolos, Seguridad Social) y botiquín.

EN BUQUES TIPO "VIAMOR"

Colaborará con el Primer Oficial Electrónico. Este trabajo no se considerará como realizado fuera de su departamento, a efectos de lo recogido en la norma de trabajos extraordinarios primados.

PRIMER OFICIAL ELECTRONICO/ELECTRICISTA

Dependerá, directamente, del Jefe del Departamento de Máquinas.

Colaborará con el Oficial Radiotelegrafista en el mantenimiento y reparación de los equipos asignados a éste.

Efectuará todos los trabajos, revisiones y mantenimiento de los equipos eléctricos y electrónicos de los departamentos de Cubierta y Máquinas.

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.

CONTRAMAESTRE

Depende directamente del Primer Oficial, aún 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.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él dependa, 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 que establece el Convenio Colectivo.

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 y servicios. Se ocupará del mantenimiento de los pañoles de cubierta, controlando las entradas y salidas del material, pinturas, etc. guardadas en ellos. Retendrá las llaves de los pañoles a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hacen uso de ellos, especialmente durante la permanencia del buque en puerto. Durante su ausencia las llaves de los pañoles 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, etc. Realizará los trabajos que por su especialización así lo requieran, tales como guarnir y levantar pantales, guindolas, escalas, planchas, etc.

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, mastecas, 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 pintar.

Informará la 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 puertos o terminales en los que las normas de los mismos exija sea la tripulación la que lleve a cabo dicha operación.

No se retirará 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 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.

EN BUQUES TIPO "VIAMOR"

Montará las guardias correspondientes en caso de que, por algún imprevisto, el buque no disponga de los tres Marineros.

CALDERERO

Depende directamente del Primer Oficial de Máquinas, aún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el Jefe inmediato del personal Subalterno del Departamento de Máquinas, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para la ejecución de las labores y trabajos relacionados con el Departamento de Máquinas.

Su jornada laboral será la establecida en el Convenio Colectivo. En aquellos buques donde tuviera que montar guardia, efectuará la misma guardia que el Primer Oficial.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él dependen, 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.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, herramientas y demás pertrechos del Departamento, así como el material de Seguridad y Servicios. Se ocupará del mantenimiento de los pañoles de máquinas, controlando las entradas y salidas del material guardado en ellos. Retendrá las llaves de los pañoles a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente en puerto. Durante su ausencia entregará las llaves al Oficial de Guardia.

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

Tiene la obligación de conocer la situación y sondas de todos los tanques de combustible, aceites, agua y derrames, así como los circuitos principales y auxiliares.

Periódicamente entregará al Primer Oficial de Máquinas las sondas de agua y las de los tanques de fuel, diesel y aceites.

Efectuará la operación de meter combustible y aceite y recepcionará las provisiones, repetos y materiales destinados al Departamento de Máquinas.

Estará obligado a la ejecución de los trabajos propios de su cargo que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Debe estar familiarizado con los trabajos de montaje y desmontaje y maniobras precisas a realizar; con el funcionamiento de todos y cada uno de los equipos existentes en el Departamento, tales como calderas, distintas clases de bombas, compresores, depuradoras de combustible, contraincendios, etc.

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 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.

OFERARIO MECANICO

Dependerá del Primer Oficial de Máquinas, aún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

Esta 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, etc.

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 los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

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.

EN BUQUES TIPO "VIATOR"

Asumirá las funciones de Calderetero que le sean asignadas por el Jefe del Departamento, a excepción de la toma de combustible, así como las de Engrasador en caso de que, por algún imprevisto, el buque no disponga de los tres Engrasadores.

ELECTRICISTA

Depende del Primer Oficial de Máquinas, aún 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 el cuadro eléctrico principal y secundarios, cuadro de emergencia, situación de líneas, interruptores y cortacircuitos de las mismas, paneles de distribución y alumbrado, generadores, motores, sistemas y equipos de comunicaciones interiores y demás aparatos eléctricos de que disponga el buque, y los electrónicos concernientes a su Departamento.

Conocerá el funcionamiento y manejo de los aparatos de medida, voltímetro, amperímetro, Megger, etc., así como el sistema de instalación de voltímetros, amperímetros, etc. en el cuadro principal y secundarios y bobinado de motores y accesorios.

Deberá conocer el sistema de arranque de los motores eléctricos y mecánica de funcionamiento de contactores del equipo de arranque.

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.

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.

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.

BOMBERO

Dependerá a efectos de mantenimiento del Primer Oficial de Máquinas, y a efectos de operaciones del Primer Oficial de Cubierta.

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

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 la mar:
Su jornada será la establecida en el Convenio Colectivo. Cuando se efectúen operaciones, el régimen de trabajo será similar al de puerto operando.

En puerto o terminales de carga/descarga:
a) 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 las mangueras de carga y consumo, y en aquellos terminales o instalaciones en que no sean conectadas por el personal de dichos terminales, efectuará las conexiones junto con el personal de cubierta que se designe.

Será el encargo 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 a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES TIPO "VIATOR"

Realizará preferentemente trabajos en cubierta.

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 de 09:00 a 13:00 y de 16:00 a 20:00. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

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, etc. 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 de 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 e irregularidades que observe.

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.

El horario de comidas será el siguiente:

Desayuno: de 07:30 a 08:30 y de 08:30 a 09:30.

Almuerzo: de 11:00 a 12:00 y de 12:00 a 13:00.

Cena: de 18:00 a 19:00 y de 19:00 a 20:00.

Estas horas se respetarán imperativamente, reservándose el segundo turno para los salientes de guardia.

Por causas de carácter operativo, tales como maniobras de atraque y desatraque, u otras causas que lo aconsejen, el Capitán, podrá modificar la programación de las horas citadas, lo que se notificará al cocinero con tiempo suficiente.

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 06:00 a 12:00 y de 17:00 a 19:00. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

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

Auxiliará al Cocinero en las tareas inherentes a la manipulación del género en frigoríficos, gambuza, etc.

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 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.

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 entradas y salidas de puerto, y efectuarán guardias de timón, vigía, retén de puente, guardias de portalón, etc.

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 II 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 1er. 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, etc. 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 el puerto lo exija o las circunstancias lo requieran reforzará 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, etc.

Auxiliará en el baldeo, limpieza y desgasificación de tanques.

Efectuará la limpieza de tanques, extracción de sedimentos, etc. 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.

En el B/T MAYORGA y como consecuencia de sus características excepcionales, hará los camarotes de oficiales y servicio de limpieza. Derivado de estas circunstancias a efectos de organización y horarios seguirán rigiendo usos y costumbres.

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 Calderetero 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, etc.

Conocerá, atenderá y manejará los equipos de producción de vapor, calderas, calderetas, tuberías, bombas, válvulas, etc.

Conocerá también los diferentes aparatos indicadores, manómetros, vacuómetros, pirómetros, termómetros, sondas etc. 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, cadas de soplado, etc., 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 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 TIPO "VIATOR"

Acudirá a las maniobras, si fuera necesario, siempre que se encuentre libre de su guardia.

Durante su guardia, efectuará la toma de combustible.

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:

Buques con un Camarero: De 08:00 a 13:00 y de 17:00 a 20:00

Buques con dos Camareros:

Nº 1: De 07:00 a 12:00 y de 17:00 a 20:00
Nº 2: De 08:00 a 13:00 y de 16:00 a 19:00

Tendrán a su cargo el cuidado y limpieza de los alojamientos y servicios de la oficialidad, camarotes del armador, Práctico y de respeto, telegrafía (cuando no se encuentre en la cubierta del puente), comedor y oficios, salones, biblioteca, oficinas, enfermería, aseos, lavandería (excepto la general), etc. Asimismo atenderá la limpieza de pasillos y escaleras de las cubiertas interiores.

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

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

Cuando el Capitán, Jefe de Máquinas u Oficiales, tenga algún familiar acompañante quedará 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.

EN BUQUES TIPO "VIATOR"

Asumirá las funciones del Camarero de Tripulación.

CAMARERO DE TRIPULACION

Pertenece al Departamento de Fonda, dependiendo, consecuentemente, del Primer Oficial de Cubierta. Limpiará pasillos, escaleras, aseos, WC, oficios, comedores y salas de estar de maestranza y subalternos. Mantendrá en estado de utilización los camarotes de subalternos y maestranza vacíos.

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

Su horario será de 08:00 a 13:00 y de 17:00 a 20:00

Montará las mesas y pondrá sobre éstas las fuentes con los alimentos.

Limpiará los enseres utilizados en las comidas.

Será su obligación acudir a las maniobras cuando se requiera su presencia sin menoscabo de su funciones específicas de Camarero, que tendrán absoluta prioridad.

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 Contramaestre. Ejecutará todos los trabajos propios de la Cubierta y ayudará, de ser necesario, a los Bomberos en lastres/deslatres, cargas/descargas, limpiezas, etc.

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 Contramaestre para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional, deberá acudir obligatoriamente a ellos. Estos trabajos serán timón, cabullería, etc.

Tendrá obligación de montar Guardias si son reforzadas.

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

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.

MARMITON

Depende directamente del Cocinero. Ayudará a éste y al Ayudante de Cocina en la preparación de los alimentos del menú, realizando todos los trabajos necesarios que faciliten la elaboración de las comidas.

Su horario de trabajo será de 09:00 a 13:00 y de 16:00 a 20:00. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

Se encargará del lavado de la batería de cocina, platos, utensilios y demás menaje de la misma.

Tendrá a su cargo la limpieza de los espacios ocupados por la cocina, gambuza, frigoríficos, plancha de cocina, hornos, etc.

Será de su cometido el lavado de verduras, limpieza de pescado, pelado de patatas, etc., y cualquier otro servicio que se encomiende relacionado con las tareas propias con el puesto que desempeña.

Ayudará a a meter las provisiones de fonda y a colocación en la gambuza y pañoles asignados al Departamento.

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.

LIMPIADOR

Estará a las órdenes inmediatas del Calderetero para la ejecución de los trabajos de su competencia que se le asigne.

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

Efectuará los trabajos de limpieza y mantenimiento de todos y cada uno de los elementos y espacios pertenecientes al Departamento de Máquinas y demás trabajos auxiliares que se le encomienden.

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. Si esta guardia excediera de 4 horas se cobrará el día en superior categoría.

Siempre que sea requerido dentro de su jornada de trabajo por el Primer Oficial de Máquinas o Calderetero para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional, deberá acudir obligatoriamente a ellos.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc.

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.

INDICE DEL CONVENIO

I - DISPOSICIONES GENERALES

1.1 Ambito de aplicación funcional.
1.2 Ambito de aplicación personal.
1.3 Ambito de aplicación temporal.
1.4 Unidad de Empresa.
1.5 Unidad de Flota.
1.6 Integración y vinculación a la totalidad.
1.7 Normas Subsidiarias.
1.8 Revisión por coste de vida.
1.9 Comisión Paritaria.

II - RETRIBUCION

2.1 Percepciones.
2.2 Salario Base.
2.3 Complementos Personales.
2.3.1 Premio de Antigüedad.
2.4 Complementos de Puesto de Trabajo.
2.4.1 Plus de Tonelaje.
2.5 Complementos de periodicidad superior al mes
2.5.1 Gratificaciones Extraordinarias.
2.6 Complementos de Calidad y Cantidad.
2.6.1 Complemento de Festivos.
2.6.2 Horas Extraordinarias.
2.6.3 Plus U.M.S.
2.6.4 Suplemento Fijo.

III - ORGANIZACION DEL TRABAJO

3.1 Escalafones.
3.2 Oficiales Radiotelegrafistas.
3.3 Cuadro Indicador.
3.4 Clasificación Profesional.
3.5 Jornada y horario de trabajo.
3.6 Vacaciones.
3.6.1 Número de días.
3.6.2 Disfrute de vacaciones.
3.6.3 Situaciones asimiladas a embarque a efectos de vacaciones.
3.7 Permisos particulares.
3.7.1 De duración inferior a un mes.
3.7.2 De duración un mes o superior.
3.8 Períodos de prueba.
3.9 Promoción.
3.10 Trabajos de categoría superior.
3.11 Formación Profesional.
3.11.1 Cursillos Capitanes y Jefes de Máquinas para Oficiales.
3.11.2 Exámenes para Oficiales de Radio.
3.11.3 Titulación personal barcazas.
3.11.4 Cursillos Formación Profesional.
3.11.5 Ejercicios de adiestramiento sobre Seguridad.
3.12 Puestos de trabajo en tierra.
3.13 Excedencias Especiales.
3.14 Viajes.
3.15 Recargo por falta de tripulantes.
3.16 Estancias en zonas excluídas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.
3.17 Trabajos extraordinarios primados.
3.18 Familiar acompañante.
3.19 Ropa de Trabajo.
3.20 Petición de cambio de tráfico.
3.21 Collas de aprovisionamiento.
3.22 Trabajos de categoría inferior.
3.23 Transporte de tripulantes.
3.24 Servicio de lanchas.
3.25 Manutención.

IV - OBRA SOCIAL

4.1 Jubilación.....
4.2 Viudedad.....
4.3 Orfandad.....
4.4 Seguro de Vida.
4.5 Seguro complementario de accidente.
4.6 Ayuda Escolar.
4.7 Ayuda de Incapacidad Laboral Transitoria.
4.8 Invalidez Provisional y Permanente.
4.9 Préstamos Reglamentarios.
4.10 Ayuda para enseñanza especial.
4.11 Grupo de Empresa.
4.12 Economato.
4.13 Aval para vivienda.
4.14 Ayuda durante el Servicio Militar.

V - DERECHOS SINDICALES

VI - GARANTIA DE ESTABILIDAD DE EMPLEO DURANTE LA VIGENCIA DEL CONVENIO.

RELACION DE ANEXOS

Anexo nº 1 Masa Salarial de repercusión directa.
2 Tabla Salarial.
3 Cuadro Indicador con U.M.S.
4 Cuadro Indicador personal en régimen de guardia.
5 Norma de régimen de trabajo U.M.S.
6 Normas sobre concurso de ascensos de Maestranza y Subalternos.
7 Norma sobre funcionamiento de barcazas.
8 Norma de ingreso en Refino de personal procedente de Flota.
9 Norma de Viajes.
10 Tabla de primas especiales diarias por permanencia en zonas excluídas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.
11 Trabajos extraordinarios primados.
12 Embarque de familiar acompañante.
13 Ropa de trabajo.
14 Norma de Jubilación.
15 Norma de Orfandad.
16 Normas para la percepción del Complemento de Enfermedad y Accidente.
17 Situaciones de Invalidez.
18 Suplemento Fijo.
19 Normas que regulan el descanso compensatorio
20 Instrucciones sobre concesión de Préstamos Reglamentarios.